



EUROPA-KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 14.9.2011
KOM(2011) 555 endelig

2011/0239 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF om
minimumsuddannelsesniveaueet for søfartserhverv**

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS KONTEKST

1.1. Résumé

Den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold (STCW-konventionen) blev indgået i 1978 mellem de statslige parter i IMO (Den Internationale Søfartsorganisation, FN's agentur med ansvar for den internationale lovgivningsmæssige ramme for skibsfart). Konventionen omhandler krav til uddannelse af søfarende (hovedsagelig officerer) og den relevante certificering. STCW-konventionen blev ændret betydeligt i 1995.

Konventionen blev integreret i Fællesskabets lovgivning ved direktiv 94/58 om mindstekrav til faglig uddannelse for søfolk¹. Faktisk er EU's regler om sikkerhed til søs i vid udstrækning afstemt efter internationale regler.

Direktiv 94/58 er ændret flere gange og er til sidst erstattet af direktiv 2001/25, som igen er erstattet af direktiv 2008/106, som aktuelt er i kraft². EU's regler er over en længere periode blevet ændret, hovedsagelig med henblik på at gennemføre ændringer i STCW-konventionen, men også for at videreudvikle og strømline et system til anerkendelse af søfarende, der er uddannet uden for EU. Anerkendelse af søfarende, der er uddannet uden for EU, har i virkeligheden afgørende betydning i en branche som skibsfarten, som blev globaliseret for fyre år siden.

På denne baggrund iværksatte IMO i 2007 en komplet gennemgang af STCW-konventionen, som både Kommissionen og medlemsstaterne bidrog aktivt til, og som blev opnået med vedtagelsen af en række væsentlige ændringer, som statsparterne opnåede enighed om ved Manilakonferencen, som blev afholdt den 25. juni 2010.

De i Manila vedtagne ændringer af konventionen træder i kraft den 1. januar 2012. Fra denne dato og fremefter skal al maritim uddannelse opfylde de nye krav. Da EU-medlemsstaterne også er parter i konventionen, og da ingen af dem har modsat sig disse Manila-ændringer, vil de skulle tilpasse deres lovgivning til konventionens nye tekst. EU-lovgivningen bør også tilpasses de internationale regler, således som det er gjort hidtil, for at undgå eventuelle konflikter mellem medlemsstaternes internationale forpligtelser og fællesskabsforpligtelserne. Tilpasning til internationale regler er netop formålet med nærværende forslag, der også omfatter en række elementer, hvis formål er at benytte dette lovgivningsinitiativ til at strømline STCW-direktivet en smule.

Disse elementer omfatter indførelsen af et krav til medlemsstaterne om at fremlægge allerede eksisterende oplysninger angående certifikaterne for Kommissionen til statistiske formål og forlængelsen af den upraktiske frist i forbindelse med anerkendelsesproceduren af STCW-systemer i tredjelande.

¹ Rådets direktiv 94/58/EF af 22. november 1994 om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv (EFT L 319 af 12.12.1994, s. 28).

² Direktiv 94/58/EF blev ændret ved direktiv 98/35/EF og erstattet af direktiv 2001/25. Direktiv 2001/25 blev ændret ved direktiv 2002/84, direktiv 2003/103 og direktiv 2005/45. Det blev senest ændret (og derfor ophævet) ved direktiv 2008/106, EUT L 323 af 3.12.2008, s. 33.

1.2. STCW-konventionen

Det er velkendt, at skibsfart har international karakter. Dette medfører også, at besætninger, der er uddannet i forskellige lande og i henhold til forskellige systemer, arbejder på samme skib. Det er i denne forbindelse afgørende, at alle disse besætningsmedlemmer har de nødvendige færdigheder til at udføre deres opgaver på en sikker måde. Uddannelse spiller derfor en vigtig rolle for sikkerheden til søs.

Derfor vedtog parterne i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), som tager sigte på at "fremme sikkerheden for liv til søs og at beskytte havmiljøet gennem etablering ved fælles aftale af internationale standarder for uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold" i 1978 den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold ("STCW-konventionen"), der trådte i kraft i 1984.

I denne konvention foreskrives de minimumsstandarder, som de statslige parter er forpligtet til at nå eller overskride. Som nævnt blev STCW-konventionen revideret betydeligt i 1995 og 2010.

Hvad angår strukturen og indholdet af konventionen, omfatter de indledende artikler de generelle principper og bestemmelser om ikrafttræden og ændringsprocedurer, mens de tekniske bilag - bestående af "forordninger" - omfatter kravene til uddannelse, kvalifikationer og certificering for de forskellige stillinger på et skib (såsom "skibsfører", "overstyrmand" osv.). Et andet bilag til konventionen – "koden" - omfatter i Del "A" detaljerede tabeller med en nøjagtig beskrivelse af de væsentlige færdigheder (f.eks. placering, navigation, lasthåndtering), der skal erhverves af kandidater til de forskellige stillinger om bord og afprøves af de kompetente organer. Endelig omfatter del "B" af koden retningslinjer for gennemførelsen af alle STCW-bestemmelserne. Del "B" af koden er den eneste del af konventionen, som ikke er retligt bindende for de statslige parter.

I denne sammenhæng var formålet med revisionen i 2010 af konventionen på den ene side at forbedre de gældende bestemmelser (f.eks. ved at forbedre reglerne for forebyggelse af svig og om helbredsmæssig egnethed) og på den anden side at holde den ajour med den seneste teknologiske udvikling.

Med Manila-ændringerne blev der også introduceret en række nye elementer, såsom uddannelseskrav for "befarne søfarende" og "elektrotekniske officerer", der ikke var medtaget i den tidligere udgave af konventionen.

1.3. STCW-direktiverne

Siden indførelsen har der været to formål med EU-bestemmelserne om uddannelse og certificering for søfarende:

- fastsættelse af fælles minimumsstandarder for uddannelse af søfarende, der arbejder på skibe under EU-flag, som bygger på en international standard
- sikre, at søfarende, der arbejder på skibe, som fører EU-flag og er indehavere af beviser udstedt af tredjelande, er korrekt uddannede.

Disse to aspekter er indbyrdes forbundne i de forskellige direktiver, der har efterfulgt 1994-direktivet om minimumskrav til uddannelse af søfarende, som for første gang integrerede

STCW-konventionen i EU-lovgivningen, hvorefter EU-lovgivningen blev ændret i takt med STCW-konventionen.

Direktiv 94/58 blev således ændret ved direktiv 98/35/EF, der gennemførte ændringerne af konventionen, der blev foretaget i 1995, som efterfølgende blev erstattet af direktiv 2001/25, hvormed der blev indført en procedure for anerkendelse af søfarendes certifikater, der er udstedt af tredjelande. Herefter fulgte yderligere tre ændringer, der blev indført ved direktiv 2002/84 (om udvalgsproceduren for anerkendelse af certifikater fra tredjelande), ved direktiv 2003/103 (indførelse af en ny procedure for anerkendelse af tredjelande), ved direktiv 2005/23 (om indførelse af krav til søfarende, der arbejder om bord på passagerskibe) og ved direktiv 2005/45 (vedrørende gensidig anerkendelse af certifikater udstedt af medlemsstaterne). Endelig erstattede direktiv 2008/106 direktiv 2001/25, mens der blev indført nye elementer vedrørende udvalgsproceduren.

Hovedlinjerne i denne nye lovgivningsmæssige ramme kan sammenfattes som følger, idet der tages hensyn til de tre politiske målsætninger som anført ovenfor:

- Fælles standarder for uddannelse af søfarende, der arbejder på skibe under EU-flag, er blevet fastsat ved gengivelse af kravene i STCW-konventionen. Når de er indarbejdet i EU-lovgivningen og derfor er blevet en del af den, fortolkes og gennemføres disse standarder i overensstemmelse med EU's retsprincipper og håndhæves, om nødvendigt, som alle andre bestemmelser i EU-lovgivningen. I henhold til det aktuelt gældende direktiv, kan selve direktivet opdateres via en udvalgsprocedure, hvis STCW-konventionen undergår mindre ændringer. Hvis der gennemføres større ændringer på internationalt plan, er det nødvendigt at udarbejde et nyt direktiv for at opdatere det gældende direktiv, som i dette tilfælde.
- Anerkendelse af tredjelande. Efter oprettelsen af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (EMSA) har Kommissionen opnået den nødvendige støtte for at opnå et nøjagtigt kendskab til ikke-EU-landes systemer, uddannelse af og bevisudstedelse til søfarende. Kommissionen har derfor i kraft af direktiv 2003/103 fået beføjelse til at vurdere disse systemer. Kommissionen er navnlig ansvarlig for med bistand fra EMSA at vurdere, hvorvidt tredjelande overholder kravene i STCW-konventionen.
- Når en medlemsstat anmoder herom, foregår anerkendelsen af et tredjeland på følgende måde: EMSA skal først foretage en kontrol på stedet af søfartsuddannelserne og certificeringssystemerne og -faciliteterne med henblik på at indsamle dokumentation for overholdelse af STCW-konventionens standarder. Derefter vurderer Kommissionens tjenestegrene systemernes overholdelse af STCW på baggrund af resultaterne af kontrollen og de dokumenter, de involverede tredjelande har fremlagt. Overholdelsesvurderingsfasen kan medføre en række kontakter med det pågældende tredjeland, som kan være villig til at tilpasse sin lovgivning eller praksis i overensstemmelse med Kommissionens anbefalinger. Den nødvendige tid til denne procedure afhænger af arten og omfanget af disse ændringer og det pågældende lands arbejdsindsats. Ved procedurens afslutning forelægger Kommissionen et udkast til afgørelse (hvori det første land anerkendes, eller anerkendelsen inddrages) for medlemsstaterne med henblik på at indhente en udtalelse inden for rammerne af en udvalgsprocedure. Afgørelsen træffes endeligt af Kommissionen og offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende. Kommissionens anerkendelse indebærer, at medlemsstater kan anerkende certifikater, der er udstedt af det anerkendte land, og at søfarende fra dette land vil kunne arbejde om bord på de skibe, der fører den pågældende medlemsstats flag.

Medlemsstaterne er imidlertid ikke forpligtet til at anerkende certifikater fra disse lande på trods af Kommissionens godkendelse. Søfolk fra ikke-anerkendte lande må derimod ikke arbejde på skibe med EU-flag.

2. FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

2.1. Forslagets indhold

2.1.1. Manila-ændringerne

Som angivet ovenfor er formålet med dette forslag at indarbejde de i 2010 vedtagne ændringer af STCW-konventionen i EU-lovgivningen navnlig for at undgå konflikt mellem medlemsstaternes internationale forpligtelser og fællesskabsforpligtelserne.

Ændringerne fra 2010 angår både de "forordninger", der er knyttet som bilag til konventionen, og den mere tekniske "kode", hvis del "A", som allerede forklaret, er obligatorisk. De vigtigste ændringer af konventionen, der afspejles i nærværende forslag, er:

- strengere bestemmelser vedrørende uddannelse og bedømmelse, udstedelse af kvalifikationscertifikater og forebyggelse af svigagtige fremgangsmåder
- opdaterede standarder vedrørende helbredsmæssig egnethed, egnethed til tjeneste og alkoholmisbrug
- nye krav vedrørende certificering af befarne søfarende, for elektrotekniske officerer og sikkerhedsrelateret uddannelse for alle søfarende
- opdaterede krav til personale i særlige typer skibe
- præcisering og forenkling af definitionen af "certifikat".

Endelig er STCW-bestemmelserne angående vagthold tilpasset i forslaget for at bringe dem på linje med EU-bestemmelserne angående søfarendes arbejdstider.

2.1.2. Forlængelse fra tre til atten måneder af den frist, der er fastsat i artikel 19, stk. 3, i direktiv 2008/106

Forslaget tager også sigte på at gøre den i artikel 19, stk. 3, i direktiv 2008/106 anførte nuværende frist på tre måneder for anerkendelse af tredjelande mere realistisk. Denne bestemmelse omhandler den periode, som Kommissionen har til at træffe beslutning om anerkendelse af et tredjeland efter anmodning af en medlemsstat.

Det bør understreges, at denne frist stammer fra tidligere procedurer for anerkendelse af tredjelande, der blev sat i værk ved direktiv 2001/25/EF. I henhold til denne procedure skulle medlemsstater, som ville anerkende et tredjeland, fremsende dokumentation til støtte for deres anmodning til Kommissionen. Arbejdet på EU-niveau blev derfor udført på grundlag af forudregistreret papirarbejde og uden nogen som helst inddragelse af det pågældende tredjeland. Kommissionen havde tre måneder til at undersøge dokumenterne.

