



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 14.9.2011  
COM(2011) 555 definitief

2011/0239 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**houdende wijziging van Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad  
inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden**

(Voor de EER relevante tekst)

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### 1.1. Samenvatting

Het Internationale verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst (het STCW-verdrag) werd in 1978 gesloten tussen de verdragsluitende staten bij het IMO (Internationale Maritieme Organisatie, het VN-agentschap dat verantwoordelijk is voor het internationale regelgevingskader voor de zeescheepvaart). Dit verdrag heeft betrekking op de opleidingseisen voor zeevarenden (hoofdzakelijk officieren) en de relevante diplomering. Het STCW-verdrag werd grondig gewijzigd in 1995.

Het STCW-verdrag werd in het Gemeenschapsrecht opgenomen bij Richtlijn 94/58 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden<sup>1</sup>. De EU-voorschriften betreffende veiligheid op zee lopen feitelijk grotendeels gelijk met internationale voorschriften.

Richtlijn 94/58 werd meermaals gewijzigd en ten slotte vervangen door Richtlijn 2001/25, die op haar beurt werd vervangen door Richtlijn 2008/106, de richtlijn die momenteel van kracht is<sup>2</sup>. De EU-voorschriften werden na verloop van tijd gewijzigd, voornamelijk om de wijzigingen aan het STCW-verdrag om te zetten, maar ook om een systeem voor de erkenning van zeevarenden die buiten de EU zijn onderwezen en opgeleid, te ontwikkelen en te stroomlijnen. De erkenning van zeevarenden die buiten de EU zijn onderwezen en opgeleid, is in feite belangrijk in een sector zoals de zeescheepvaart, die al veertig jaar geglobaliseerd is.

In het licht hiervan startte de IMO in 2007 een *uitgebreide toetsing* van het STCW-verdrag, waaraan de Commissie en de lidstaten actief deelnamen. Deze toetsing mondde uit in de goedkeuring van een aantal belangrijke wijzigingen door de verdragsluitende staten tijdens de conferentie van Manilla op 25 juni 2010.

De Manilla-wijzigingen aan het verdrag treden in werking op 1 januari 2012. Vanaf die datum moeten maritieme opleidingen aan de nieuwe eisen voldoen. Aangezien de EU-lidstaten ook partijen bij het verdrag zijn, en geen enkele lidstaat zich tegen de Manilla-wijzigingen heeft verzet, moeten ze hun wetgeving aan de nieuwe tekst van het verdrag aanpassen. Ook het EU-recht moet aan de internationale voorschriften worden aangepast, zoals tot op heden werd gedaan, om tegenstrijdigheden tussen de internationale verplichtingen en de EU-verplichtingen voor de lidstaten te voorkomen. Het is precies deze aanpassing aan de internationale voorschriften waarop het onderhavig voorstel betrekking heeft. Daarnaast bevat het voorstel ook een paar elementen om van dit wetgevingsinitiatief gebruik te maken om de STCW-richtlijn enigszins te stroomlijnen.

Deze elementen hebben betrekking op de invoering van een vereiste voor de lidstaten om reeds bestaande gegevens over vaarbevoegdheidsbewijzen aan de Commissie te verstrekken

---

<sup>1</sup> Richtlijn 94/58/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden, PB L 319 van 12.12.1994, blz. 28.

<sup>2</sup> Richtlijn 94/58/EG werd gewijzigd bij Richtlijn 98/35/EG en vervangen door Richtlijn 2001/25; Richtlijn 2001/25 werd gewijzigd bij Richtlijnen 2002/84, 2003/103 en 2005/45; ten slotte werd zij vervangen (en dus ingetrokken) door Richtlijn 2008/106, PB L 323 van 3.12.2008, blz. 33.

voor statistische doeleinden en op de verlenging van de onmogelijk na te komen termijn in de erkenningsprocedure van STCW-systemen van derde landen.

## **1.2. Het STCW-verdrag**

Het is algemeen bekend dat de zeescheepvaart een internationaal karakter heeft. Een van de gevolgen hiervan is dat aan boord van hetzelfde schip bemanningsleden werken die in verschillende landen en onder verschillende systemen zijn opgeleid. Het is daarom belangrijk dat al deze bemanningsleden over de nodige capaciteiten beschikken om hun taken op een veilige manier uit te voeren. Opleiding speelt dus een belangrijke rol op het gebied van veiligheid op zee.

Daarom keurden de partijen in 1978 bij de internationale Maritieme Organisatie (IMO), die de beveiliging van mensenlevens op zee en de bescherming van het mariene milieu wilden bevorderen door in een gezamenlijk akkoord internationale normen vast te leggen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst, het Internationale verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst ("STCW-verdrag") goed. Dit verdrag trad in werking in 1984.

In dit verdrag staan minimumnormen waaraan de verdragsluitende staten minstens moeten voldoen. Zoals reeds vermeld, werd het STCW-verdrag grondig herzien in 1995 en 2010.

Wat de structuur en de inhoud betreft, bestaat het verdrag uit inleidende artikelen met de algemene beginselen en de bepalingen over de inwerkingtreding en de wijzigingsprocedures en uit een technische bijlage, die bestaat uit voorschriften, met de eisen op het gebied van opleidingen, bekwaamheden en diplomering voor de verschillende functies op schepen (zoals kapitein, eerste stuurman, enz.). Een andere bijlage bij het verdrag is "de code", die bestaat uit een deel A en deel B. Deel A bevat uitvoerige tabellen met een nauwkeurige omschrijving van vaardigheden die nodig zijn om het materiaal te bedienen (bv. plaatsbepaling, manoeuvreren met het schip, beladen), die de kandidaten voor de verschillende functies aan boord zich eigen moeten maken en die door de bevoegde instellingen moeten worden getest. Deel B van de code, ten slotte, bevat richtsnoeren over de tenuitvoerlegging van alle STCW-voorschriften. Deel B van de code is het enige onderdeel van het verdrag dat niet juridisch bindend is voor de verdragsluitende staten.

In deze context had de herziening van het verdrag van 2010 tot doel enerzijds de bestaande bepalingen (bv. de voorschriften over de voorkoming van fraude en de normen betreffende de medische geschiktheid) te verbeteren en anderzijds het verdrag aan te vullen in het licht van recente technologische ontwikkelingen.

Bij de Manilla-wijzigingen zijn daar een aantal nieuwe elementen bijgekomen, zoals de opleidingseisen voor "volmatrozen" en "elektrotechnische officieren", die niet in de vorige versie van het verdrag stonden.

## **1.3. De STCW-richtlijnen**

De EU-voorschriften over opleiding en diplomering van zeevarenden hebben sinds hun ontstaan een tweeledige doelstelling gehad:

- op basis van internationale normen gemeenschappelijke minimumnormen vaststellen voor de opleiding van zeevarenden die werken op schepen die onder EU-vlag varen;

- er zorg voor dragen dat zeevarenden die werken op schepen die onder EU-vlag varen, en die in het bezit zijn van vaarbevoegdheidsbewijzen die door niet-EU-landen zijn afgegeven, een geschikte opleiding hebben gehad.

Deze twee aspecten komen steeds samen voor in de verschillende richtlijnen die volgden op de richtlijn van 1994 over de minimumopleiding van zeevarenden, die voor het eerst het STCW-verdrag in het EU-recht integreerde, en die de EU-voorschriften wijzigden wanneer het STCW-verdrag ook werd gewijzigd.

Zo werd Richtlijn 94/58 gewijzigd bij Richtlijn 98/35/EG ter omzetting van de in 1995 aangebrachte wijzigingen aan het verdrag, en daarna vervangen door Richtlijn 2001/25 die een procedure invoerde met betrekking tot de erkenning van door derde landen afgegeven bewijzen van beroepsbekwaamheid voor zeevarenden. Daarna volgden nog drie wijzigingen, namelijk bij Richtlijn 2002/84 (tot vaststelling van de comitologieprocedure voor de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen van derde landen), bij Richtlijn 2003/103 (betreffende een nieuwe procedure voor de erkenning van derde landen), bij Richtlijn 2005/23 (die eisen invoert voor zeevarenden die dienst doen op passagiersschepen) en bij Richtlijn 2005/45 (betreffende wederzijdse erkenning van door de lidstaten afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen). Richtlijn 2008/106, ten slotte, verving Richtlijn 2001/25 en voerde nieuwe elementen in over de comitologieprocedure.

De belangrijkste lijnen van dit in ontwikkeling zijnde wetgevingskader kunnen als volgt worden samengevat op basis van de drie hiervoor genoemde beleidsdoelstellingen:

- Gemeenschappelijke normen voor de opleiding van zeevarenden die werken op schepen die onder EU-vlag varen; deze vastgelegde normen werden overgenomen uit het STCW-verdrag. Zodra ze zijn opgenomen in het EU-recht en daarvan dus deel gaan uitmaken, worden deze normen geïnterpreteerd en toegepast overeenkomstig de beginselen van het EU-recht en, indien nodig, afgedwongen zoals alle andere bepalingen van het EU-recht. In de huidige richtlijn is bepaald dat de richtlijn via een comitologieprocedure kan worden aangepast indien het STCW-verdrag in beperkte mate wordt gewijzigd. Indien op internationaal niveau belangrijke wijzigingen worden doorgevoerd, is een nieuwe richtlijn nodig om de geldende richtlijn te actualiseren, zoals nu het geval is.
- Erkenning van derde landen. Dankzij de oprichting van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (EMSA) heeft de Commissie de nodige steun gekregen om de systemen van derde landen inzake de opleiding en diplomering van zeevarenden goed te leren kennen. Daarom heeft de Commissie bij Richtlijn 2003/103 de taak gekregen om dergelijke systemen te beoordelen. De Commissie is er namelijk mee belast om, met de hulp van het EMSA, te beoordelen of derde landen voldoen aan de eisen van het STCW-verdrag.
- De erkenning van een derde land moet door een lidstaat worden aangevraagd en wordt op de volgende manier toegekend: Het EMSA inspecteert eerst het systeem en de faciliteiten voor maritieme opleiding en diplomering ter plaatse om bewijzen te verzamelen over de naleving van de normen van het STCW-verdrag; daarna gaan de diensten van de Commissie, op basis van de resultaten van de inspectie en de documenten die het betreffende derde land heeft overgelegd, na in hoeverre het systeem voldoet aan het STCW-verdrag. Tijdens deze beoordelingsfase kunnen meerdere contacten plaatsvinden met het betreffende derde land, dat bereidwillig kan zijn om zijn wetgeving of praktijken aan te passen aan de aanbevelingen van de Commissie. De duur van deze fase is

afhankelijk van de aard en de omvang van deze aanpassingen en de inspanningen van het betreffende land. De Commissie beëindigt de procedure met het indienen van een ontwerpbesluit (met de erkenning van het land of het intrekken van zijn erkenning) bij de lidstaten zodat zij, in het kader van een comitologieprocedure, hun mening kunnen geven. Het besluit wordt ten slotte door de Commissie goedgekeurd en in het Publicatieblad bekendgemaakt. De erkenning van de Commissie impliceert dat lidstaten de vaarbevoegdheidsbewijzen die door het erkende land zijn afgegeven, mogen erkennen en dat zeevarenden uit dat land mogen werken aan boord van schepen die onder de vlag van die lidstaat varen. Ondanks de erkenning van de Commissie zijn de lidstaten echter niet verplicht vaarbevoegdheidsbewijzen van deze landen te erkennen. Anderzijds mogen zeevarenden uit niet-erkende landen niet werken op schepen die een EU-vlag voeren.

## **2. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL**

### **2.1. De inhoud van het voorstel**

#### *2.1.1. De Manilla-wijzigingen*

Zoals hiervoor vermeld, is de doelstelling van onderhavig voorstel het opnemen van de in 2010 aangebrachte wijzigingen aan het STCW-verdrag in het EU-recht om met name tegenstrijdigheden te voorkomen tussen de internationale en de EU-verplichtingen voor de lidstaten.

De wijzigingen van 2010 hebben zowel betrekking op de voorschriften die als bijlage bij het verdrag zijn gevoegd en de meer technische "code", waarvan deel A, zoals eerder vermeld, bindend is. De belangrijkste wijzigingen aan het verdrag, die in onderhavig voorstel zijn weergegeven, zijn:

- strengere bepalingen voor opleiding en beoordeling, de afgifte van vaarbevoegdheidsbewijzen en voorkoming van frauduleuze praktijken;
- geactualiseerde normen voor medische geschiktheid, geschiktheid om dienst te doen en alcoholmisbruik;
- nieuwe eisen voor de diplomering van volmatrozen en elektrotechnische officieren en voor de veiligheidsopleidingen voor alle zeevarenden;
- geactualiseerde eisen voor personeel op bepaalde soorten schepen;
- verduidelijking en vereenvoudiging van de definitie van "vaarbevoegdheidsbewijs".

Ten slotte zijn in het voorstel de STCW-bepalingen over wachtdienst aangepast aan de EU-voorschriften over arbeidstijden voor zeevarenden.

#### *2.1.2. Uitbreiding van de in artikel 19, lid 3, van Richtlijn 2008/106 vastgestelde termijn van drie naar achttien maanden*

Met het voorstel wil men ook de huidige termijn van drie maanden voor de erkenning van derde landen, waarvan sprake is in artikel 19, lid 3, van Richtlijn 2008/106, realistischer maken. Deze bepaling betreft de termijn waarover de Commissie beschikt om te beslissen over de erkenning van een derde land na verzoek van een lidstaat.

Het is belangrijk om te weten dat deze termijn zijn oorsprong vindt in de vorige procedure voor de erkenning van derde landen, die bij Richtlijn 2001/25/EG werd ingevoerd. Volgens die procedure moesten lidstaten die een derde land wensten te erkennen, naar de Commissie documentatie sturen ter ondersteuning van hun verzoek. Het werk dat nog op EU-niveau werd uitgevoerd, was dus gebaseerd op reeds uitgevoerde administratie en het derde land werd niet betrokken. De Commissie had drie maanden de tijd om de documenten te onderzoeken.

Het huidige mechanisme voor de erkenning van derde landen, dat bij Richtlijn 2003/103/EG is ingevoerd, is totaal anders en uit ervaring is gebleken dat de termijn van drie maanden van de vorige procedure absoluut onrealistisch is.

Volgens het huidige systeem is het inderdaad zo dat een derde land wordt erkend na een controle ter plaatse door het EMSA, een verslag van datzelfde Agentschap, correspondentie tussen de Commissie en het derde land, een beoordeling door de Commissie, de comitologieprocedure en ten slotte de goedkeuring van een besluit.

Eerst en vooral moeten dus inspecties van derde landen door het EMSA worden gepland, wat impliceert dat de inspectie van het derde land niet noodzakelijk onmiddellijk na het verzoek van de lidstaat wordt uitgevoerd.

Bovendien moeten, bij de beoordeling van een derde land, de autoriteiten van dat land worden betrokken bij een dialoog met de Commissie. Hiervoor is tijd nodig, in het bijzonder om de overheid van het derde land in staat te stellen de bij aanvang vastgestelde tekorten recht te zetten.

Dit alles heeft tot gevolg dat de termijn van drie maanden volledig onrealistisch is. Uit ervaring met de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2008/106 blijkt dat een redelijke termijn voor het doorlopen van de hele procedure achttien maanden is. Onderhavig voorstel bevat een bepaling om Richtlijn 2008/106 dienovereenkomstig te wijzigen.

### *2.1.3. Verstrekking van bestaande gegevens over vaarbevoegdheidsbewijzen aan de Commissie*

Vooraf in de loop van het laatste decennium is het voor beleidsmakers op zowel Europees als nationaal niveau duidelijk geworden dat het moeilijk is om volledige en nauwkeurige gegevens over zeevarenden te verzamelen. Er bestaan wel een aantal studies, maar deze zijn gebaseerd op veronderstellingen of zijn niet voldoende gedetailleerd op EU-niveau. Ook de "Task Force on Maritime Employment and Competitiveness"<sup>3</sup> (de taakgroep voor maritieme werkgelegenheid en concurrentievermogen) bracht dit punt ter sprake door de behoefte aan nauwkeurige statistieken te benadrukken. Een mogelijke bron van nauwkeurige gegevens zijn de vaarbevoegdheidsbewijzen en de officiële verklaringen die door de nationale overheden zijn afgegeven. Momenteel zijn overeenkomstig het STCW-verdrag de verdragsluitende staten verplicht registers bij te houden van alle vaarbevoegdheidsbewijzen en officiële verklaringen en de relevante verlengingen van hun geldigheid of andere maatregelen die hierop betrekking hebben (voorschrift I/2(14)). Zo zijn de EU-lidstaten overeenkomstig artikel 11, lid 4, van Richtlijn 2008/106 ook verplicht een register bij te houden van de afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen en officiële verklaringen. Hoewel dit een belangrijke gegevensbron is, is het toch niet mogelijk een volledig beeld te krijgen omdat elke lidstaat een

---

<sup>3</sup> De taakgroep bestond uit vertegenwoordigers van de belangrijkste belanghebbenden, in het bijzonder zeevarenden en reders.

eigen formaat gebruikt en omdat er statistische problemen zijn (zoals het dubbel tellen van zeevarenden die vaarbevoegdheidsbewijzen of officiële verklaringen van verschillende lidstaten hebben gekregen). De Commissie is daarom van mening dat door het verzamelen van de reeds bestaande gegevens in de nationale registers op een geharmoniseerde en consistente manier en volledig in overeenkomst met de eisen inzake de bescherming van persoonsgegevens, een volledig statistisch beeld kan worden gecreëerd van het beroep van zeevarende in Europa.