Den nuværende mekanisme til anerkendelse af tredjelande, der blev indført ved direktiv 2003/103/EF, er meget anderledes, og erfaringerne har vist, at den frist på tre måneder, der er overført fra den tidligere procedure, er helt urealistisk.

I henhold til det nuværende system gives anerkendelsen af et tredjeland efter en kontrol på stedet af EMSA, en rapport, som sidstnævnte har udarbejdet, en brevveksling mellem Kommissionen og det pågældende tredjeland, en vurdering af Kommissionen, en udvalgsprocedure og endelig vedtagelse af en afgørelse.

I denne sammenhæng skal kontrollen i tredjelande først og fremmest planlægges af EMSA, hvilket indebærer, at kontrollen af det pågældende tredjeland ikke nødvendigvis finder sted straks efter medlemsstatens anmodning.

Desuden forudsætter vurderingen af et tredjeland, at myndighederne i det pågældende tredjeland indgår i en dialog med Kommissionen. Dette kræver tid, navnlig fordi myndigheden i det pågældende tredjeland skal afhjælpe eventuelle oprindeligt konstaterede mangler.

Alle disse aspekter tilsammen gør, at tremåneders-fristen er helt urealistisk. Erfaringerne fra gennemførelsen af direktiv 2008/106 viser, at en rimelig tidsramme for at gennemføre hele proceduren er atten måneder. Nærværende forslag indeholder en bestemmelse om ændring af direktiv 2008/106 herom.

2.1.3. Underretning af Kommissionen om eksisterende oplysninger angående certifikater

Særlig i løbet af de sidste ti år er det blevet klart for politiske beslutningstagere både på europæisk og nationalt plan, at det er vanskeligt at indsamle fuldstændige og nøjagtige data om søfarende. Der findes en række undersøgelser, men de er imidlertid enten baseret på antagelser eller er ikke tilstrækkeligt detaljeret på EU-plan. Dette punkt fremhæves også af arbejdsgruppe vedrørende maritim beskæftigelse og konkurrenceevne³, som understregede behovet for nøjagtige statistikker. En mulig kilde til nøjagtige data er de certifikater og påtegninger, som er udstedt af de nationale administrationer. I øjeblikket er parterne i henhold til STCW-konventionen forpligtet til at føre et register over alle certifikater og påtegninger og de relevante fornyelser af gyldigheden eller andre foranstaltninger, der påvirker dem (forordning I/2 (14)). EU-medlemsstaterne er på samme måde i henhold til artikel 11, stk. 4, i direktiv 2008/106 forpligtet til at føre et register over udstedte certifikater og påtegninger. Mens dette er en vigtig kilde til data, er det pga. de forskellige formater, der anvendes af hver enkelt medlemsstat, samt statistiske problemer (f.eks. potentiel dobbelttælling af søfarende, der har opnået certifikater eller påtegninger, der er udstedt af forskellige medlemsstater) ikke muligt at udarbejde et komplet billede. Kommissionen finder derfor, at indsamling af allerede eksisterende oplysninger i de nationale registre på en samordnet og ensartet måde og i fuld overensstemmelse med kravene til beskyttelse af personoplysninger vil være en betydelig hjælp til at opnå et stabilt statistisk billede af søfartsbranchen i Europa.

Det bør understreges, at EMSA allerede har udviklet en platform til indsamling og analyse af sådanne oplysninger gennem "STCW-informationssystemet". Dette system har været fremlagt for de medlemsstater, som har vist interesse i dets potentiale og dets anvendelighed. Systemet er blevet forelagt den europæiske tilsynsførende for databeskyttelse, som godkendte det i et brev til EMSA den 9. april 2008. Den tilsynsførende anmodede ved den lejlighed om nogle tilpasninger, som er blevet accepteret af EMSA.

³

Taskforcen var sammensat af repræsentanter for de vigtigste berørte parter, navnlig søfarende og redere.

Konklusionen er, at nærværende forslag indeholder en ny bestemmelse, i henhold til hvilken medlemsstaterne skal indsende standardiserede oplysninger til Kommissionen med henblik på statistisk analyse. Det er Kommissionens hensigt at benytte EMSA's "STCW-informationssystem" som en platform til indsamling af de nødvendige oplysninger og til at gennemføre statistiske analyser efter behov. Det detaljerede indhold i disse oplysninger fremlægges i et teknisk bilag til nærværende forslag.

2.1.4. Tilpasning til de nye regler om komitologi

I henhold til ordningen, der er fastsat ved direktiv 2008/106, er komitologi relevant i to henseender.

Det første angår tekniske tilpasninger, som nu er begrænset til de (nyligt indførte) oplysningskrav (bilag V).

Det andet angår proceduren for anerkendelse af tredjelande. Som nævnt etableres der med direktiv 2008/106 en komitologiprocedure for Kommissionens anerkendelse af tredjelande.

På denne baggrund er der med Lissabontraktaten indført væsentlige ændringer af komitologiproceduren. Der er oprettet to kategorier af ikke-lovgivningsmæssige retsakter, nemlig "delegerede" retsakter og "gennemførelsesretsakter", som begge er relevante for nærværende forslag.

I henhold til den nye traktat omfattes proceduren for teknisk tilpasning af direktivet af bestemmelserne om "delegerede retsakter", mens beslutninger om anerkendelse af tredjelande omfattes af bestemmelserne om "gennemførelsesretsakter".

Nærværende forslag indeholder bestemmelser herom.

2.2. Ikrafttræden og overgangsbestemmelser

Ændringerne i STCW-konventionen, som blev aftalt i Manila, vil træde i kraft den 1. januar 2012 (i henhold til artikel XII i konventionen og tillæg 1 — resolution 1, stk. 3, i slutakten fra Manilakonferencen). Da nærværende forslag på det tidspunkt endnu ikke vil være vedtaget, er det planlagt, at det foreslåede direktiv bør træde i kraft, så snart det er offentliggjort i Den Europæiske Unions Tidende.

Manila-aftalen omfatter også overgangsordninger (indeholdt i forordning I/15), hvis formål er at gøre det muligt for kandidater, som har indledt deres studie inden ikrafttrædelsen af Manila-ændringerne, at færdiggøre det i henhold til de samme bestemmelser. Overgangsordningerne gør det på samme måde muligt at forlænge og forny beviser, der er udstedt før ikrafttrædelsen af den ændrede konvention den 1. januar 2012. Da certifikaterne skal forlænges og fornys senest efter fem år, og da den maksimalt mulige længde af et studie er fem år, muliggør Manila-ændringerne, at både nye certifikater og fornyelser/forlængelser kan opnås/gennemføres i henhold til de gamle regler indtil januar 2017.

På denne baggrund foreslås det, at direktivet afspejler konventionen også med hensyn til overgangsordninger. Konventionens overgangsordninger er derfor blevet medtaget i forslaget.

2.3. Retsgrundlag

Artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

2.4. Nærhedsprincippet

Da STCW-konventionen allerede er blevet gennemført i EU-lovgivningen, er det berettiget, at ændringerne af STCW-konventionen også gennemføres i EU-lovgivningen. Medlemsstaterne må ikke gennemføre STCW-konventionen på et ensartet niveau uden de håndhævelsesmuligheder, der findes i EU-lovgivningen. Hvis Manila-ændringerne ikke indarbejdes i EU-lovgivningen fra januar 2012 (når ændringerne træder i kraft), vil medlemsstaterne være i strid med international lovgivning eller fællesskabslovgivningen, hvilket er en konflikt, som bør undgås.

2.5. Proportionalitetsprincippet

Hvis Manila-ændringerne ikke integreres i EU-lovgivningen, vil medlemsstaterne være i strid med international lovgivning eller fællesskabslovgivningen, hvilket er en konflikt, som bør undgås.

2.6. Reguleringsmiddel/reguleringsform

Da den foranstaltning, der skal ændres, er et direktiv, synes det mest hensigtsmæssige instrument at være et direktiv.

3. RESULTATER AF HØRINGERNE MED INTERESSEREDE PARTER

Det skal fra begyndelsen understreges, at medlemsstaterne, fordi de er parter i STCW-konventionen, har haft mulighed for at udtrykke deres holdninger inden for rammerne af en revision af konventionen, navnlig under Manilakonferencen. Medlemsstaterne tog aktivt del i konferencen, og Kommissionen tilrettelagde koordineringen af EU's holdning. Alle parter kan desuden i henhold til STCW-konventionen modsætte sig enhver ændring ved at underrette IMO om deres modstand (artikel XII i konventionen). Hvad angår Manila-ændringerne, skulle der indgives besked om modstand inden 1. juli 2011, og ingen af medlemsstaterne gjorde dette.

Hvad angår det foreslåede direktiv, blev eksperterne i medlemsstaterne hørt om revisionen på et møde, som blev afholdt i Bruxelles den 3. december 2010. Ved den lejlighed udtrykte medlemsstaterne enstemmigt et ønske om at integrere Manila-ændringerne i EU-lovgivningen, mens de mente, at det ikke var nødvendigt med en revision af direktivet.

Der var desuden mulighed for at høre interessenterne inden for rammerne af arbejdet i taskforcen for maritim beskæftigelse og konkurrenceevne, som er et uafhængigt organ, der blev etableret i juli 2010 og færdiggjorde sit arbejde i juni 2011 med en rapport⁴, der indeholdt anbefalinger til Kommissionen og de sociale partnere om, hvordan søfartsbranchen bedst kan fremmes i Europa. Rapporten omhandler også STCW og går klart ind for en integration af ajourførte internationale regler i EU-lovgivningen⁵.

⁴ Offentliggjort den 20. juli 2011.

⁵ Se del 4.1.5.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæisk Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,

i overensstemmelse med den almindelige lovgivningsprocedure og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der er på internationalt niveau truffet bestemmelser om uddannelse af og certifikatudstedelse til søfarende via den internationale konvention om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold ("STCW"-konventionen), som blev vedtaget i 1978 ved en konference i Den Internationale Søfartsorganisation (IMO), der trådte i kraft i 1984 og blev ændret betydeligt i 1995.
- (2) STCW-konventionen blev for første gang integreret i fællesskabslovgivningen ved Rådets direktiv 94/58/EF af 22. november 1994 om minimumsuddannelsesniveaut for søfartserhverv³. Herefter er EU-bestemmelserne angående uddannelse af og certifikatudstedelse til søfarende blevet tilpasset til de efterfølgende ændringer af konventionen, mens der er blevet indført en fælles EU-mekanisme til anerkendelse af uddannelses- og certifikatudstedelsessystemerne for søfarende i tredjelande. På det seneste er EU-bestemmelserne på dette område gennem en omarbejdning blevet til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/106/EF af 19. november 2008⁴.

¹ EUT C [...] af [...], s. [...].

² EUT C [...] af [...], s. [...].

³ EFT L 319 af 12.12.1994, s. 28.

⁴ EUT L 323 af 3.12.2008, s. 33.