Het dient te worden benadrukt dat het EMSA reeds een platform heeft ontwikkeld voor het verzamelen en analyseren van dergelijke gegevens, met name het "STCW-informatiesysteem". Dit systeem werd aan de lidstaten voorgesteld en zij hebben interesse in de mogelijkheden en het nut ervan getoond. Het systeem werd aan de Europese toezichthouder voor gegevensbescherming overgelegd, die het in een brief aan het EMSA van 9 april 2008 heeft goedgekeurd. De toezichthouder heeft toen om een aantal aanpassingen gevraagd, waarmee het EMSA instemde.

Kortom, onderhavig voorstel bevat een nieuwe bepaling die lidstaten verzoekt om gestandaardiseerde gegevens aan de Commissie over te leggen met het oog op statistische analyse. Het is de bedoeling van de Commissie om het STCW-informatiesysteem van het EMSA te gebruiken als platform voor het verzamelen van de vereiste gegevens en voor het uitvoeren van statistische analyses wanneer dit nodig is. De gedetailleerde inhoud van deze gegevens is opgenomen in een technische bijlage bij onderhavig voorstel.

#### *2.1.4. Aanpassing aan de nieuwe voorschriften betreffende "comitologie"*

In het bij Richtlijn 2008/106 vastgestelde systeem is comitologie op twee gebieden relevant.

Het eerste gebied betreft technische aanpassingen, die nu beperkt zijn tot (de nieuw ingevoerde) informatievereisten (bijlage V).

Het tweede gebied betreft de procedure voor de erkenning van derde landen. Zoals eerder vermeld, bevat Richtlijn 2008/106 bepalingen voor een comitologieprocedure voor de erkenning van derde landen door de Commissie.

In het licht hiervan heeft het Verdrag van Lissabon belangrijke wijzigingen aan het comitologiemechanisme ingevoerd. Er werden twee categorieën van niet-wetgevingshandelingen gecreëerd, met name "gedelegeerde handelingen" en "uitvoeringshandelingen", die beide relevant zijn voor onderhavig voorstel.

Overeenkomstig het nieuwe verdrag zijn de voorschriften betreffende "gedelegeerde handelingen" van toepassing op de procedure voor technische aanpassingen van de richtlijn, terwijl op de besluiten inzake de erkenning van derde landen "uitvoeringshandelingen" van toepassing zijn.

Dit voorstel bevat bepalingen ter zake.

## **2.2. Inwerkingtreding en overgangsregelingen**

De wijzigingen aan het STCW-verdrag die in Manilla werden goedgekeurd, treden op 1 januari 2012 in werking (volgens artikel XII van het verdrag en bijlage 1, voorschrift 1, lid 3, bij de slotakte van de Manilla-conferentie). Aangezien dit voorstel op dat ogenblik nog niet zal zijn goedgekeurd, is gepland dat de

voorgestelde richtlijn in werking dient te treden onmiddellijk na de bekendmaking ervan in het Publicatieblad.

In de Manilla-overeenkomst zijn ook overgangsregelingen opgenomen (in voorschrift I/15) die ervoor moeten zorgen dat kandidaten die hun curriculum hebben aangevat vóór de inwerkingtreding van de Manilla-wijzigingen, het kunnen afronden onder dezelfde voorschriften. Zo laten de overgangsregelingen ook toe dat vaarbevoegdheidsbewijzen die zijn afgegeven vóór de inwerkingtreding van het gewijzigde verdrag op 1 januari 2012 worden vernieuwd of verlengd. Aangezien ten laatste na vijf jaar de geldigheid van vaarbevoegdheidsbewijzen moet worden verlengd of de bewijzen moeten worden vernieuwd, en aangezien een curriculum maximaal vijf jaar in beslag kan nemen, bepaalt het Manilla-verdrag dat zowel nieuwe vaarbevoegdheidsbewijzen als de vernieuwingen/verlengingen van de geldigheid tot 1 januari 2017 mogen worden afgegeven/uitgevoerd onder de oude voorschriften.

In het licht hiervan wordt voorgesteld dat de richtlijn ook op het gebied van de overgangsregelingen het verdrag volgt. Daarom zijn de overgangsregelingen van het verdrag in het voorstel overgenomen.

### **2.3. Rechtsgrondslag**

Artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie

### **2.4. Subsidiariteitsbeginsel**

Aangezien het STCW-verdrag reeds is omgezet in het EU-recht, is het gerechtvaardigd dat de wijzigingen aan het STCW-verdrag eveneens in het EU-recht worden omgezet. De lidstaten zouden het STCW-verdrag mogelijk niet op een homogene manier ten uitvoer leggen zonder de handhavingmogelijkheden die in het EU-recht zijn voorzien. Indien de Manilla-wijzigingen niet in het EU-recht worden opgenomen, zouden de lidstaten vanaf januari 2012 (wanneer de wijzigingen van kracht worden) een inbreuk plegen op ofwel het internationale recht ofwel het EU-recht. Dit conflict moet worden vermeden.

### **2.5. Evenredigheidsbeginsel**

Indien de Manilla-wijzigingen niet in het EU-recht worden opgenomen, zouden de lidstaten een inbreuk plegen op ofwel het internationale recht ofwel het EU-recht. Dit conflict moet worden vermeden.

### **2.6. Keuze van instrumenten**

Aangezien de te wijzigen maatregel een richtlijn is, is het meest passende instrument een richtlijn.

## **3. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN DE BETROKKEN PARTIJEN**

Van meet af aan dient te worden benadrukt dat de lidstaten, als partij bij het STCW-verdrag, de mogelijkheid hebben gehad om hun mening te laten blijken in het kader van de herziening van het verdrag, met name op de Manilla-conferentie. De lidstaten namen zelfs actief deel aan



de conferentie en de Commissie coördineerde het EU-standpunt. Bovendien kunnen overeenkomstig het STCW-verdrag alle partijen zich verzetten tegen wijzigingen door hun verzet aan de IMO kenbaar te maken (artikel XII van het verdrag). In het geval van de Manilla-wijzigingen hadden de lidstaten hun verzet vóór 1 juli 2011 kenbaar moeten maken, maar geen enkele lidstaat heeft dit gedaan.

Wat de voorgestelde richtlijn betreft, werden de deskundigen van de lidstaten over de evaluatie geraadpleegd tijdens een bijeenkomst op 3 december 2010 in Brussel. Tijdens deze bijeenkomst drukten de lidstaten unaniem hun wens uit dat de Manilla-wijzigingen in het EU-recht zouden worden opgenomen en waren ze van mening dat de richtlijn geen grondige herziening nodig heeft.

De belanghebbenden konden worden geraadpleegd in het kader van de werkzaamheden van de Task Force on Maritime Employment and Competitiveness, een onafhankelijk orgaan dat in juli 2010 werd ingesteld en dat in juni 2011 zijn werkzaamheden heeft afgerond met een verslag<sup>4</sup> waarin beleidsaanbevelingen aan de Commissie en de sociale partners zijn opgenomen over de manier waarop het beroep van zeevarende in Europa kan worden gestimuleerd. In het verslag komt ook het STCW aan bod en wordt de opneming van bijgewerkte internationale voorschriften in het EU-recht duidelijk gesteund<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Bekendgemaakt op 20 juli 2011.

<sup>5</sup> Zie deel 4.1.5.

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**houdende wijziging van Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad  
inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name op artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>1</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>2</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Over voorschriften betreffende de opleiding en diplomering van zeevarenden werd op internationaal niveau overeenstemming bereikt door middel van het Internationale verdrag betreffende de normen voor zeevarenden inzake opleiding, diplomering en wachtdienst ("STCW"), dat in 1978 werd goedgekeurd op een conferentie bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), in 1984 van kracht is geworden en in 1995 grondig is gewijzigd.
- (2) Het STCW-verdrag werd voor het eerst in het EU-recht opgenomen bij Richtlijn 94/58/EG van de Raad van 22 november 1994 inzake het minimumopleidingsniveau van zeevarenden<sup>3</sup>; daarna werden de EU-voorschriften inzake opleiding en diplomering van zeevarenden aangepast aan de daaropvolgende wijzigingen aan het verdrag en werd een EU-mechanisme ingesteld voor de erkenning van de opleidings- en diplomeringssystemen voor zeevarenden in derde landen; onlangs zijn de voorschriften van de Unie ter zake, via een herschikking, deel gaan uitmaken van

---

<sup>1</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>2</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

<sup>3</sup> PB L 319 van 12.12.1994, blz. 28.

Richtlijn 2008/106/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008<sup>4</sup>.

- (3) In 2010 vond in Manilla een conferentie plaats met de verdragsluitende staten bij het STCW-verdrag. Tijdens deze conferentie werden een paar belangrijke wijzigingen aan het verdrag ingevoerd, met name over de voorkoming van frauduleuze praktijken voor vaarbevoegdheidsbewijzen, op het gebied van medische normen, inzake veiligheidsopleidingen en met betrekking tot opleidingen over technologische onderwerpen. Dankzij de Manilla-wijzigingen zijn er ook eisen ingevoerd voor volmatrozen en zijn er nieuwe beroepsprofielen, zoals dat van elektrotechnische officieren, vastgesteld.
- (4) Alle lidstaten zijn partij bij het verdrag en geen enkele heeft zich verzet tegen de Manilla-wijzigingen overeenkomstig de hiertoe voorziene procedure. De lidstaten moeten dus hun nationale voorschriften afstemmen op de Manilla-wijzigingen. Een conflict tussen de internationale verplichtingen van lidstaten en hun verplichtingen op EU-niveau moet worden vermeden. Bovendien is de zeevaart een sector met een internationaal karakter en moeten de voorschriften van de Unie over opleiding en diplomering van zeevarenden derhalve in overeenstemming blijven met internationale voorschriften. Bijgevolg moeten een aantal bepalingen van Richtlijn 2008/106/EG worden gewijzigd om de Manilla-wijzigingen weer te geven.
- (5) Tijdens de Manilla-conferentie probeerden de verdragsluitende staten onder andere objectieve grenzen te stellen aan de afwijkingen van het minimumaantal rusturen voor personeel dat wachtdienst doet en zeevarenden met bepaalde taken op het gebied van veiligheid, beveiliging en voorkoming van verontreiniging. Ook dergelijke nieuwe bepalingen moeten in het EU-recht worden opgenomen. Zij moeten echter voldoen aan de bepalingen inzake de rusturen voor zeevarenden in Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999<sup>5</sup> en Richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009<sup>6</sup>. Bovendien moeten de maximale duur, frequentie en omvang van de afwijkingen die mogen worden toegestaan, worden beperkt. Dergelijke bepalingen moeten in de richtlijn worden opgenomen.
- (6) In Richtlijn 2008/106/EG is ook een mechanisme opgenomen voor de erkenning van de opleidings- en diplomeringssystemen voor zeevarenden van derde landen. De erkenning wordt toegekend bij besluit van de Commissie na een procedure waarin de Commissie hulp krijgt van het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid (het agentschap), dat is ingesteld bij Verordening (EG) nr. 1406/2002<sup>7</sup> en van het Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS), dat is ingesteld bij Verordening (EG) nr. 2099/2002<sup>8</sup>; bij het toepassen van de bepalingen van Richtlijn 2008/106/EG over de erkenning van derde landen voor

---

<sup>4</sup> PB L 323 van 3.12.2008, blz. 33.

<sup>5</sup> Richtlijn 1999/63/EG van de Raad van 21 juni 1999 inzake de overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, gesloten door de Associatie van Reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Federatie van de bonden voor het vervoerpersoneel in de Europese Unie (FST) - bijlage: Europese overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van zeevarenden, PB L 167 van 2.7.1999, blz. 33.

<sup>6</sup> PB L 124 van 20.5.2009, blz. 30.

<sup>7</sup> PB L 208 van 5.8.2002, blz. 1.

<sup>8</sup> PB L 324 van 29.11.2002, blz. 1.

STCW-doeleinden heeft men ervaren dat de betrokken procedure moet worden gewijzigd, met name inzake de termijn van drie maanden waarover de Commissie overeenkomstig artikel 19, lid 3, van de genoemde richtlijn beschikt om een besluit te vormen over de erkenning. Aangezien voor de erkenning het agentschap een controle moet doen, die moet worden gepland en uitgevoerd, en, in de meeste gevallen, het betreffende derde land belangrijke aanpassingen van de nationale wetgeving aan de eisen van het STCW moet doen, kan de hele procedure niet worden uitgevoerd in drie maanden; op basis van ervaring kan men stellen dat op dit gebied achttien maanden een realistischere termijn is. De vermelde termijn moet dus overeenkomstig worden gewijzigd, terwijl de verzoekende lidstaat nog steeds in de mogelijkheid moet zijn om het derde land voorlopig te erkennen met het oog op flexibiliteit.

- (7) De beschikbare statistieken over Europese zeevarenden zijn onvolledig en vaak onnauwkeurig, wat de beleidsvorming in deze delicate sector bemoeilijkt. Gedetailleerde gegevens over de diplomering van zeevarenden kunnen dit probleem niet volledig oplossen, maar zouden al een goede hulp zijn. Overeenkomstig het STCW-verdrag zijn de verdragsluitende staten verplicht om registers bij te houden van alle vaarbevoegdheidsbewijzen en officiële verklaringen en de relevante verlengingen van de geldigheid of andere maatregelen die hierop betrekking hebben (voorschrift I/2(14)). De lidstaten hebben overeenkomstig artikel 11, lid 4, van Richtlijn 2008/106 de plicht een register bij te houden van afgegeven vaarbevoegdheidsbewijzen en officiële verklaringen. Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de arbeidsvoorziening in Europa, moeten de lidstaten worden verplicht bepaalde gegevens die reeds in hun registers van vaarbevoegdheidsbewijzen van zeevarenden aanwezig zijn, naar de Commissie te sturen. Deze gegevens moeten worden gebruikt voor statistische doeleinden en moeten in overeenstemming zijn met de EU-eisen inzake gegevensbescherming. Een bepaling hieromtrent moet in Richtlijn 2008/106/EG worden opgenomen.
- (8) Om gegevens te verzamelen over het beroep van zeevarende op een met de evolutie van het beroep en met de technologie consistente manier, moet de bevoegdheid om handelingen vast te stellen in overeenstemming met artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie aan de Commissie worden overgedragen voor aanpassingen aan bijlage V bij Richtlijn 2008/106/EG. Deze gedelegeerde handelingen hebben met name betrekking op de inhoud van de informatie in officiële verklaringen en op bekwaamheids- of bevoegdheidsbewijzen, alsook op het aantal en de bijzonderheden van de zeevarenden waarvan de bewijzen worden afgegeven of van een officiële verklaring voorzien, rekening houdende met de in de genoemde bijlage vermelde garanties inzake gegevensbescherming. De Commissie dient ook de bevoegdheid te hebben om gedelegeerde handelingen vast te stellen die de lidstaten in staat stellen om deze statistische informatie te verzamelen, te bewaren en te analyseren teneinde te voldoen aan nieuwe statistische behoeften inzake zeevarenden en informatie te verzamelen die actueel is en overeenstemt met de realiteit. Het is van bijzonder belang dat de Commissie tijdens de voorbereiding passend overleg pleegt, onder meer met deskundigen. De Commissie moet bij het voorbereiden en opstellen van gedelegeerde handelingen relevante documenten op hetzelfde moment, tijdig en op een passende manier aan het Europees Parlement en de Raad overleggen.
- (9) Om te zorgen voor eenvormige voorwaarden voor de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2008/106/EG, werden aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden toegekend op het gebied van de opleiding en diplomering van zeevarenden. Deze bevoegdheden moeten

worden uitgeoefend overeenkomstig Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren<sup>9</sup>.