- (3) I 2010 blev der afholdt en konference mellem de statslige parter i STCW-konventionen i Manila, hvor der blev indført en række betydelige ændringer af konventionen, som navnlig omhandlede forebyggelse af svigagtige praksisser i forbindelse med beviser, helbreds krav, sikkerhedsuddannelse og uddannelse inden for det teknologirelaterede område. Med Manila-ændringerne blev der også indført krav til befarene søfarende og oprettet nye erhvervsprofiler, såsom elektrotekniske officerer.
- (4) Alle medlemsstater er parter i konventionen, og ingen af dem har gjort indsigelse mod Manila-ændringerne i henhold til den procedure, der er fastsat herfor. Medlemsstaterne skal derfor tilpasse deres nationale regler til Manila-ændringerne. En konflikt mellem medlemsstaternes internationale forpligtelser og deres EU-forpligtelser bør undgås. Desuden bør EU-reglerne for uddannelse af og certificering til søfarende holdes på linje med de internationale regler på grund af skibsbranchens internationale karakter. Flere bestemmelser i direktiv 2008/106/EF bør følgelig ændres for at afspejle Manila-ændringerne.
- (5) Ved Manilakonferencen havde de statslige parter bl.a. til hensigt at fastsætte objektive grænser for dispensationer angående minimumshviletider for vagtpersonale og søfarende med pålagte opgaver inden for sikkerhed og forebyggelse af forurening. Disse nye bestemmelser skal også integreres i EU-lovgivningen. De skal imidlertid overholde bestemmelserne angående hviletider for søfarende i henhold til Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999⁵ og 2009/13/EF af 16. februar 2009⁶. Tilladelsen til at autorisere dispensationer skal desuden begrænses, hvad angår maksimal varighed, hyppighed og omfang. Der skal derfor indgå bestemmelser herom i direktivet.
- (6) Direktiv 2008/106/EF indeholder også en mekanisme for anerkendelse af uddannelses- og certificeringsordninger for søfarende i tredjelande. Denne anerkendelse gennemføres ved en afgørelse fra Kommissionen som følge af en procedure, inden for hvilken Kommissionen bistås af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed (agenturet), som etableres med forordning (EF) nr. 1406/2002⁷, og Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved forordning (EF) nr. 2099/2002⁸. Erfaringerne, der er opnået ved anvendelse af bestemmelserne i direktiv 2008/106/EF om anerkendelse af tredjelande til STCW-formål, indikerer, at der bør foretages en ændring af den relevante procedure, navnlig hvad angår fristen på tre måneder til at træffe afgørelse om anerkendelse, som Kommissionen på nuværende tidspunkt skal overholde i henhold til artikel 19, stk. 3, i nævnte direktiv. Da en anerkendelse kræver, at agenturet udfører en kontrol, som skal tilrettelægges og gennemføres, og fordi det involverede tredjeland i de fleste tilfælde skal foretages betydelige tilpasninger til STCW-kravene, kan hele proceduren ikke gennemføres på tre måneder. Erfaringerne har vist, at en mere realistisk tidsramme i denne henseende er atten måneder. Ovennævnte frist bør derfor ændres i overensstemmelse hermed, mens den anmodende medlemsstats mulighed for midlertidigt at anerkende dette tredjeland bør fastholdes for at bevare fleksibilitet.

⁵ Rådets direktiv 1999/63/EF af 21. juni 1999 om gennemførelse af den aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, som er indgået mellem European Community Shipowners' Association (ECSA) og Federation of Transport Workers' Union in the European Union (FST) – bilag: den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for søfarende, EFT L 167 af 2.7.1999, s. 33.

⁶ EUT L 124 af 20.5.2009, s. 30.

⁷ EFT L 208 af 5.8.2002, s. 1.

⁸ EFT L 324 af 29.11.2002, s. 1.

- (7) Tilgængelige statistikker om europæiske søfarende er ufuldstændige og ofte unøjagtige, hvilket gør beslutningsprocessen i denne vanskelige branche mere problematisk. Detaljerede data vedrørende certifikatudstedelse for søfarende kan ikke helt løse dette problem, men de ville klart bidrage. De statslige parter er i henhold til STCW-konventionen forpligtet til at føre et register over alle certifikater og påtegninger samt de relevante fornyelser af gyldigheden eller andre foranstaltninger, der påvirker dem (forordning I/2 (14)). EU-medlemsstaterne er i henhold til artikel 11, stk. 4, i direktiv 2008/106 forpligtet til at føre et register over udstedte certifikater og påtegninger. For at få et så fuldstændigt som muligt billede af beskæftigelsen i Europa bør medlemsstaterne forpligtes til at sende Kommissionen udvalgte oplysninger, der allerede findes i deres registre over søfarendes certifikater. Disse oplysninger bør anvendes til statistiske formål og være på linje med databeskyttelseskravene i Unionen. En bestemmelse herom bør indføres i direktiv 2008/106/EF.
- (8) For at indsamle oplysninger om søfartserhvervet i overensstemmelse med udviklingen af sidstnævnte og teknologien bør der endvidere uddelegeres beføjelse til Kommissionen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde i forbindelse med tilpasning af bilag V i direktiv 2008/106/EF. Disse delegerede retsakter vil bl.a. vedrøre indholdet af oplysningerne om påtegninger, kvalifikationscertifikater eller duelighedsbeviser og antallet af og nærmere oplysninger om søfarende, hvis certifikater er udstedt eller påtegnet under hensyntagen til de forholdsregler om databeskyttelse, der er anført i nævnte bilag. Kommissionen bør desuden have beføjelse til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at indføre foranstaltninger for medlemsstaternes indsamling, lagring og analysering af denne type statistiske oplysninger for at tage højde for nye statistiske behov om søfarende og indsamle oplysninger, der er ajourført og afspejler den virkelige situation. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører hensigtsmæssige høringer under sit forberedende arbejde, herunder også på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for, at der samtidigt og rettidigt sendes relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (9) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af direktiv 2008/106/EF er der tillagt gennemførelsesbeføjelser til Kommissionen på området for uddannelse af og certificering af søfarende. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser⁹.
- (10) Undersøgellesproceduren bør anvendes til gennemførelse af beslutninger om anerkendelse og inddragelse af anerkendelse af STCW-systemer i tredjelande.
- (11) Ændringer af konventionen skal træde i kraft den 1. januar 2012, mens der i Manilaaftalen er forudset overgangsordninger indtil den 1. januar 2017 for at sikre en problemfri overgang til de nye regler. Nærværende direktiv bør sikre samme frister og overgangsordninger.
- (12) Direktiv 2008/106/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

⁹ EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13.

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

I direktiv 2008/106/EF foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 ændres således:

a) Punkt 18 affattes således:

'18. "radioreglement": det reviderede radioreglement, som er vedtaget af Verdensradiokonferencen for Maritim Mobil Tjeneste i den gældende affattelse".

b) Punkt 24 erstattes af følgende:

"24. "STCW-kode": den ved resolution nr. 2 fra STCW-partskonferencen afholdt i 2010 vedtagne kode om uddannelse af søfarende, om sønæring og om vagthold, i den gældende affattelse".

c) Punkt 27 udgår.

d) Følgende punkter tilføjes:

"32. "GMDSS-radiooperatør": en person, der er kvalificeret i overensstemmelse med bestemmelserne i bilag I, kapitel IV"

"33. "ISPS-kode": den internationale kode for sikring af skibe og havnefaciliteter vedtaget den 12. december 2002 ved resolution 2 fra Konferencen af Kontraherende Regeringer i den Internationale Konvention af 1974 om Sikkerhed for Menneskeliv på søen, i den gældende affattelse"

"34. "skibets sikkerhedsofficer": en person om bord på skibet, som rapporterer til skibsføreren, og som er udpeget af rederiet som ansvarlig for skibets sikkerhed, herunder gennemførelse og ajourføring af skibets sikkerhedsplan og for forbindelse med rederiets og havnefacilitetens sikkerhedsofficerer"

"35. "sikringsopgaver": alle sikkerhedsrelaterede opgaver og pligter om bord på skib som defineret i kapitel XI/2 i den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS 1974, som ændret) og den internationale kode for sikkerhed for skibe og havnefaciliteter (ISPS-koden)"

"36. "kvalifikationscertifikat": et certifikat, der er udstedt og påtegnet for skibsførere, officerer og GMDSS-radiooperatører i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel II, III, IV og VII i bilag I, og som giver den retmæssige indehaver ret til at gøre tjeneste og bestride funktioner på det deri specificerede ansvarsniveau"

"37. "duelighedsbevis": et andet certifikat end et kvalifikationscertifikat udstedt til en søfarende, hvoraf det fremgår, at de relevante krav til uddannelse, kompetencer eller fartstid til søs i direktivet er opfyldt"

"38. "dokumentation": dokumentation, med undtagelse af et kvalifikationscertifikat eller duelighedsbevis, der anvendes til at fastslå, at de relevante krav i dette direktiv er opfyldt"

"39. "elektroteknisk officer": en officer med kvalifikationer i henhold til bestemmelserne i kapitel III i bilag I"

"40. "befaren søfarende i dækstjeneste": en menig med kvalifikationer i henhold til bestemmelserne i kapitel II i bilag I"

"41. "befaren søfarende i maskintjeneste": en menig med kvalifikationer i henhold til bestemmelserne i kapitel II i bilag I."

2) Artikel 3, stk. 1, erstattes af følgende:

"1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at søfarende, som gør tjeneste om bord på et skib, jf. artikel 2, mindst uddannes i overensstemmelse med kravene i STCW-konventionen, jf. bilag I til dette direktiv, og er i besiddelse af et certifikat som defineret i artikel 1, nr. 36 og 37."

3) Artikel 4 udgår.

4) Artikel 5 ændres som følger:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Medlemsstaterne sikrer, at certifikater kun udstedes til ansøgere, som opfylder kravene i denne artikel".

b) Stk. 3 affattes således:

"3. Certifikatet udstedes i henhold til forordning I/2, stk. 3, i STCW-konventionen."

c) Der indsættes følgende stk. 3a:

"3a. Certifikaterne må kun udstedes af medlemsstaterne, efter de har gennemført en kontrol af ægthed og gyldighed af den nødvendige dokumentation i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel."

d) I slutningen af stk. 5 indsættes følgende sætning:

"Påtegninger foretages kun, hvis alle krav i STCW-konventionen og i nærværende direktiv er overholdt."

e) Stk. 6 og 7 affattes således:

"6. A En medlemsstat, som anerkender et kvalifikationscertifikat eller et duelighedsbevis, som er udstedt til skibsførere og officerer i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning V/1-1 og V/1-2, i bilag I, i henhold til proceduren i artikel 19, stk. 2, må først påtegne certifikatet for at attestere anerkendelsen, når de har sikret,

at certifikatet er autentisk og gyldigt. Påtegningen skal foretages i henhold til stk. 3 i afsnit A-I/2 i STCW-koden.

7. De i stk. 5 og 6 nævnte påtegninger:

- a) kan udstedes som særskilte dokumenter
- b) må kun udstedes af medlemsstaterne
- c) skal forsynes med et entydigt nummer; dog kan påtegninger, der attesterer udstedelse af et certifikat, gives samme nummer som certifikatet, forudsat at dette nummer er unikt, og
- d) udløber, når det påtegnede certifikat udløber eller tilbagekaldes, inddrages eller ophæves af den medlemsstat eller det tredjeland, der har udstedt det, og under alle omstændigheder senest fem år efter udstedelsesdatoen."

f) Følgende stykker indsættes:

"11. Alle, der ansøger om certifikat, skal forelægge fyldestgørende dokumentation for følgende:

- a) identitet
- b) at de mindst har den påkrævede alder for det pågældende certifikat som fastsat i forordningerne i bilag I
- c) at kravene om sundhedsmæssig egnethed, der er angivet i afsnit A-I/9 i STCW-koden, er opfyldt
- d) at den påkrævede fartstid til søs og anden påkrævet uddannelse i henhold til forordningen i bilag I for det pågældende certifikat er afsluttet, og
- e) at uddannelses- og kvalifikationskravene i henhold til forordningerne i bilag I, er opfyldt, for så vidt angår den stilling, den funktion og det niveau, der fremgår af certifikatets påtegning.

12. Hver medlemsstat forpligter sig til:

- a) at føre register over alle certifikater og påtegninger for skibsførere og officerer og, i påkommende tilfælde, menige, som er udstedt, er udløbet eller blevet fornyet, inddraget, ophævet eller meldt bortkommet eller ødelagt samt udstedte dispensationer
- b) at stille oplysninger om status for sådanne certifikater, påtegninger og dispensationer til rådighed for andre medlemsstater eller andre parter i STCW-konventionen og for virksomheder, der ønsker at verificere, at certifikater, som er blevet dem forelagt af søfarende, der ønsker at få deres certifikater anerkendt, eller ønsker beskæftigelse på et skib, er ægte og gyldige.

- c) årligt tilgængeliggøre de oplysninger, der er anført i bilag V til dette direktiv, for Kommissionen med henblik på statistisk analyse.

13. Fra den 1. januar 2017 skal oplysninger, som skal være til rådighed i overensstemmelse med punkt 12, gøres tilgængelige via elektroniske midler".

5) Artikel 7 ændres således:

a) Der indsættes følgende stk. 1a:

"1a. En medlemsstat skal i forbindelse med skibe, som er indrømmet fordelene ved STCW-konventionens bestemmelser for kystfart, hvilket omfatter kystfart ud for en anden medlemsstats eller en anden STCW-konventionsparts kyst inden for grænserne af kystlinjen, i samarbejde med medlemsstaterne eller berørte parter specificere detaljerne for både de relevante handelsområder og andre relevante bestemmelser.".

b) Følgende stk. 3a og 3b indsættes:

"3a. Certifikater til søfarende, som er udstedt af en medlemsstat eller en part i STCW-konventionen for kystfart inden for landets afgrænsede kyster, kan accepteres af andre medlemsstater, for så vidt angår tjeneste inden for landets afgrænsede kyster, forudsat at medlemsstaterne eller de berørte parter i samarbejde udarbejder detaljerne for de relevante handelsområder og andre relevante betingelser derfor.