- (10) De onderzoeksprocedure moet worden gebruikt voor de uitvoeringsbesluiten over de erkenning en de intrekking van de erkenning van STCW-systemen van derde landen.
- (11) De wijzigingen aan het verdrag worden van kracht op 1 januari 2012, terwijl in de Manilla-overeenkomst is voorzien in overgangsregelingen tot 1 januari 2017 om een vlotte overgang naar de nieuwe voorschriften mogelijk te maken. Onderhavige richtlijn moet in dezelfde termijnen en uitvoeringsregelingen voorzien.
- (12) Richtlijn 2008/106/EG dient derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

Richtlijn 2008/106/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:
  - a) Punt 18 wordt vervangen door onderstaande tekst:

'18. "radioreglement": het herziene radioreglement zoals aangenomen door de Wereldradioconferentie voor de maritieme mobiele dienst, als van kracht;'
  - b) Punt 24 wordt vervangen door onderstaande tekst:

'24. "STCW-code": de code inzake opleiding, diplomering en wachtdienst voor zeevarenden, zoals aangenomen bij resolutie 2 van de Conferentie van 2010 van de partijen bij het STCW-verdrag, als van kracht;'
  - c) Punt 27 wordt geschrapt.
  - d) De volgende punten worden toegevoegd:

'32. "GMDSS-radio-operator": een persoon die gekwalificeerd is in overeenstemming met hoofdstuk IV van bijlage I;'

'33. "ISPS-code": de internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten, zoals op 12 december 2002 goedgekeurd bij resolutie 2 van de Conferentie van verdragsluitende staten bij het Internationaal verdrag ter beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS) van 1974, als van kracht;'

'34. "scheepsveiligheidsbeambte": een zich aan boord van het schip bevindende, aan de kapitein verantwoording verschuldigde persoon, die door de maatschappij is aangesteld als verantwoordelijke voor de beveiliging van het schip, inclusief

---

<sup>9</sup> PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13.

uitvoering en onderhoud van het scheepsveiligheidsplan, en voor het contact met de veiligheidsbeambte van de maatschappij en de veiligheidsbeambten van de havenfaciliteit;';

'35 "beveiligingstaken": alle beveiligingstaken aan boord van schepen zoals bepaald in hoofdstuk XI/2 van het Internationaal verdrag voor beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS, 1974, als gewijzigd) en de Internationale code voor de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (ISPS-code);';

'36. "vaarbevoegdheidsbewijs": een vaarbevoegdheidsbewijs afgegeven en voorzien van een officiële verklaring voor kapiteins, officieren en GMDSS-radio-operatoren in overeenstemming met de bepalingen van hoofdstukken II, III, IV of VII van bijlage I, dat de rechtmatige houder ervan het recht geeft dienst te doen in de daarin beschreven hoedanigheid en de daarbij behorende functies te vervullen op het daarin omschreven verantwoordelijkheidsniveau;';

'37. "bekwaamheidsbewijs": een ander bewijs van bekwaamheid dan het vaarbevoegdheidsbewijs dat aan een zeevarende wordt afgegeven, waarin staat dat aan de in de richtlijn vermelde relevante eisen op het gebied van opleiding, vaardigheden of diensttijd is voldaan;';

'38. "schriftelijk bewijs": een andere document dan een vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs dat wordt gebruikt om vast te stellen dat aan de relevante eisen van deze richtlijn is voldaan;';

'39. "elektrotechnisch officier": een officier die bevoegd is in overeenstemming met de bepalingen van hoofdstuk III van bijlage I;';

'40. "volmatroos met dekdienst": een matroos die bevoegd is in overeenstemming met de bepalingen van hoofdstuk II van bijlage I;';

'41. "volmatroos met machinekamerdienst": een matroos die bevoegd is in overeenstemming met de bepalingen van hoofdstuk III van bijlage I.'

2) Artikel 3, lid 1, komt als volgt te luiden:

'1. De lidstaten treffen de maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat zeevarenden die dienst doen op een schip als bedoeld in artikel 2, ten minste een opleiding hebben genoten die voldoet aan de eisen van het STCW-verdrag, opgenomen in bijlage I bij deze richtlijn, en houder zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs zoals omschreven in artikel 1, leden 36 en 37.'

3) Artikel 4 wordt geschrapt.

4) Artikel 5 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 1 wordt vervangen door:

'1. De lidstaten zorgen ervoor dat vaarbevoegdheidsbewijzen of bekwaamheidsbewijzen (verder "bewijzen") slechts worden afgegeven aan kandidaten die aan de eisen van dit artikel voldoen.'

b) Lid 3 komt als volgt te luiden:

'3. Bewijzen worden afgegeven overeenkomstig voorschrift I/2, lid 3, van het STCW-verdrag.'

c) Het volgende lid 3 bis wordt ingevoegd:

'3 bis. Bewijzen worden uitsluitend door lidstaten afgegeven na controle van de echtheid en de geldigheid van de nodige schriftelijke bewijzen en in overeenstemming met de bepalingen in dit artikel.'

d) Aan het eind van lid 5 wordt de volgende zin toegevoegd:

'Officiële verklaringen worden uitsluitend afgegeven indien aan alle vereisten van het STCW-verdrag en deze richtlijn is voldaan.'

e) Leden 6 en 7 komen als volgt te luiden:

'6. Een lidstaat die een vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs dat aan kapiteins en officieren is afgegeven overeenkomstig voorschriften V/1-1 en V/1-2 van bijlage I, erkent krachtens de procedure van artikel 19, lid 2, dient pas een officiële verklaring af te geven teneinde die erkenning te bevestigen na controle van de echtheid en geldigheid van het bewijs. Het model van de gebruikte officiële verklaring dient overeen te komen met het model dat in lid 3 van sectie A-I/2 van de STCW-code is beschreven.

7. De officiële verklaringen bedoeld in de leden 5 en 6:

(a) mogen als afzonderlijke documenten worden afgegeven;

(b) worden uitsluitend door de lidstaten afgegeven;

(c) dienen alle van een eigen, uniek nummer te worden voorzien, met dien verstande dat aan officiële verklaringen die de afgifte van een bewijs bevestigen hetzelfde nummer mag worden toegekend als aan het desbetreffende bewijs, op voorwaarde dat dat nummer uniek is; en

(d) verliezen hun geldigheid zodra het desbetreffende bewijs ongeldig wordt of wordt ingetrokken, tijdelijk ingetrokken of ongeldig wordt verklaard door de lidstaat of het derde land dat het heeft afgegeven en, in elk geval, uiterlijk vijf jaar na de datum van afgifte ervan.'

f) De volgende leden worden toegevoegd:

'11. Kandidaten die een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs wensen te verkrijgen, dienen het bewijs over te leggen:

(a) van hun identiteit;

- (b) dat hun leeftijd niet lager is dan die welke is voorgeschreven in de in bijlage I opgesomde voorschriften voor het aangevraagde bewijs;
- (c) dat zij voldoen aan de normen betreffende medische geschiktheid van sectie A-I/9 van de STCW-code;
- (d) dat zij de diensttijd, en elke verplichte opleiding die door de voorschriften van bijlage I voor het aangevraagde bewijs is vereist, hebben voltooid; en
- (e) dat zij voldoen aan de normen van vakbekwaamheid die door de voorschriften van bijlage I worden voorgeschreven voor de hoedanigheid, functies en niveaus, die moeten worden vermeld in de officiële verklaring bij het bewijs.

12. De lidstaten verbinden zich ertoe:

- (a) een register of registers bij te houden van alle bewijzen en officiële verklaringen van kapiteins en officieren en, waar van toepassing, matrozen, die zijn afgegeven, zijn verlopen of zijn vernieuwd, ingetrokken, tijdelijk ingetrokken of ongeldig verklaard of als vermist of vernietigd zijn aangemeld, en tevens van dispensaties die zijn verleend;
- (b) gegevens beschikbaar te stellen betreffende de status van dergelijke bewijzen, officiële verklaringen en dispensaties aan andere lidstaten of andere partijen bij het STCW-verdrag en maatschappijen die om bevestiging van de echtheid en geldigheid verzoeken van bewijzen die aan hen worden overgelegd door zeevarenden die erkenning van hun bewijzen aanvragen of werk zoeken aan boord van een schip;
- (c) de Commissie jaarlijks de gegevens in bijlage V bij deze richtlijn ter beschikking te stellen met het oog op statistische analyse.

13. Vanaf 1 januari 2017 wordt de informatie die overeenkomstig lid 12 ter beschikking moet worden gesteld, beschikbaar gemaakt via elektronische weg.'

5) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) Het volgende lid 1 bis wordt ingevoegd:

'1 bis. Voor schepen waarop de voordelen van de bepalingen van het STCW-verdrag inzake reizen nabij de kust van toepassing zijn, met inbegrip van reizen aan de kust van andere lidstaten of partijen bij het STCW-verdrag binnen de grenzen van hun omschrijving van 'nabij de kust', sluit een lidstaat een overeenkomst met de betrokken lidstaten of partijen waarin de details van hun handelsgebied in kwestie en andere relevante bepalingen worden vastgesteld.'

b) de volgende leden 3 bis en 3 ter worden ingevoegd:

'3 bis. De bewijzen van zeevarenden die door een lidstaat of een partij bij het STCW-verdrag zijn afgegeven voor haar omschreven grenzen van reizen nabij de kust, kunnen door andere lidstaten worden aanvaard voor diensten binnen hun omschreven



grenzen van reizen nabij de kust, op voorwaarde dat de betrokken lidstaten of partijen een overeenkomst sluiten waarin de details van hun handelsgebied in kwestie en andere relevante bepalingen worden vastgesteld.