3b. Medlemsstater, der definerer kystfart, skal i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel:

- a) opfylde de principper for kystfart, der er angivet i afsnit A-I/3 i STCW-koden
- b) indarbejde grænserne for kystfart i de påtegninger, der er udstedt i henhold til artikel 5.".

6) Artikel 9, stk. 1 og 2, affattes således:

"1. Medlemsstaterne fastsætter retningslinjer og procedurer for uvildig undersøgelse af enhver anmeldt inkompetence, handling eller undladelse, som kan udgøre en direkte trussel for sikkerhed for liv og ejendom til søs eller for havmiljøet, og som er forårsaget af indehavere af certifikater eller påtegninger, der er udstedt af den pågældende medlemsstat i forbindelse med tjeneste forbundet med deres certifikat samt for tilbagekaldelse, inddragelse eller ophævelse af sådanne certifikater af ovennævnte grunde og for at forebygge svig.

2. Medlemsstaterne træffer og håndhæver passende foranstaltninger for at forebygge svig og anden ulovlig adfærd i forbindelse med certifikater og udstedte påtegninger.".

7) Artikel 10 ændres som følger:

a) Stk. 1 ændres som følger:

i) Litra a) affattes således:

"a) Al uddannelse, bedømmelse af kvalifikationer, certificering, herunder udstedelse af medicinske certifikater, påtegning og fornyelse af gyldighed, som udføres af andre end regeringsorganer eller -myndigheder i henhold til dens bemyndigelse, skal løbende overvåges ved hjælp af et kvalitetsstyringssystem for at sikre, at definerede målsætninger, herunder læreres og bedømmers kvalifikationer og erfaring, opfyldes.

ii) Litra c) affattes således:

"c) Uddannelsesmålsætningen og dertil svarende kvalitetskrav til kompetencer skal defineres klart og skal fastlægge det niveau af viden, forståelse og færdigheder, der i henhold til STCW-konventionen kræves ved de pågældende eksamener og bedømmelser. Målsætningen og kvalitetskravene kan specificeres særskilt for de enkelte kurser og uddannelsesprogrammer og skal omfatte administrationen af certificeringssystemet".

b) I stk. 2 indsættes følgende som litra d):

"d) alle gældende bestemmelser i dette direktiv og i STCW-konventionen og koden, herunder ændringer, er omfattet af kvalitetsstandardssystemet".

c) Stk. 3 affattes således:

"3. En rapport om evalueringen, der udføres i henhold til stk. 2, meddeles af den pågældende medlemsstat til Kommissionen i overensstemmelse med det format, der er angivet i afsnit A-I/7 i STCW-koden, inden for seks måneder efter evalueringen."

8) Artikel 11 affattes således:

"Artikel 11

Helbredskrav

1. Hver medlemsstat skal fastsætte de krav til sundhedsmæssig egnethed, som de søfarende skal opfylde, og procedurerne for udstedelse af en helbredsattest i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel, og afsnit A-I/9 i STCW-koden.
2. Hver medlemsstat skal sikre at de, der er ansvarlige for at vurdere de søfarendes sundhedsmæssige egnethed, er læger, der er anerkendt af denne medlemsstat til at gennemføre lægeundersøgelser af søfarende i overensstemmelse med bestemmelserne i afsnit A-I/9 i STCW-koden.
3. Alle søfarende, der er indehavere af et bevis, som er udstedt i henhold til konventionen, som tjener til søs, skal også være i besiddelse af en gyldig sundhedsattest, der er udstedt i overensstemmelse med denne artikel og afsnit A-I/9 i STCW-koden.
4. Alle, der ansøger om certificering, skal:
 - a) være mindst 16 år

- b) fremlægge fyldestgørende dokumentation for sin identitet og
 - c) opfylde de gældende standarder for sundhedsmæssig egnethed, der er fastsat af den pågældende medlemsstat.
5. En lægeattest skal være gyldig i en periode på højst to år, medmindre den søfarende er under 18 år, idet den maksimale gyldighedsperiode i så fald skal være et år.
6. Hvis gyldighedsperioden for en lægeattest udløber under en rejse, skal lægeattesten forblive gyldig indtil ankomst i næste anløbshavn, hvor en læge, der er anerkendt af den relevante medlemsstat, skal være til rådighed, under forudsætning af, at denne periode ikke overstiger tre måneder.
7. I hastetilfælde kan en medlemsstat tillade, at en søfarende arbejder uden en gyldig lægeattest indtil ankomsten i næste anløbshavn, hvor der findes en læge, der er anerkendt af den relevante medlemsstat, forudsat at:
- a) gyldighedsperioden for en sådan tilladelse ikke overstiger tre måneder, og
 - b) den pågældende søfarende er i besiddelse af en udløbet lægeattest af nyere dato.
- 9) Artikel 12 ændres som følger:
- a) Der indsættes følgende stk. 2a:
- "2a. Enhver skibsfører og officer skal for fortsat at kunne gøre tjeneste på tankskibe opfylde kravene i stk. 1 i denne artikel, og det kræves, at han med mindst fem års mellemrum dokumenterer, at han fortsat besidder den professionelle kompetence til at arbejde om bord på tankskibe i henhold til afsnit A-I/11, stk. 3, i STCW-koden."
- b) I stk. 3) erstattes henvisningen til "1. februar 2002" med en henvisning til "1. januar 2017".
- c) Stk. 5 affattes således:
- "5. Med henblik på at opdatere skibsføreres, officerers og radiooperatørers viden skal hver medlemsstat sikre, at teksten vedrørende de seneste ændringer i nationale og internationale forordninger om sikkerhed for liv til søs og beskyttelse af havmiljøet stilles til rådighed for skibe, der har ret til at føre dens flag. "
- 10) Artikel 13, stk. 2, udgår.
- 11) Artikel 14 ændres således:
- a) I stk. 1 indsættes som litra f) og g)
- "f) at søfarende på et af dets skibe har modtaget genopfrisknings- og ajourføringsuddannelse som foreskrevet af STCW-konventionen

- g) at der på alle skibe opretholdes en effektiv mundtlig kommunikation i overensstemmelse med kapitel V, reglement 14, stk. 3 og 4, i SOLAS-konventionen."

- b) Som stk. 4 indsættes:

"4. Rederierne skal sikre, at skibsførere, officerer og andet personale, som er tildelt specifikke opgaver og ansvar om bord på ro-ro-passagerskibe, har gennemført orienteringsuddannelsen for at opnå de kompetencer, der er relevante i forhold til den kapacitet, der skal udfyldes, og de ansvarsområder og opgaver, der skal varetages, idet der tages hensyn til vejledningen i afsnit B-I/14 i STCW-koden."

- 12) Artikel 15 affattes således:

"Egnethed til tjeneste

1. For at forebygge træthed skal medlemsstaterne:
 - a) fastsætte og håndhæve hvileperioder for vagtpersonale og for personale, hvis arbejde omfatter opgaver i forbindelse med sikkerhed og forebyggelse af forurening i overensstemmelse med artikel 3 til 15
 - b) kræve, at vagterne arrangeres således, at vagtpersonalets effektivitet ikke hæmmes af træthed, samt at arbejdsopgaverne organiseres på en sådan måde, at den første vagt ved rejsens påbegyndelse og de følgende vagtafløsere er tilstrækkeligt udhvilede og i enhver henseende arbejdsdygtige.
2. For at forebygge stof- og alkoholmisbrug skal medlemsstaterne sikre, at der træffes de nødvendige foranstaltninger i overensstemmelse med bestemmelserne i denne artikel.
3. Medlemsstaterne skal tage højde for den fare, som trætte søfarende udgør, især de søfarende, hvis arbejde omfatter opgaver i forbindelse med sikker drift af skibet.
4. Enhver person, der pålægges at arbejde som vagthavende navigatør eller som menig på vagtholdet, eller en person, hvis arbejde omfatter opgaver i forbindelse med sikkerhed og forebyggelse af forurening, skal have en hvileperiode på mindst:
 - a) ti timer over en 24-timersperiode og
 - b) 77 timer over en syvdages periode.
5. Hviletiden kan opdeles i højst to perioder, hvoraf en skal være på mindst seks timer. Intervallet mellem på hinanden følgende hvileperioder må ikke overskride 14 timer.
6. De i stk. 4 og 5 nævnte krav til hvileperioder skal ikke nødvendigvis overholdes i en nødsituation eller en øvelsessituation eller under andre driftsforhold, der har forret. Mønstrings-, brand- og bådøvelser og øvelser, som er foreskrevet af nationale love og forskrifter og ved internationale aftaler, gennemføres således, at de griber mindst mulig ind i hvileperioderne og ikke medfører træthed.

7. Medlemsstater skal kræve, at vagtplaner opsættes således, at der er let adgang til dem. Vagtplanerne skal udfærdiges i et standardformat på det eller de sprog, der er skibets arbejdssprog, og på engelsk.
8. Når en søfarende har tilkaldevagt, som f.eks. når maskinrummet er ubemandet, skal den søfarende have en tilstrækkelig kompenserende hvileperiode, hvis den normale hvileperiode afbrydes ved tilkaldelse til arbejde.
9. Medlemsstater skal kræve, at der føres daglige optegnelser over de søfarendes daglige hvileperioder. Disse skal udarbejdes i et standardformat på det eller de sprog, der er skibets arbejdssprog og på engelsk, for at gøre det muligt at kontrollere, om bestemmelserne i denne artikel overholdes. De søfarende skal modtage en kopi af de optegnelser, der vedrører dem, og den skal påtegnes af skibsføreren eller en person, som skibsføreren har bemyndiget hertil, og af den søfarende.
10. Uanset bestemmelserne i artikel 3 til 9 har skibsføreren på et skib ret til at kræve, at en søfarende arbejder det antal timer, som er nødvendigt for skibets, om bordværendes eller lastens umiddelbare sikkerhed eller for at bistå andre skibe eller personer i havsnød. Skibsføreren kan derfor se bort fra arbejds- eller hviletid og kræve, at en søfarende arbejder det antal timer, som er nødvendigt, indtil den normale situation er genoprettet. Så snart som muligt efter, at den normale situation er genoprettet, sørger skibsføreren for, at søfarende, som har udført arbejde i en planlagt hvileperiode, får en tilstrækkelig hvileperiode.
11. Forudsat at der tages behørigt hensyn til de generelle principper om beskyttelse af arbejdstagernes sundhed og sikkerhed, kan medlemsstaterne godkende eller registrere kollektive overenskomster, der giver adgang til undtagelser fra de grænser, der er omhandlet i artikel 4b og 5, forudsat at hvileperioden er mindst 70 timer over en syvdagesperiode. Sådanne undtagelser følger i overensstemmelse med direktiv 1999/63/EF så vidt muligt de givne normer, men der kan tages hensyn til hyppigere eller længere fridagsperioder eller sikring af kompenserende fridage, og der bør også i videst mulig udstrækning også tages hensyn til vejledningen angående forebyggelse af træthed som fastsat i afsnit B-VIII/1 i STCW-koden.
12. De i artikel 11 omtalte dispensationer angående de i artikel 4b fastsatte ugentlige hvileperioder må ikke gives for mere end to på hinanden følgende uger. Tidsrummet mellem to på hinanden følgende hvileperioder om bord skal være mindst det dobbelte af varigheden for dispensationen.
13. Inden for rammerne af de i artikel 11 anførte eventuelle dispensationer for artikel 5 kan de i artikel 4a anførte hviletimer højst opdeles i tre perioder, hvoraf den ene skal være på mindst seks timer, og ingen af de to perioder må være mindre end en time. Tidsrummet mellem to på hinanden følgende hvileperioder må ikke overstige 14 timer. Dispensationerne må ikke vare længere end to 24-timersperioder i en given syvdagesperiode.
14. Medlemsstaterne skal for at forhindre alkoholmisbrug fastsætte en promillegrænse på højst 0,05 % eller for alkohol i åndedrættet på 0,25 mg/l eller en mængde af alkohol, der medfører denne alkoholkoncentration for skibsførere, officerer og andre søfarende, mens de udfører de udpegede opgaver i forbindelse med sikkerhed og marinemiljø."

13) Artikel 19, stk. 3, affattes således:

"3. Kommissionen træffer afgørelse om anerkendelse af et tredjeland efter proceduren i artikel 28, stk. 2, inden for tre måneder at regne fra datoen for anmodning om anerkendelse. Den medlemsstat, der har indsendt anmodningen, kan ensidigt beslutte at anerkende et tredjeland, indtil der er truffet en afgørelse i henhold til denne artikel."

14) Artikel 20, stk. 6, affattes således:

"6. Afgørelse om inddragelse af anerkendelsen skal træffes i henhold til undersøgelsesproceduren i artikel 28, stk. 2. De pågældende medlemsstater træffer passende foranstaltninger til at gennemføre afgørelsen."

15) I artikel 23, stk. 2, foretages følgende ændringer:

a) Indledningen affattes således:

"2. Vurderingen i henhold til del A i STCW-koden af, om de til skibet hørende søfarende er egnede til at opretholde de vagttjeneste- og sikkerhedsnormer, der er foreskrevet ved STCW-konventionen, foretages, hvis der er åbenbare grunde til at antage, at sådanne normer ikke overholdes som følge af, at en eller flere af følgende begivenheder er indtruffet:

b) Litra d) affattes således:

"d) Skibet er på anden måde blevet håndteret på en sådan måde, at der har været fare for personer, ejendom eller miljøet, eller at sikkerheden har været bragt i fare".

16) Følgende artikel 25a indsættes:

"Artikel 25a

Oplysninger til statistisk brug

1. Medlemsstaterne skal meddele de oplysninger, der er anført i bilag V, til Kommissionen til statistiske formål.
2. Disse oplysninger skal stilles til rådighed af medlemsstaterne for Kommissionen på årsbasis og i elektronisk format og skal omfatte oplysninger, der er registreret indtil den 31. december i det foregående år.
3. Kommissionen skal have beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 27a for at fastsætte passende foranstaltninger for indsamling, oplagring og analyse af disse oplysninger.

17) Artikel 27 affattes således:

"Kommissionen skal have beføjelse til at vedtage delegerede retsakter om ændring af bilag V til dette direktiv for så vidt angår specifikt og relevant indhold og detaljer vedrørende de oplysninger, der skal indberettes af medlemsstaterne under

hensyntagen til forholdsreglerne om databeskyttelse, i overensstemmelse med artikel 27a."

- 18) Følgende artikel 27a indsættes:

"Artikel 27a

Udøvelse af delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. De beføjelser, der er omhandlet i artikel 25a og artikel 27, tillægges Kommissionen for et ubestemt tidsrum fra datoen for dette direktivs ikrafttræden.
3. Den i artikel 25a og artikel 27 omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den har virkning fra dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller en senere dato, der præciseres i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af de delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt, der vedtages efter artikel 25a og artikel 27, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden to måneder fra meddelelsen af retsakten til Europa-Parlamentet eller Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke vil gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på foranledning af Europa-Parlamentet eller Rådet."

- 19) Artikel 28 affattes således:

"Artikel 28

Udvalg

"1. Kommissionen bistås af Udvalget for Sikkerhed til Søs og Forebyggelse af Forurening fra Skibe (USS), der er nedsat ved forordning (EF) nr. 2099/2002. Dette er et udvalg som beskrevet i forordning (EU) nr. 182/2011.

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. ". "

- 20) Artikel 29 og 30 affattes således:

"Artikel 29

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter de sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af de nationale bestemmelser i henhold til artikel 3, 5, 7, 9 til 15, 17, 18, 19, 22, 23, 24 og bilag I, og skal træffe alle de nødvendige foranstaltninger for anvendelse af disse sanktioner. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning.

Artikel 30

Overgangsbestemmelser

1. For søfarende, som har påbegyndt godkendt fartstid til søs og et godkendt undervisnings- og uddannelsesprogram eller et godkendt uddannelseskursus før den 1. juli 2013, kan en medlemsstat fortsat udstede, anerkende og påtegne certifikater indtil den 1. januar 2017 i overensstemmelse med kravene i dette direktiv på samme måde som før dette direktivs ikrafttrædelse.

Indtil den 1. januar 2017 kan et medlemsland fortsat forlænge og forny certifikater og påtegninger i overensstemmelse med kravene i dette direktiv på samme måde som før dette direktivs ikrafttrædelse."

- 21) Artikel 33 udgår.
- 22) I bilagene foretages følgende ændringer:
 - a) Bilag I til direktiv 2008/106/EF erstattes af bilag I til dette direktiv.
 - b) Bilag II til direktiv 2008/106/EF ændres som angivet i bilag II til nærværende direktiv.
 - c) Teksten i bilag III til dette direktiv indsættes som bilag V til direktiv 2008/106/EF.

Artikel 2

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Det finder anvendelse fra den 1. januar 2012.

Artikel 3

Gennemførelse

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love, forordninger og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 31. december 2012. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Bestemmelserne skal ved medlemsstaternes vedtagelse indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

"BILAG I
UDDANNELSESKRAV I STCW-KONVENTIONEN, JF. ARTIKEL 3

KAPITEL I
GENERELLE BESTEMMELSER

1. De forordninger, der henvises til i dette bilag, suppleres af de obligatoriske bestemmelser i del A i STCW-koden, med undtagelse af kapitel VIII, forordning VIII/2.

Enhver henvisning til et krav i en forordning er også henvisning til det tilsvarende afsnit i del A i STCW-koden.

Medlemsstaterne sikrer, at søfarende i overensstemmelse med kravene i STCW-kodens afsnit A-II/1, A-III/1, A-IV/2 og A-II/4 har tilstrækkelige sprogkundskaber til, at de kan udføre deres specifikke opgaver om bord på et skib, der fører en værtsmedlemsstats flag.

Del A i STCW-koden indeholder uddannelses- og kvalifikationskrav, som skal opfyldes af personer, der ansøger om udstedelse og fornyelse af kompetencecertifikater i henhold til STCW-konventionens bestemmelser. For at klargøre forbindelsen mellem bestemmelserne for udstedelse af alternative certifikater i kapitel VII og bestemmelserne for udstedelse af certifikater i kapitel II, III og IV, grupperes de færdigheder, der angives i uddannelses- og kvalifikationskravene, i følgende syv funktioner:

- 1) Navigation
- 2) Lastbehandling og stuvning
- 3) Kontrol af skibsoperationen og af om bordværendes sikkerhed
- 4) Driftovervågning og kontrol af maskineri
- 5) Driftovervågning og kontrol af elektriske og elektroniske systemer
- 6) Vedligeholdelse og reparation
- 7) Radiokommunikation

på følgende ansvarsniveau:

- 1) Lederniveau
- 2) Operatørniveau
- 3) Assistentniveau.

Funktioner og ansvarsniveau angives ved undertitel i oversigterne over uddannelses- og kvalifikationskrav i kapitel II, III og IV i STCW-kodens del A.

KAPITEL II SKIBSFØRER — DÆKKET

Forordning II/1

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af certifikat som vagthavende navigatør på skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover

1. Enhver vagthavende navigatør i et søgående skib med en bruttotonnage på 500 eller derover skal være i besiddelse af et kvalifikationscertifikat.
2. Alle, der ansøger om certificering, skal:
 - 2.1. være mindst 18 år
 - 2.2. have mindst 12 måneders godkendt fartstid til søs som del af et godkendt uddannelsesprogram, som omfatter uddannelse om bord i henhold til kravene i afsnit A-II/1 i STCW-koden, og som er dokumenteret i en godkendt uddannelsesbog, eller have mindst 36 måneders godkendt fartstid til søs
 - 2.3. under den påkrævede fartstid til søs have forrettet mindst seks måneders vagttjeneste på broen under opsyn af skibsføreren eller en kvalificeret officer
 - 2.4. opfylde de gældende krav i reglementerne i kapitel IV for udførelse af foreskrevet radiotjeneste i henhold til radioreglementet
 - 2.5. have afsluttet godkendt uddannelse og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-II/1 i STCW-koden
 - 2.6. opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-VI/1, stk. 2, afsnit A-VI/2, stk. 1-4, i afsnit A-VI/3, stk. 1 til 4 og afsnit A-VI/4, stk. 1 til 3 i STCW-koden.

Forordning II/2

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af certifikat som skibsfører og overstyrmand på skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover

Skibsfører og overstyrmand i skibe med en bruttotonnage på 3000 eller derover

1. Enhver skibsfører og overstyrmand i et søgående skib med en bruttotonnage på 3000 eller derover skal være i besiddelse af et kvalifikationscertifikat.
2. Alle, der ansøger om certificering, skal:
 - 2.1. opfylde kravene for erhvervelse af certifikat som vagthavende navigatør i skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover og have følgende godkendte fartstid til søs i den egenskab:
 - 2.1.1. for certificering som overstyrmand i mindst 12 måneder

- 2.1.2. for certificering som skibsfører i mindst 36 måneder, dog således, at dette tidsrum kan nedsættes til ikke under 24 måneder, hvis mindst 12 måneder af fartstiden er erhvervet som overstyrmand
- 2.2. have fuldendt godkendt uddannelse og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-II/2 i STCW-koden for skibsførere og overstyrmænd i skibe med en bruttotonnage på 3000 eller derover.

Skibsfører og overstyrmand i skibe med en bruttotonnage mellem 500 og 3000

1. Enhver skibsfører og overstyrmand i et søgående skib med en bruttotonnage mellem 500 og 3000 skal være i besiddelse af et certifikat for erhvervskompetence.
2. Alle, der ansøger om certifikat, skal:
 - 2.1. for erhvervelse af certifikat som overstyrmand, opfylde kravene som vagthavende navigatør i skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover
 - 2.2. for erhvervelse af certifikat som skibsfører opfylde kravene som vagthavende navigatør i skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover og have godkendt fartstid til søs på mindst 36 måneder i den egenskab, dog således, at dette tidsrum kan nedsættes til ikke under 24 måneder, hvis mindst 12 måneder af fartstiden er erhvervet som overstyrmand
 - 2.3. have afsluttet godkendt uddannelse og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-II/2 i STCW-koden for skibsførere og overstyrmænd i skibe med en bruttotonnage mellem 500 og 3000.

Forordning II/3

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af certifikat som vagthavende navigatør og som fører af skibe med en bruttotonnage under 500

Skibe, der ikke sejler i kystfart

1. Enhver vagthavende navigatør, der gør tjeneste i et søgående skib med en bruttotonnage under 500, som ikke sejler i kystfart, skal være i besiddelse af et kvalifikationscertifikat for skibe med en bruttotonnage på 500 eller derover.
2. Enhver skibsfører, der gør tjeneste i et søgående skib med en bruttotonnage under 500, som ikke sejler i kystfart, skal være i besiddelse af kvalifikationscertifikat for tjeneste som skibsfører på skibe med en bruttotonnage mellem 500 og 3000.

Skibe, der sejler i kystfart

Vagthavende navigatør

1. Enhver vagthavende navigatør i et søgående skib med en bruttotonnage under 500, der sejler i kystfart, skal være i besiddelse af et kvalifikationscertifikat.
2. Enhver, der ansøger om certifikat som vagthavende navigatør i et søgående skib med en bruttotonnage under 500, der sejler i kystfart, skal:

- 2.1. være mindst 18 år
- 2.2. have fuldført:
 - 2.2.1. særlig uddannelse, herunder en passende fartstid til søs skibe efter medlemsstatens krav, eller
 - 2.2.2. godkendt dækstjeneste til søs i mindst 36 måneder
- 2.3. opfylde de gældende bestemmelser i forordningerne i kapitel IV med henblik på udførelse af radiotjeneste i henhold til radioreglementet
- 2.4. have afsluttet godkendt uddannelse og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-II/3 i STCW-koden for vagthavende navigatører på skibe med en bruttotonnage under 500, der sejler i kystfart
- 2.5. opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-VI/1, stk. 2, afsnit A-VI/2, stk. 1-4, i afsnit A-VI/3, stk. 1 til 4 og afsnit A-VI/4, stk. 1 til 3 i STCW-koden.

Skibsfører

Enhver skibsfører, der gør tjeneste i et søgående skib med en bruttotonnage under 500, der sejler i kystfart, skal være i besiddelse af et kvalifikationscertifikat.