3 ter. Lidstaten die reizen nabij de kust omschrijven in overeenstemming met de eisen in dit artikel:

- (a) moeten voldoen aan de beginselen inzake reizen nabij de kust van sectie A-I/3 van de STCW-code;
- (b) moeten de grenzen van de reizen nabij de kust opnemen in de officiële verklaringen die overeenkomstig artikel 5 worden afgegeven.'

6) In artikel 9 worden de leden 1 en 2 vervangen door de volgende tekst:

'1. De lidstaten stellen werkwijzen en procedures vast voor het onpartijdig onderzoek van elke gerapporteerde onbekwaamheid, handeling, nalatigheid die of elk gerapporteerd gevaar voor de veiligheid dat een directe bedreiging kan vormen voor de veiligheid van mensenlevens of goederen op zee of voor het mariene milieu, door houders van bewijzen of van officiële verklaringen afgegeven door die lidstaat, in verband met de vervulling van hun taken zoals in hun bewijzen omschreven, en voor het intrekken, tijdelijk intrekken en ongeldig verklaren van zulke bewijzen om een dergelijke reden en ter voorkoming van fraude.

2. De lidstaten dragen zorg voor de vaststelling en uitvoering van passende maatregelen ter voorkoming van fraude en andere onrechtmatige praktijken met bewijzen en officiële verklaringen.'

7) Artikel 10 wordt als volgt gewijzigd:

a) Lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) letter a) komt als volgt te luiden:

'a) alle werkzaamheden betreffende opleiding, beoordeling van vakbekwaamheid, afgifte van bewijzen, met inbegrip van medische certificering, officiële verklaringen en verlengingen van geldigheid, die worden uitgevoerd door niet-gouvernementele instanties of door lichamen die onder hun gezag vallen, voortdurend door een systeem van kwaliteitsbewaking worden getoetst teneinde te garanderen dat de vastgestelde doelstellingen worden verwezenlijkt, met inbegrip van die welke betrekking hebben op de bevoegdheden en opgedane ervaring van instructeurs en beoordelaars;'

ii) punt c) komt als volgt te luiden:

'c) de onderwijs- en opleidingsdoelstellingen en de daarmee verband houdende te bereiken kwaliteitsnormen inzake bekwaamheid duidelijk zijn omschreven en dat de niveaus van kennis, inzicht en vaardigheid die passen bij de krachtens het STCW-verdrag vereiste onderzoeken en beoordelingen, zijn vermeld. De doelstellingen en de daarmee verband houdende kwaliteitsnormen mogen afzonderlijk worden aangegeven voor

verschillende cursussen en opleidingsprogramma's en omvatten het beheer van het diplomeringssysteem;'.  
'

b) Aan lid 2 wordt het volgende punt d) toegevoegd:

'd) op het stelsel van kwaliteitsnormen alle toepasselijke bepalingen van deze richtlijn en van het STCW-verdrag en de STCW-code, alsook de wijzigingen hiervan van toepassing zijn.'

c) Lid 3 komt als volgt te luiden:

'3. De lidstaten zenden, overeenkomstig het in sectie A-I/7 van de STCW-code bepaalde formaat, de Commissie binnen zes maanden na de datum waarop de evaluatie is voltooid een verslag betreffende de op grond van lid 2 vereiste evaluatie toe.'

8) Artikel 11 wordt vervangen door:

### **'Artikel 11**

#### **Medische normen**

1. Alle lidstaten stellen normen vast betreffende de medische geschiktheid van zeevarenden en procedures voor het afgeven van een medisch getuigschrift in overeenstemming met de bepalingen in dit artikel en sectie A-I/9 van de STCW-code.
2. Alle lidstaten zorgen ervoor dat de verantwoordelijken voor de beoordeling van de medische geschiktheid van zeevarenden artsen zijn die door de betreffende lidstaat zijn erkend voor het medisch onderzoeken van zeevarenden, in overeenstemming met sectie A-I/9 van de STCW-code.
3. Alle zeevarenden die in het bezit zijn van een vaarbevoegdheids- of bekwaamheidsbewijs dat krachtens het verdrag is afgegeven, en die buitengaats dienst doen, bezitten ook een geldig medisch getuigschrift dat in overeenstemming met dit artikel en met sectie A-I/9 van de STCW-code is afgegeven.
4. Kandidaten die een vaarbevoegdheids- of bekwaamheidsbewijs wensen te verkrijgen:
  - (a) zijn niet jonger dan 16 jaar;
  - (b) dienen het bewijs over te leggen van hun identiteit; en
  - (c) voldoen aan de toepasselijke normen voor medische geschiktheid die de betreffende lidstaat heeft vastgesteld.
5. Medische getuigschriften blijven maximaal twee jaar geldig, tenzij de zeevarende jonger is dan 18 jaar; in dit geval bedraagt de maximale geldigheidsperiode een jaar.
6. Indien de geldigheidsperiode van een medisch getuigschrift tijdens een reis vervalt, blijft het medische getuigschrift geldig tot aankomst in de volgende aanloophaven

waar een door de lidstaat erkende arts beschikbaar is, op voorwaarde dat de periode niet langer dan drie maanden duurt.

7. In dringende gevallen kan een lidstaat een zeevarende toestaan om zonder een geldig medisch getuigschrift te werken tot aankomst in de volgende aanloophaven waar een door die lidstaat erkende arts beschikbaar is, op voorwaarde dat:

- (a) de termijn van deze toelating niet meer dan drie maanden bedraagt, en
- (b) de zeevarende in kwestie in het bezit is van een vervallen medisch getuigschrift van recente datum.'

9) Artikel 12 wordt als volgt gewijzigd:

a) het volgende lid 2 bis wordt ingevoegd:

'2 bis. Elke kapitein en officier moet om blijvend buitengaats dienst te doen aan boord van tankers, voldoen aan de eisen in lid 1 van dit artikel en moet minstens om de vijf jaar aantonen dat hij nog steeds bevoegd en vakbekwaam is om dienst te doen aan boord van tankers in overeenstemming met sectie A-I/11, lid 3, van de STCW-code.'

b) In lid 3 wordt de verwijzing naar "1 februari 2002" vervangen door een verwijzing naar "1 januari 2017".

c) Lid 5 wordt vervangen door:

'5. De lidstaten zorgen ervoor dat de kennis van kapiteins, officieren en radiooperators up-to-date wordt gehouden en dat de teksten van de laatste wijzigingen in de nationale en internationale voorschriften inzake de beveiliging van mensenlevens op zee, beveiliging en de bescherming van het mariene milieu, ter beschikking worden gesteld aan de schepen die gerechtigd zijn onder hun vlag te varen.'

10) In artikel 13 wordt lid 2 geschrapt.

11) Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) Aan lid 1 worden de volgende punten f) en g) toegevoegd:

f) zeevarenden, aangesteld op een van haar schepen, herhalingscursussen en bijscholing hebben gekregen zoals is vereist in het STCW-verdrag.

g) op elk moment aan boord van haar schepen een doelmatige mondelinge communicatie is in overeenstemming met hoofdstuk V, voorschrift 14, leden 3 en 4 van het SOLAS-verdrag.'

b) Het volgende lid 4 wordt toegevoegd:

'4. De maatschappijen zorgen ervoor dat kapiteins, officieren en andere bemanningsleden die belast zijn met bijzondere taken en verantwoordelijkheden aan boord van ro-ro-passagiersschepen, de vertrouwdmakingsopleiding, hebben voltooid zodat zij de bekwaamheden hebben verworven die nodig zijn voor de te vervullen

functie, de uit te voeren taken en de te nemen verantwoordelijkheden, overeenkomstig de richtsnoeren in sectie B-I/14 van de STCW-code.'.