1. Enhver, der ansøger om bevis som skibsfører i et søgående skib med en bruttotonnage under 500, der sejler i kystfart, skal:
 - 1.1. være mindst 20 år
 - 1.2. have godkendt fartstid til søs på mindst 12 måneder som vagthavende navigatør
 - 1.3. have afsluttet godkendt uddannelse og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-II/3 i STCW-koden for førere af skibe med en bruttotonnage under 500, der sejler i kystfart
 - 1.4. opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-VI/1, stk. 2, afsnit A-VI/2, stk. 1-4, i afsnit A-VI/3, stk. 1 til 4 og afsnit A-VI/4, stk. 1 til 3 i STCW-koden.
2. Dispensationer

Myndighederne kan, såfremt de skønner, at et skibs størrelse og forholdene på dets rejse er således, at anvendelsen af alle kravene i dette reglement og i afsnit A-II/3 i STCW-koden ville være urimelig eller praktisk uigennemførlig, i tilsvarende omfang fritage føreren og vagthavende navigatør i et sådant skib eller klasse af skibe fra at opfylde visse af kravene under hensyntagen til sikkerheden for alle skibe, der sejler i samme farvand.

Forordning II/4

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af certifikat som menig, der indgår i brovagten

1. Enhver menig, der indgår i brovagten på et søgående skib med en bruttotonnage på 500 eller derover, og som ikke er under uddannelse, eller hvis pligter under brovagten er af ufaglært art, skal være i besiddelse af et behørigt certifikat.
2. Alle, der ansøger om certifikat, skal:
 - 2.1. være mindst 16 år
 - 2.2. have fuldført:
 - 2.3. godkendt fartstid til søs med mindst seks måneders uddannelse og erfaring, eller
 - 2.4. særlig uddannelse, enten før første udmønstring eller om bord i et skib, herunder tjeneste på mindst to måneder i et søgående skib
 - 2.5. opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-II/4 i STCW-koden.
3. Den ved punkt 2.2.1 og 2.2.2 krævede fartstid til søs, uddannelse og erfaring skal erhverves under udførelse af hverv i tilknytning til brovagten og skal udføres under direkte opsyn af skibsføreren, den vagthavende navigatør eller en kvalificeret menig.

Forordning II/5

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af certifikat som menig, som fungerer som befaren søfarende i dækstjeneste

1. Enhver befaren søfarende i dækstjeneste, der gør tjeneste på et søgående skib med en bruttotonnage på 500 eller derover skal være i besiddelse af behørigt certifikat..
2. Alle, der ansøger om certifikat, skal:
 - 2.1. være mindst 18 år
 - 2.2. opfylde kravene for erhvervelse af certifikat som menig, der indgår i brovagten
 - 2.3. være kvalificeret til at fungere som menig, der indgår i brovagten, og samtidig have fuldført godkendt dækstjeneste i søgående skibe i:
 - 2.3.1. mindst 18 måneder eller
 - 2.3.2. mindst 12 måneder, og have afsluttet godkendt uddannelse
 - 2.4. opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-II/5 i STCW-koden.
3. Hvad angår certifikater, der er udstedt før d. 1. januar 2012, skal alle medlemsstater sammenligne de uddannelses- og kvalifikationskrav, som kræves for befarene sømænd, med specifikationerne, der angives for det i afsnit A-II/5 i STCW-koden anførte certifikat, og fastsætter, hvorvidt dette personale skal ajourføre deres kvalifikationer.
4. Indtil den 1. januar 2017 kan en medlemsstat, der er part i International Labour Organisation Certification of Able Seamen Convention 1946 (nr. 74), fortsat

forlænge og forny certifikater og påtegninger i henhold til bestemmelserne i nævnte konvention.

5. En søfarende kan af medlemsstaten anses for at have opfyldt kravene i dette reglement, hvis han har gjort tjeneste i en relevant stilling i mindst 12 måneder inden for de sidste 60 måneder forud for ikrafttrædelsen af dette direktiv.

KAPITEL III MASKINAFDELING

Forordning III/1

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af certifikat som vagthavende maskinmester i et bemanded maskinrum eller som tilsynshavende maskinofficer i et periodisk ubemanded maskinrum

1. Enhver vagthavende maskinmester i et bemanded maskinrum eller den tilsynshavende maskinmester i et periodisk ubemanded maskinrum i et søgående skib, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er 750 kW eller derover, skal være i besiddelse af et kvalifikationscertifikat.
2. Alle, der ansøger om certifikat, skal:
 - 2.1. være mindst 18 år
 - 2.2. have afsluttet kombineret workshopuddannelse og godkendt fartstid til søs på mindst 12 måneder som del af et godkendt uddannelsesprogram, som omfatter uddannelse om bord, der opfylder kravene i afsnit A-III/1 i STCW-koden, og som er dokumenteret i en godkendt uddannelsesbog, eller skal på anden måde have fuldført kombineret workshopuddannelse og godkendt fartstid til søs på mindst 36 måneder, hvoraf mindst de 30 måneder skal være fartstid til søs i maskinafdelingen
 - 2.3. under den påkrævede fartstid til søs have udført vagtopgaver i maskinrummet under tilsyn af den øverste maskinmester eller en kvalificeret maskinmester i en periode på mindst seks måneder
 - 2.4. have afsluttet godkendt uddannelse og opfyldt uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-III/1 i STCW-koden
 - 2.5. opfyldt uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-VI/1, stk. 2, afsnit A-VI/2, stk. 1-4, i afsnit A-VI/3, stk. 1 til 4 og afsnit A-VI/4, stk. 1 til 3 i STCW-koden.

Forordning III/2

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af certifikat som maskinmester og første maskinmester i skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er på 3000 kW eller derover

1. Enhver maskinmester og første maskinmester i et søgående skib, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er på 3000 kW eller derover, skal være i besiddelse af kvalifikationscertifikat.
2. Alle, der ansøger om certifikat, skal:

- 2.1. opfylde kravene for erhvervelse af certifikat som vagthavende maskinmester på søgående skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er på 750 kW eller derover og have godkendt gennemført godkendt fartstid til søs i den egenskab:
 - 2.1.1. for erhvervelse af certifikat som første maskinmester have gennemført mindst 12 måneder som kvalificeret maskinmester
 - 2.1.2. for erhvervelse af certifikat som maskinmester i mindst 36 måneder, dog således, at dette tidsrum kan nedsættes til mindst 24 måneder, hvis mindst 12 måneder af fartstiden til søs er erhvervet som første maskinmester
- 2.2. have afsluttet godkendt uddannelse og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-III/2 i STCW-koden.

Forordning III/3

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af certifikat som maskinmester og første maskinmester i skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er mellem 750 kW og 3000 kW

1. Enhver maskinmester og første maskinmester i et søgående skib, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er på mellem 750 kW og 3000 kW skal være i besiddelse af et kvalifikationscertifikat.
2. Alle, der ansøger om certifikat, skal:
 - 2.1. opfylde kravene for erhvervelse af certifikat som vagthavende maskinmester, og
 - 2.1.1. for erhvervelse af certifikat som første maskinmester have mindst 12 måneders godkendt fartstid til søs som maskinassistent eller maskinmester
 - 2.1.2. for erhvervelse af certifikat som maskinmester have mindst 24 måneders godkendt fartstid til søs, heraf mindst 12 måneder efter at have opfyldt betingelserne for at erhverve bevis som første maskinmester.
 - 2.2. have afsluttet godkendt uddannelse og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-III/3 i STCW-koden.
3. Enhver maskinmester, der er kvalificeret til at fungere som anden maskinmester på skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er på 3000 kW eller derover, kan tjene som maskinmester på skibe, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er på under 3000 kW, hvis certifikat er påtegnet.

Forordning III/4

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af certifikat som menige, der indgår i maskinvagten i et bemanded maskinrum, eller som pålægges at udføre hverv i et periodisk ubemandet maskinrum

1. Enhver menig, der indgår i maskinvagten eller som pålægges at udføre hverv i et periodisk ubemandet maskinrum på et søgående skib, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er 750 kW eller derover, undtagen menige under uddannelse og

menige, hvis pligter er af ufaglært art, skal være i besiddelse af behørigt certifikat til at udføre disse hverv.

2. Alle, der ansøger om certifikat, skal:
 - 2.1. være mindst 16 år
 - 2.2. have fuldført:
 - 2.2.1. godkendt fartstid til søs med mindst seks måneders uddannelse og erfaring, eller
 - 2.2.2. særlig uddannelse, enten før første udmønstring eller om bord i et skib, herunder tjeneste på mindst to måneder i et søgående skib
 - 2.3. opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-III/4 i STCW-koden.
3. Den ved punkt 2.2.1 og 2.2.2 krævede fartstid til søs, uddannelse og erfaring skal erhverves under udførelse af hverv i tilknytning til maskinvagten, og skal udføres under direkte opsyn af en kvalificeret maskinmester eller en kvalificeret menig.

Forordning III/5

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af certifikat som menige, der fungerer som befarne søfarende i maskintjeneste i et bemanded maskinrum, eller som pålægges at udføre hverv i et periodisk ubemandet maskinrum

1. Enhver befarende søfarende i maskintjeneste, der gør tjeneste på et søgående skib, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er 750 kW eller derover, skal være i besiddelse af behørigt certifikat.
2. Alle, der ansøger om certifikat, skal:
 - 2.1. være mindst 18 år
 - 2.2. overholde kravene for erhvervelse af bevis som menig, der indgår i maskinvagten i et bemanded maskinrum, eller som pålægges at udføre hverv i et periodisk ubemandet maskinrum
 - 2.3. være kvalificeret til at fungere som menig, der indgår i maskinvagten, og samtidig have fuldført godkendt dækstjeneste i søgående skibe i:
 - 2.3.1. mindst 12 måneder eller
 - 2.3.2. mindst 6 måneder og have afsluttet godkendt uddannelse.
 - 2.4. opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-III/5 i STCW-koden.
3. Hvad angår certifikater, der er udstedt før d. 1. januar 2012, skal alle medlemsstater sammenligne de uddannelses- og kvalifikationskrav, som kræves for menige i maskinrummet, med specifikationerne, der angives for det i afsnit A-II/5 i STCW-koden anførte certifikat, og fastsætter, hvorvidt dette personale skal ajourføre deres kvalifikationer.

4. En søfarende kan af medlemsstaten anses for at have opfyldt kravene i dette reglement, hvis han har gjort tjeneste i en relevant stilling i maskinrummet i mindst 12 måneder inden for de sidste 60 måneder forud for ikrafttrædelsen af dette direktiv.

Forordning III/6

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af certifikat som elektroteknisk officer

1. Enhver elektroteknisk officer, der gør tjeneste i et søgående skib, hvor hovedmaskineriets fremdrivningseffekt er 750 kW eller derover, skal være i besiddelse af et kvalifikationscertifikat.
2. Alle, der ansøger om certificering, skal:
 - 2.1. være mindst 18 år
 - 2.2. have afsluttet mindst 12 måneders kombineret værkstedsuddannelse og godkendt fartstid til søs, hvoraf mindst seks måneder skal være fartstid til søs som del af et godkendt uddannelsesprogram, som opfylder kravene i afsnit A-III/6 i STCW-koden, og som er dokumenteret i en godkendt uddannelsesbog, eller mindst 36 måneders kombineret værkstedsuddannelse og godkendt fartstid til søs, hvoraf mindst 30 måneder skal være fartstid til søs i maskinrummet, og
 - 2.3. have afsluttet godkendt uddannelse og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-III/6 i STCW-koden.
3. Hvad angår certifikater, der er udstedt før d. 1. januar 2012, skal alle medlemsstater sammenligne de uddannelses- og kvalifikationskrav, som kræves for elektrotekniske officerer, med specifikationerne, der angives for det i afsnit A-II/6 i STCW-koden anførte certifikat, og skal derefter fastsætte, hvorvidt dette personale skal ajourføre deres kvalifikationer.
4. En søfarende kan af medlemsstaten anses for at have opfyldt kravene i dette reglement, hvis han har gjort tjeneste i en relevant stilling om bord på et skib i en periode på mindst 12 måneder inden for de sidste 60 måneder forud for ikrafttrædelsen af dette direktiv og opfylder de kvalifikationskrav, der er specificeret i afsnit A-III/6 i STCW-koden.
5. Uanset ovenstående krav i artikel 1 til 4 kan en passende kvalificeret person af medlemsstaten anses for at være i stand til at udføre bestemte funktioner i afsnit A-III/6.

Forordning III/7

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af certifikat som elektroteknisk menig

1. Enhver elektroteknisk menig, der gør tjeneste i et søgående skib, hvor hovedmaskineriets fremdriftseffekt er 750 kW eller derover, skal være i besiddelse af behørigt certifikat.
2. Alle, der ansøger om certificering, skal:

- 1) være mindst 18 år
 - 2) have afsluttet godkendt fartstid til søs med mindst 12 måneders uddannelse og erfaring, eller
 - 3) have afsluttet godkendt uddannelse, herunder en godkendt fartstid til søs på mindst 6 måneder, eller
 - 4) have kvalifikationer, der opfylder de tekniske kvalifikationer i tabel A-III/7 i STCW-koden og en godkendt fartstid til søs på mindst 3 måneder, og
 - 5) opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-III/7 i STCW-koden.
3. Hvad angår certifikater, der er udstedt før d. 1. januar 2012, skal alle medlemsstater sammenligne de uddannelses- og kvalifikationskrav, som kræves for elektrotekniske menige, med specifikationerne, der angives for det i afsnit A-II/7 i STCW-koden anførte certifikat, og skal derefter fastsætte, hvorvidt dette personale skal ajourføre deres kvalifikationer.
 4. En søfarende kan af medlemsstaten anses for at have opfyldt kravene i dette reglement, hvis han har gjort tjeneste i en relevant stilling om bord på et skib i en periode på mindst 12 måneder inden for de sidste 60 måneder forud for ikrafttrædelsen af dette direktiv og opfylde de kvalifikationskrav, der er angivet i afsnit A-III/7 i STCW-koden.
 5. Uanset ovenstående krav i artikel 1 til 4 kan en passende kvalificeret person af medlemsstaten anses for at være i stand til at udføre bestemte funktioner i afsnit A-III/7.

KAPITEL IV

RADIOKOMMUNIKATION OG RADIOPERSONEL

Forklarende note

Obligatoriske forskrifter for vagthold ved radiostationer findes i radioreglementet og i SOLAS 74 med ændringer. Forskrifter for vedligeholdelse af radiostationer findes i SOLAS 74 med ændringer samt i de retningslinjer, der er vedtaget af Den Internationale Søfartsorganisation.

Forordning IV/1

Anvendelse

1. Med forbehold af punkt 2 skal bestemmelserne i dette kapitel finde anvendelse på radiooperatører på et skib, der sejler under det globale maritime nød- og sikkerhedssystem (GMDSS) som foreskrevet i SOLAS 74 med ændringer.
2. Radiopersonel på skibe, som ikke er forpligtet til at opfylde bestemmelserne i GMDSS i kapitel IV i SOLAS 74, skal ikke opfylde bestemmelserne i dette kapitel. Radiooperatører på disse skibe skal dog overholde radioreglementet. Myndighederne

skal sikre, at forskriftsmæssige certifikater i henhold til radioreglementet udstedes til eller anerkendes for sådanne radiooperatører.

Forordning IV/2

Obligatoriske minimumskrav for erhvervelse af certifikat som GMDSS-radiooperatører

1. Enhver person, der har ansvaret for eller udfører radiotjeneste på et skib, der skal deltage i GMDSS, skal være i besiddelse af behørigt GMDSS-certifikat, som er udstedt af eller anerkendt af myndighederne i henhold til bestemmelserne i radioreglementet.
2. Derudover skal enhver, der ansøger om kvalifikationscertifikat i henhold til denne forordning til tjeneste på et skib, der i henhold til SOLAS 74-konventionen med ændringer skal være udstyret med radioinstallation, skal:
 - 2.1. være mindst 18 år og
 - 2.2. have afsluttet godkendt uddannelse og oplæring og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A/IV-2 i STCW-koden.

KAPITEL V SÆRLIGE UDDANNELSESKRAV TIL PERSONEL PÅ SÆRLIGE TYPER SKIBE

Forordning V/1-1

Obligatoriske minimumskrav til uddannelse og kvalifikationer for skibsførere, officerer og menige på olie- og kemikalietankskibe

1. Officerer og menige, som pålægges særlige hverv og ansvar i forbindelse med last og lastbehandlingsudstyr på olie- og kemikalietankskibe skal være i besiddelse af et certifikat for grundlæggende uddannelse i lastearbejde på olie- og kemikalietankskibe.
2. Enhver, der ansøger om et certifikat for grundlæggende uddannelse i lastearbejde på olie- og kemikalietankskibe, skal have fuldført en grundlæggende træning i henhold til bestemmelserne i afsnit A-VI/1 i STCW-koden og skal have afsluttet:
 - 1) mindst tre måneders godkendt fartstid til søs om bord på olie- eller kemikalietankskibe og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-V/1-1, stk. 1, i STCW-koden
 - 2) en godkendt grunduddannelse i lastearbejde på olie- og kemikalietankskibe og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-V/1-1, stk. 1, i STCW-koden.
3. Skibsførere, maskinmestre, overstyrmænd, førstestemaskinmester og enhver anden person med direkte ansvar for lastning, losning, kontrol med lasten i transit, håndtering af cargo, tankrensninger eller andet lastrelateret arbejde på olietankskibe

skal være i besiddelse af et certifikat for videregående uddannelse i lastearbejde på olietankskibe.

4. Enhver, der ansøger om et bevis for videregående uddannelse i lastarbejde på olietankskibe skal:
 - 1) opfylde kravene til udstedelse af certifikat for grundlæggende uddannelse i lastearbejde på olie- og kemikalietankskibe, og
 - 2) ud over at opfylde betingelserne for udstedelse af certifikat for grundlæggende uddannelse i lastearbejde på olie- og kemikalietankskibe have:
 - 3) mindst tre måneders godkendt fartstid til søs på olietankskibe eller
 - a) mindst en måneds godkendt uddannelse om bord på tankskibe i overtallig kapacitet, som omfatter mindst tre forekomster af arbejde med lastning og losning, og som er dokumenteret i en godkendt uddannelsesbog, idet der tages hensyn til vejledningen i afsnit B-V/1 i STCW-koden og
 - b) have afsluttet godkendt videreuddannelse i lastearbejde på olietankskibe og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-V/1-1, stk. 2, i STCW-koden.
5. Skibsførere, maskinmestre, overstyrmænd, førstemaskinmester og enhver anden person med direkte ansvar for lastning, losning, kontrol med lasten i transit, håndtering af ladningen, tankrensninger eller andet lastrelateret arbejde på kemikalietankskibe skal være i besiddelse af et certifikat for videregående uddannelse i lastearbejde på kemikalietankskibe.
6. Enhver, der ansøger om et certifikat for videregående uddannelse i lastarbejde på kemikalietankskibe, skal:
 - 1) opfylde kravene til udstedelse af certifikat for grundlæggende uddannelse i lastearbejde på olie- og kemikalietankskibe
 - 2) ud over at opfylde betingelserne for udstedelse af certifikat for grundlæggende uddannelse i lastearbejde på olie- og kemikalietankskibe have:
 - a) mindst tre måneders godkendt fartstid til søs på kemikalietankskibe eller
 - b) mindst en måneds godkendt uddannelse om bord på kemikalietankskibe i overtallig kapacitet, som omfatter mindst tre forekomster af arbejde med lastning og losning, og som er dokumenteret i en godkendt uddannelsesbog, idet der tages hensyn til vejledningen i afsnit B-V/1 i STCW-koden, og
 - 3) have afsluttet godkendt videreuddannelse i lastearbejde på kemikalietankskibe og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-V/1-1, stk. 3, i STCW-koden.
7. Medlemsstaterne skal sikre, at et certifikat, som er udstedt til søfarende, der er kvalificerede i henhold til stk. 2, 4 eller 6, eller at et eksisterende kvalifikationsbeviscertifikat eller et duelighedsbevis påtegnes forskriftsmæssigt.

Obligatoriske minimumskrav vedrørende uddannelse og kvalifikationer for skibsførere, officerer og menige i gastankskibe

1. Officerer og menige, som pålægges særlige hverv og ansvar i forbindelse med last og lastbehandlingsudstyr i gastankskibe, skal være i besiddelse af et certifikat for grundlæggende uddannelse i lastearbejde på gastankskibe.
2. Enhver, der ansøger om et certifikat for grundlæggende uddannelse i lastearbejde på gastankskibe, skal have fuldført en grundlæggende uddannelse i henhold til bestemmelserne i afsnit A-VI/1 i STCW-koden og skal have afsluttet:
 - 1) mindst tre måneders godkendt fartstid til søs om bord på gastankskibe og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-V/1-2, stk. 1, i STCW-koden
 - 2) en godkendt grunduddannelse i lastearbejde på gastankskibe og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-V/1-2, stk. 1, i STCW-koden.
3. Skibsførere, maskinmestre, overstyrsmænd, førstestemaskinmester og enhver anden person med direkte ansvar for lastning, losning, kontrol med lasten i transit, håndtering af cargo, tankrensninger eller andet lastrelateret arbejde på gastankskibe skal være i besiddelse af et certifikat for videregående uddannelse i lastearbejde på gastankskibe.
4. Enhver, der ansøger om et certifikat for videregående uddannelse i lastarbejde på gastankskibe, skal:
 - 1) opfylde kravene for udstedelse af certifikat i grundlæggende uddannelse for lastarbejde på olie- og kemikalietankskibe
 - 2) ud over at opfylde betingelserne for udstedelse af certifikat for grundlæggende uddannelse i gastankskibe have:
 - a) mindst tre måneders godkendt fartstid til søs på gastankskibe
 - b) mindst en måneds godkendt uddannelse om bord på gastankskibe i overtallig kapacitet, som omfatter mindst tre forekomster af arbejde med lastning og losning, og som er dokumenteret i en godkendt uddannelsesbog, idet der tages hensyn til vejledningen i afsnit B-V/1 i STCW-koden
 - 3) have afsluttet godkendt videreuddannelse i lastearbejde på olietankskibe og opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-V/1-2, stk. 2, i STCW-koden.
5. Medlemsstaterne skal sikre, at et certifikat, som er udstedt til søfarende, der er kvalificerede i henhold til stk. 2 eller 4, eller et eksisterende kvalifikationscertifikat eller et duelighedsbevis påtegnes forskriftsmæssigt.

Obligatoriske minimumskrav til uddannelse og kvalifikationer for skibsførere, officerer, menige og andet personale på passagerskibe

1. Denne forordning gælder for skibsførere, officerer, menige og andet personale om bord på passagerskibe i udenrigsfart. Medlemsstaterne fastsætter, hvorvidt disse krav gælder for personale på passagerskibe i indenrigsfart.
2. Søfarende skal, før de tildeles hverv om bord på passagerskibe, have gennemført den i punkt 4 til 7 krævede uddannelse i henhold til deres stilling, pligter og ansvar.
3. Søfarende, som skal gennemgå den obligatoriske uddannelse i henhold til punkt 4, 6 og 7, skal mindst hver femte år gennemgå relevante genopfriskningskurser eller kunne fremlægge bevis for at have opnået det krævede kvalifikationsniveau inden for de foregående fem år.
4. Skibsførere, officerer og andet personale, som på mønstringsrullen er udpeget til at assistere passagerer i nødsituationer om bord på passagerskibe, skal have fuldført uddannelse i "crowd management" som specificeret i afsnit A-V/2, stk. 1, i STCW-koden.
5. Personale, som direkte betjener passagerer i passagerområderne om bord på passagerskibe, skal have gennemført sikkerhedsuddannelse som specificeret i afsnit A-V/2, stk. 2, i STCW-koden.
6. Skibsførere, maskinmestre, overstyrmænd, førstemaskinmestre og enhver person, der ifølge mønstringsrullen har ansvaret for passageres sikkerhed i nødsituationer om bord på passagerskibe, skal have gennemført godkendt uddannelse i krisestyring ("crisis management") og menneskelig adfærd som specificeret i afsnit A-V/2, stk. 3, i STCW-koden.
7. Skibsførere, overstyrmænd, maskinmestre, førstemaskinmestre og alle, der har umiddelbart ansvar for indskibning og udskibning af passagerer, for losning, lastning eller sikring af lasten, eller for lukning af åbninger i skroget om bord på ro-ro-passagerskibe, skal have gennemført godkendt uddannelse i passagersikkerhed, lastsikkerhed og skrogintegritet som specificeret i afsnit AV-V/2, stk. 4, i STCW-koden.
8. Medlemsstaterne skal sikre, at alle, der gennemfører uddannelsen og som er kvalificeret i henhold til bestemmelserne i dette reglement, modtager skriftligt bevis derfor.

KAPITEL VI NØDSITUATIONER, SIKKERHED PÅ ARBEJDSPLADSEN, SIKKERHED, SYGDOMSBEHANDLING OG OVERLEVELSESFUNKTIONER

Forordning VI/1

Obligatoriske minimumskrav for sikkerhedsorientering og grundlæggende uddannelse og vejledning for alle søfarende

1. Søfarende skal modtage orientering og grundlæggende uddannelse eller vejledning i henhold til afsnit A-VI/1 i STCW-koden og skal opfylde de forskriftsmæssige uddannelses- og kvalifikationskrav.
2. Hvis grundlæggende uddannelse ikke er opført i klassificeringen for det pågældende certifikat, skal der udstedes et duelighedsbevis, som viser, at indehaveren har deltaget i et kursus i grundlæggende uddannelse.