12) Artikel 15 wordt vervangen door:

**'Geschiktheid om dienst te doen**

1. Teneinde vermoeidheid te voorkomen, doen de lidstaten het volgende:
  - (a) ze stellen rustperiodes in en zien toe op de naleving ervan voor personeel dat wachtdienst doet en personeel met bepaalde taken op het gebied van veiligheid, beveiliging en voorkoming van verontreiniging in overeenstemming met leden 3 tot en met 15;
  - (b) ze eisen dat de wachten zo geregeld zijn dat de doelmatigheid van het gehele wachtdoende personeel niet wordt geschaad door vermoeidheid en dat de taken zo zijn ingedeeld dat de eerste wacht bij de aanvang van een reis en daaropvolgende aflossende wachten voldoende rust hebben genoten en anderszins geschikt zijn om dienst te doen.
2. Teneinde druggebruik en alcoholmisbruik te voorkomen, zorgen de lidstaten voor passende maatregelen overeenkomstig de bepalingen in dit artikel.
3. De lidstaten houden rekening met het gevaar van vermoeidheid van zeevarenden, met name van het personeel dat instaat voor de veiligheid en de beveiliging van een schip.
4. Alle personen die zijn aangewezen om dienst te doen als officier die chef van de wacht is of als matroos die deel uitmaakt van de wachtbezetting, en de personen met bepaalde taken op het gebied van veiligheid, voorkoming van verontreiniging en beveiliging krijgen een rustperiode van minstens:
  - (a) tien uur per 24 uur, en
  - (b) 77 uur per periode van zeven dagen.
5. De rusturen mogen worden verdeeld over niet meer dan twee perioden waarvan er één ten minste een lengte heeft van zes uur en de intervallen tussen twee opeenvolgende rustperiodes mogen niet meer dan veertien uur bedragen.
6. De in de leden 4 en 5 neergelegde eisen inzake rustperiodes behoeven niet te worden nageleefd in geval van nood of veiligheidsoefening of in andere doorslaggevende operationele omstandigheden. Verzamelingen, blusoefeningen, oefeningen met reddingsloepen en oefeningen die krachtens nationale wetten en voorschriften en internationale instrumenten zijn vereist, worden zo uitgevoerd dat de rustperiodes zo weinig mogelijk worden verstoord en dat geen vermoeidheid wordt veroorzaakt.
7. De lidstaten eisen dat de wachtregelingen worden opgehangen op plaatsen waar zij gemakkelijk bekeken kunnen worden. De regelingen worden opgesteld in een standaardformaat en in de werktalen van het schip en in het Engels.

8. Indien een zeevarende wordt opgeroepen, zoals wanneer een machinepost onbemand is, krijgt de zeevarende een voldoende compenserende rustperiode indien de normale rustperiode verstoord is omdat hij wordt opgeroepen om te werken.
9. De lidstaten eisen dat de dagelijkse rusturen van zeevarenden worden bijgehouden in een standaardformaat, in de werktal of -talen van het schip en in het Engels, zodat kan worden nagegaan en gecontroleerd of aan de bepalingen in dit artikel is voldaan. De zeevarenden krijgen een kopie van hun gegevens die werden bijgehouden, die door de kapitein of door een door de kapitein gemachtigde persoon en door de zeevarende wordt ondertekend.
10. Ongeacht de voorschriften in leden 3 tot en met 9, is de kapitein van een schip bevoegd om een zeevarende werkuren te laten presteren die noodzakelijk zijn voor de onmiddellijke veiligheid van het schip, de personen aan boord of de lading, of om hulp te bieden aan andere schepen of personen die op zee in nood verkeren. De kapitein kan dienovereenkomstig de rustregeling opschorten en een zeevarende de nodige werkuren laten presteren totdat de situatie opnieuw normaal is. Zodra de situatie opnieuw normaal is, zorgt de kapitein ervoor dat de zeevarenden die tijdens een geplande rustperiode hebben gewerkt, een passende rustperiode krijgen.
11. Met inachtneming van de algemene beginselen van de bescherming van de gezondheid en veiligheid van de werknemers, kunnen lidstaten collectieve arbeidsovereenkomsten goedkeuren of registreren die afwijkingen toestaan op de vereiste rusturen in lid 4, onder b), en lid 5, op voorwaarde dat de rustperiode niet minder dan 70 uur per periode van zeven dagen bedraagt. Dergelijke afwijkingen dienen, overeenkomstig Richtlijn 1999/63/EG, zoveel mogelijk aan de gestelde eisen te voldoen, maar er kan rekening worden gehouden met frequenter of langer durend verlof, of de toekenning van compensatieverlof, en dergelijke afwijkingen moeten ook zoveel mogelijk rekening houden met de richtsnoeren inzake voorkoming van vermoeidheid in sectie B-VIII/1 van de STCW-code.
12. De in lid 11 genoemde afwijkingen van de wekelijkse rustperiode waarvan sprake is in lid 4, onder b), worden voor maximaal twee opeenvolgende weken toegestaan. De intervallen tussen twee perioden van afwijkingen aan boord bedragen minstens het dubbele van de duur van de afwijking.
13. In het kader van de mogelijke afwijkingen van lid 5, waarvan in lid 11 sprake is, mogen de rusturen waarvan sprake is in lid 4, onder a), worden verdeeld over niet meer dan drie perioden waarvan er één minstens zes uur en geen enkele van de twee andere perioden minder dan één uur lang is. De intervallen tussen twee opeenvolgende rustperioden bedragen niet meer dan veertien uur. De afwijkingen mogen geen twee perioden van 24 uur in een periode van zeven dagen overschrijden.
14. Teneinde alcoholmisbruik te voorkomen, stellen lidstaten een grens vast van ten hoogste 0,05 % bloedalcoholgehalte of 0,25 mg/l alcoholgehalte in uitgeademde lucht of een alcoholhoeveelheid die leidt tot dergelijke alcoholgehalten voor kapiteins, officieren en andere zeevarenden op het moment dat zij bepaalde taken op het gebied van veiligheid, beveiliging en het mariene milieu uitvoeren.'
- 13) Artikel 19, lid 3, komt als volgt te luiden:

'3. De Commissie neemt het besluit tot erkenning van een derde land overeenkomstig de onderzoeksprocedure van artikel 28, lid 2, binnen achttien maanden te rekenen vanaf de datum van het verzoek om erkenning. De aanvragende lidstaat kan ertoe besluiten dit derde land eenzijdig te erkennen totdat een besluit is genomen in overeenstemming met dit lid.'

14) Artikel 20, lid 6, komt als volgt te luiden:

'6. Het besluit betreffende de intrekking van de erkenning wordt genomen volgens de in artikel 28, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure. De betrokken lidstaat neemt alle passende maatregelen ter uitvoering van het besluit.'

15) In artikel 23 wordt lid 2 als volgt gewijzigd:

a) de inleidende zin wordt vervangen door:

'2. De beoordeling, in overeenstemming met deel A van de STCW-code, van de geschiktheid van de zeevarenden van het schip om zich te houden aan de nodige normen inzake wachtdienst en veiligheid, als voorgeschreven in het STCW-verdrag, vindt plaats indien het aannemelijk is dat die normen niet worden nageleefd, omdat zich één van de volgende feiten heeft voorgedaan:'

b) punt d) wordt vervangen door:

'd) de bedrijfsvoering aan boord geschiedt anderszins op zodanige wijze dat het schip een gevaar vormt voor personen, goederen of het milieu, of voor de veiligheid;'

16) Het volgende artikel 25 bis wordt ingevoegd:

*'Artikel 25 bis*

*Gegevens voor statistische doeleinden*

1. De lidstaten verstrekken de Commissie de in bijlage V genoemde gegevens voor statistische doeleinden.
2. De lidstaten stellen deze gegevens jaarlijks aan de Commissie ter beschikking in een elektronisch formaat; deze gegevens zullen de informatie omvatten die tot en met 31 december van het vorige jaar werd geregistreerd.
3. De Commissie krijgt overeenkomstig artikel 27 bis de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen die passende maatregelen voor de verzameling, opslag en analyse van deze gegevens invoeren.'

17) Artikel 27 wordt vervangen door:

'De Commissie krijgt overeenkomstig artikel 27 bis de bevoegdheid om gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage V bij deze richtlijn vast te stellen, met betrekking tot specifieke en relevante inhoud en bijzonderheden van de informatie die door de lidstaten moet worden meegedeeld, rekening houdende met de garanties inzake gegevensbescherming.'