Forordning VI/2

Obligatoriske minimumskrav for udstedelse af duelighedsbevis i betjening af redningsflåder, redningsbåde, og hurtige mand-over-bord både

1. Enhver, der ansøger om duelighedsbevis i betjening af redningsbåde og -flåder bortset fra hurtige mand-over-bord både, skal:
 - 1) være mindst 18 år
 - 2) have mindst 12 måneders godkendt fartstid til søs eller have deltaget i et godkendt uddannelseskursus og have mindst seks måneders godkendt til søs
 - 3) opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene for duelighedsbevis i betjening af redningsbåde og -flåder i henhold til afsnit A-VI/2, stk. 1-4, i STCW-koden.
2. Enhver, der ansøger om duelighedsbevis i betjening af hurtige mand-over-bord både, skal:
 - 1) være i besiddelse af duelighedsbevis i betjening af redningsbåde og -flåder bortset fra hurtige mand-over-bord både
 - 2) have deltaget i et godkendt uddannelseskursus og
 - 3) opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene for duelighedsbevis i betjening af hurtige mand-over-bord både i henhold til afsnit A-VI/2, stk. 7-10, i STCW-koden.

Forordning VI/3

Obligatoriske minimumskrav for avanceret uddannelse i brandbekæmpelse

1. Søfarende, der er udpeget til at tilrettelægge brandbekæmpelsesoperationer, skal med positivt resultat have gennemført avanceret uddannelse i brandbekæmpelsesteknikker med særlig vægt på tilrettelæggelse, taktik og ordregivning i henhold til bestemmelserne i artikel 1 til 4, afsnit A-VI/3, i STCW-koden, og de skal opfylde de heri specificerede uddannelses- og kvalifikationskrav.
2. Hvis avanceret uddannelse i brandbekæmpelse ikke er omfattet af kravene for det pågældende certifikat, skal der udstedes et duelighedsbevis, som viser, at indehaveren har deltaget i et avanceret kursus i brandbekæmpelse.

Forordning VI/4

Obligatoriske minimumskrav til førstehjælp og sygdomsbehandling

1. Søfarende, der er udpeget til at give førstehjælp om bord, skal opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i førstehjælp som fastsat i afsnit A-VI/4, stk. 1, 2 og 3, i STCW-koden.
2. Søfarende, der er udpeget til at tage sig af sygdomsbehandling om bord, skal opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i sygdomsbehandling om bord som fastsat i afsnit A-VI/4, stk. 4, 5 og 6, i STCW-koden.
3. Hvis uddannelse i førstehjælp eller sygdomsbehandling ikke indgår i kravene for det pågældende certifikat, skal der udstedes et duelighedsbevis, som viser, at indehaveren har deltaget i et kursus i førstehjælp eller i sygdomsbehandling.

Forordning VI/5

Obligatoriske minimumskrav for udstedelse af duelighedsbeviser til skibets sikringsofficerer

1. Enhver, der ansøger om duelighedsbevis som skibssikringsofficer, skal:
 - 1) have godkendt fartstid til søs på mindst 12 måneder eller passende fartstid til søs og viden om skibets drift og
 - 2) opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene for duelighedsbevis som sikringsofficer i henhold til afsnit A-VI/5, stk. 1-4, i STCW-koden.
2. Medlemsstaterne skal sikre, at alle personer, der er kvalificerede i henhold til denne forordning, får udstedt et duelighedsbevis.

Forordning VI/6

Obligatoriske minimumskrav for sikkerhedsrelateret uddannelse og vejledning for alle søfarende

1. Søfarende skal modtage sikkerhedsrelateret fortroliggørelse og uddannelse i sikkerhedsbevidsthed eller vejledning i henhold til afsnit A-VI/6, stk. 1 til 4 i STCW-koden, og de skal opfylde de heri specificerede uddannelses- og kvalifikationskrav.
2. Hvis sikkerhedsbevidsthed ikke er opført i klassificeringen for det pågældende certifikat, skal der udstedes et duelighedsbevis, som viser, at indehaveren har deltaget i et kursus i sikkerhedsbevidsthed.
3. Hver medlemsstat skal sammenligne den sikkerhedsrelaterede uddannelse eller vejledning, der kræves for søfarende, der er i besiddelse af eller kan dokumentere deres kvalifikationer inden dette direktivs ikrafttræden, med den uddannelse eller vejledning, der er specificeret i afsnit A-VI/6, stk. 4, i STCW-koden og skal fastsætte, om disse søfarende skal ajourføre deres kvalifikationer.

Søfarende med udpegede sikringsopgaver

4. Søfarende med udpegede sikringsopgaver skal opfylde uddannelses- og kvalifikationskravene i afsnit A-VI/6, punkt 6 til 8 i STCW-koden.
5. Hvis uddannelse i udpegede sikringsopgaver ikke er inkluderet i kravene for det pågældende certifikat, skal der udstedes et duelighedsbevis, som viser, at indehaveren har deltaget i et kursus for udpegede sikringsopgaver.
6. Hver medlemsstat skal sammenligne den sikkerhedsrelaterede uddannelse, der kræves for søfarende, med udpegede sikringsopgaver, der er i besiddelse af eller kan dokumentere kvalifikationer, inden dette direktivs ikrafttræden, med dem, der er angivet i afsnit A-VI/6, stk. 8, i STCW-koden og skal fastsætte, om disse søfarende skal ajourføre deres kvalifikationer.

KAPITEL VII

UDSTEDELSE AF ALTERNATIVE CERTIFIKATER

Forordning VII/1

Udstedelse af alternative certifikater

1. Uanset kravene for udstedelse af certifikater i kapitel II og III i dette bilag kan medlemsstaterne vælge at udstede eller autorisere udstedelse af andre certifikater end de i disse kapitler nævnte, forudsat at:
 - 1) de funktioner og ansvarsniveauer, certifikaterne og påtegningerne gælder for, vælges fra og er identiske med funktioner og ansvarsniveauer i afsnit A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4, A-II/5, A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4, A-III/5 og A-IV/2 i STCW-koden
 - 2) ansøgerne har gennemført godkendt uddannelse og opfylder uddannelses- og kvalifikationskravene i de relevante afsnit i STCW-koden og i afsnit A-VII/1 i koden for de funktioner og niveauer, der står i certifikaterne og påtegningerne
 - 3) ansøgerne har gennemført godkendt fartstid til søs svarende til udførelse af de funktioner og de niveauer, der fremgår af certifikatet. Varigheden af fartstiden til søs skal mindst svare til varigheden af fartstiden til søs i kapitel II og III i dette bilag. Fartstiden til søs skal dog mindst være som krævet i afsnit A-VII/2 i STCW-koden
 - 4) ansøgere om certificering, som skal foretage navigation på operationelt niveau, skal opfylde de gældende krav i forordningerne i kapitel IV for udførelse af foreskrevet radiotjeneste i henhold til radioreglementet
 - 5) certifikaterne udstedes i henhold til kravene i artikel 2 og bestemmelserne i kapitel VII i STCW-koden.
2. Intet certifikat skal udstedes i henhold til dette kapitel medmindre medlemsstaten har meddelt Kommissionen de oplysninger, der kræves i henhold til STCW-koden.

Forordning VII/2

Udstedelse af certifikater til søfarende

Enhver søfarende, der udfører en funktion eller funktioner, der er specificeret i tabel A-II/1, A-II/2 og A-II/3, A-II/4 eller A-II/5 i kapitel II eller i tabel A-III/1, A-III/2, A-III/3 eller A-III/4 eller A-III/5 i kapitel III eller A-IV/2 i kapitel IV i STCW-koden, skal være i besiddelse af et kvalifikationscertifikat eller i påkommende tilfælde et duelighedsbevis.

Forordning VII/3

Principper for udstedelse af alternative certifikater

1. En medlemsstat, som vælger at udstede eller autorisere udstedelse af alternative certifikater, skal sikre, at følgende principper overholdes:
 - 1) En ordning for alternative certifikater må kun indføres, hvis den sikrer sikkerhed til søs og forureningsforebyggelse mindst svarende til de øvrige kapitler.
 - 2) Enhver ordning for alternative certifikater skal sikre, at disse certifikater er indbyrdes udskiftelige med certifikater udstedt i henhold til de andre kapitler.
2. Udskiftelighedsprincippet i punkt 1 skal sikre:
 - 1) at søfarende, der har modtaget certifikat i henhold til ordningerne i kapitel II og/eller III, og søfarende, som har modtaget certifikat i henhold til kapitel VII, kan arbejde på skibe, som har en traditionel ordning eller en anden ordning om bord
 - 2) at søfarende ikke uddannes med henblik på specifikke ordninger om bord således, at de ikke er i stand til at bruge deres færdigheder andetsteds.
3. Når et certifikat udstedes i henhold til bestemmelserne i dette kapitel, skal der tages hensyn til følgende principper:
 - 1) Udstedelse af alternative certifikater må ikke som sådan anvendes til at:
 - a) reducere antallet af besætningsmedlemmer om bord
 - b) sænke fagets niveau eller gøre søfarende "mindre faglærte" eller
 - c) begrunde, at en og samme bevisindehaver pålægges kombineret maskin- og dæksvagt på en og samme vagt.
 - 2) Den person, der fører kommandoen, er skibsføreren; skibsføreren og andres retsstilling og beføjelser må ikke påvirkes negativt ved indførelse af en ordning for alternative certifikater.
4. Principperne i punkt 1 og 2 skal sikre, at både dæks- og maskinmestre bibeholder deres kompetence.

Bilag II

Punkt 3 i bilag II erstattes af følgende:

"3. Kommissionen har med bistand af Det Europæiske Agentur for Søfartssikkerhed og med størst mulig inddragelse af alle berørte medlemsstater og gennem en evaluering af denne part, som kan omfatte inspektion af faciliteter og procedurer, bekræftet, at konventionens krav vedrørende kompetenceniveau, uddannelse og certificering og kvalitetsstandarder overholdes fuldt ud."

Bilag III

"BILAG V

TYPE OPLYSNINGER, DER SKAL SENDES TIL KOMMISSIONEN TIL STATISTISKE FORMÅL

1. Når der henvises til dette bilag, skal følgende oplysninger, der er angivet i afsnit A-I/2, stk. 9 i STCW-koden for alle kvalifikationscertifikater eller påtegninger, der attesterer udstedelsen, alle påtegninger, der attesterer anerkendelse af kvalifikationscertifikater udstedt af andre lande, og alle duelighedsbeviser udstedt til menige tilvejebringes:

Kvalifikationscertifikater/påtegninger, der attesterer udstedelse:

- den søfarendes entydige id
- den søfarendes navn
- den søfarendes fødselsdato
- den søfarendes nationalitet
- den søfarendes køn
- påtegningsnummer for kvalifikationscertifikat
- nummer for påtegning, der attesterer udstedelse
- færdighed(er)
- udstedelsesdato eller dato for seneste dato for forlængelse af dokumentet
- udløbsdato
- status for certifikatet (gyldigt, suspenderet, annulleret, meldt tabt, ødelagt)
- begrænsninger.

Påtegninger, der attesterer anerkendelse af kvalifikationscertifikater udstedt af andre lande:

- den søfarendes entydige id
- den søfarendes navn
- den søfarendes fødselsdato
- den søfarendes nationalitet
- den søfarendes køn
- land, der udsteder det oprindelige kvalifikationscertifikat
- oprindeligt nummer på kvalifikationscertifikat

- nummer for påtegning, der attesterer anerkendelse af kvalifikationscertifikater udstedt af andre lande
- færdighed(er)
- udstedelsesdato eller dato for seneste dato for forlængelse af dokumentet
- udløbsdato
- status
- begrænsninger.

Duelighedsbevis for menige (hvis det findes):

- den søfarendes entydige id
- den søfarendes navn
- den søfarendes fødselsdato
- den søfarendes nationalitet
- den søfarendes køn
- nummer på duelighedsbeviset
- færdighed(er)
- udstedelsesdato eller dato for seneste dato for forlængelse af dokumentet
- udløbsdato
- status

2. De oplysninger, der er omfattet af databeskyttelseslovgivningen, kan fremlægges i anonymiseret form.