- 18) Het volgende artikel 27 bis wordt ingevoegd:

*'Artikel 27 bis*

**Uitoefening van de delegatie**

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt volgens de voorwaarden van dit artikel aan de Commissie toegekend.
  2. De Commissie wordt voor een onbepaalde periode vanaf de datum waarop deze richtlijn in werking treedt de in artikel 25 bis en artikel 27 genoemde bevoegdheidsdelegatie verleend.
  3. De in artikel 25 bis en artikel 27 bedoelde bevoegdheidsdelegatie kan op elk ogenblik door het Europees Parlement of de Raad worden ingetrokken. Een besluit tot intrekking maakt een einde aan de bevoegdheidsdelegatie die in het besluit wordt vermeld. Deze treedt in werking op de dag volgend op de publicatie van het besluit in het Publicatieblad van de Europese Unie of een latere datum die daarin nader wordt bepaald. Het laat de geldigheid van alle reeds in werking zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.
  4. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling vaststelt, stelt zij het Europees Parlement en de Raad daar op hetzelfde moment van in kennis.
  5. Een gedelegeerde handeling uit hoofde van artikel 25 bis en artikel 27 treedt uitsluitend in werking als geen bezwaar is geuit door het Europees Parlement of de Raad binnen een periode van 2 maanden na de mededeling van die handeling aan het Europees Parlement en de Raad of wanneer het Europees Parlement en de Raad de Commissie, vóór het verstrijken van die periode, ervan in kennis hebben gesteld dat zij geen bezwaar zullen uiten. Deze periode kan worden verlengd met 2 maanden op initiatief van het Europees Parlement of de Raad.'
- 19) Artikel 28 komt als volgt te luiden:

*'Artikel 28*

**Comité**

'1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij Verordening (EG) nr. 2099/2002 ingestelde Comité voor maritieme veiligheid en voorkoming van verontreiniging door schepen (COSS). Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.'

- 20) De artikelen 29 en 30 worden vervangen door:

*'Artikel 29*

**Sancties**

De lidstaten stellen het systeem vast van sancties voor overtredingen van de overeenkomstig de artikelen 3, 5, 7, 9 tot en met 15, en de artikelen 17, 18, 19, 22, 23, 24, alsmede van de overeenkomstig de bijlage I vastgestelde nationale bepalingen en nemen alle nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat die sancties worden toegepast. De aldus vastgestelde sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn.

### *Artikel 30*

#### **Overgangsbepalingen**

1. Voor de zeevarenden die goedgekeurde diensttijd, een goedgekeurd onderwijs- en opleidingsprogramma of een goedgekeurde cursus hebben aangevat vóór 1 juli 2013, kan een lidstaat vaarbevoegdheids- of bekwaamheidsbewijzen blijven afgeven, erkennen en officieel verklaren tot 1 januari 2017 in overeenstemming met de eisen in deze richtlijn zoals zij voor de inwerkingtreding van onderhavige richtlijn waren.

Tot 1 januari 2017 kan een lidstaat vaarbevoegdheids- of bekwaamheidsbewijzen en officiële verklaringen blijven vernieuwen en de geldigheid ervan blijven verlengen in overeenstemming met de eisen in deze richtlijn zoals zij voor de inwerkingtreding van onderhavige richtlijn waren.'

- 21) Artikel 33 wordt geschrapt.
- 22) De bijlagen worden als volgt gewijzigd:
  - a) Bijlage I bij Richtlijn 2008/106/EG wordt vervangen door bijlage I bij deze richtlijn.
  - b) Bijlage II bij Richtlijn 2008/106/EG wordt gewijzigd zoals bepaald in bijlage II bij deze richtlijn.
  - c) De tekst in bijlage III bij deze richtlijn wordt toegevoegd als bijlage V bij Richtlijn 2008/106/EG.

### *Artikel 2*

#### **Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2012.

### *Artikel 3*

#### **Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 31 december 2012 aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie de tekst van die bepalingen onverwijld mede, alsmede een tabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.



Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van nationaal recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

#### *Artikel 4*

#### **Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*

**'BIJLAGE I**  
**OPLEIDINGSVOORSCHRIFTEN VAN HET STCW-VERDRAG ALS BEDOELD IN**  
**ARTIKEL 3**

**HOOFDSTUK I**  
**ALGEMEEN**

1. De voorschriften waarnaar in deze bijlage wordt verwezen, worden aangevuld met de dwingende bepalingen vervat in deel A van de STCW-code, met uitzondering van hoofdstuk VIII, voorschrift VIII/2.

Elke verwijzing naar een vereiste in een voorschrift houdt tevens een verwijzing naar de overeenkomstige sectie in deel A van de STCW-code in.

De lidstaten zien erop toe dat zeevarenden passende talenkennis verwerven, zoals vastgelegd in de secties A-II/1, A-III/1, A-IV/2 en A-II/4 van de STCW-code zodat zij in staat zijn hun specifieke taken uit te voeren op een vaartuig dat onder de vlag van een gastland vaart.

Deel A van de STCW-code bevat normen inzake de bekwaamheid die moet worden aangetoond door kandidaten voor afgifte en verlenging van de geldigheid van vaarbevoegdheidsbewijzen krachtens de bepalingen van het STCW-verdrag. Om het verband duidelijk te maken tussen de exclusieve vaarbevoegdheidsverlening van hoofdstuk VII en de vaarbevoegdheidsverlening van de hoofdstukken II, III en IV, zijn de onder de bekwaamheidsnormen vermelde bekwaamheden, voorzover van toepassing, gegroepeerd onder de volgende zeven functies:

- (1) navigatie,
- (2) ladingbehandeling en stuwage,
- (3) regeling van de bedrijfsvoering aan boord en de zorg voor de opvarenden,
- (4) scheepswerktuigbouwkunde,
- (5) elektro-, elektronische en meet- en regeltechniek,
- (6) onderhoud en reparatie,
- (7) radiocommunicatie,

op de volgende verantwoordelijkheidsniveaus:

- (1) managementniveau,
- (2) operationeel niveau,
- (3) ondersteunend niveau.

De functies en de verantwoordelijkheidsniveaus worden met ondertitels in de tabellen van de bekwaamheidsnormen aangegeven in de hoofdstukken II, III en IV van deel A van de STCW-code.

## **HOOFDSTUK II KAPITEIN EN DEKDIENT**

### *Voorschrift II/1*

#### **Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor officieren belast met de brugwacht op schepen met een brutotonnage van 500 of meer**

1. Iedere officier belast met de brugwacht op een zeeschip met een brutotonnage van 500 of meer, moet in het bezit zijn van een bekwaamheidsbewijs.
2. Ieder die een bewijs wenst te verkrijgen, moet:
  - 2.1. minstens 18 jaar oud zijn;
  - 2.2. een goedgekeurde diensttijd van ten minste twaalf maanden hebben voltooid, die deel uitmaakt van een goedgekeurd opleidingsprogramma waarin is begrepen een opleiding aan boord die aan de eisen van sectie A-II/1 van de STCW-code voldoet, en is vastgelegd in een goedgekeurd stageboek, of een goedgekeurde diensttijd van ten minste 36 maanden hebben voltooid;
  - 2.3. tijdens de vereiste diensttijd wachtdienst op de brug hebben gelopen, onder toezicht van de kapitein of van een bevoegd officier, gedurende een periode van ten minste zes maanden;
  - 2.4. voldoen aan de geldende eisen van de voorschriften van hoofdstuk IV, voor zover van toepassing, voor het verrichten van radiowerkzaamheden in overeenstemming met het radioreglement;
  - 2.5. een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-II/1 van de STCW-code;
  - 2.6. voldoen aan de bekwaamheidsnormen waarvan sprake is in sectie A-VI/1, lid 2, sectie A-VI/2, leden 1 tot en met 4, sectie A-VI/3, leden 1 tot en met 4 en sectie A-VI/4, leden 1 tot en met 3 van de STCW-code.

### *Voorschrift II/2*

#### **Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor kapiteins en eerste stuurlieden op schepen met een brutotonnage van 500 of meer**

Kapitein en eerste stuurman op schepen met een brutotonnage van 3000 of meer

1. Iedere kapitein en eerste stuurman op een zeeschip met een brutotonnage van 3000 of meer moet in het bezit zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs.
2. Ieder die een bewijs wenst te verkrijgen, moet:

- 2.1. voldoen aan de eisen voor een officier belast met de brugwacht, op schepen met een brutotonnage van 500 of meer en in die hoedanigheid goedgekeurde diensttijd hebben voltooid:
  - 2.1.1. voor een vaarbevoegdheid als eerste stuurman, ten minste twaalf maanden en
  - 2.1.2. voor een vaarbevoegdheid als kapitein, ten minste 36 maanden; deze periode kan evenwel worden ingekort tot ten minste 24 maanden, indien ten minste twaalf maanden van die tijd dienst is gedaan als eerste stuurman en
- 2.2. een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-II/2 van de STCW-code voor kapiteins en eerste stuurlieden op schepen met een brutotonnage van 3000 of meer.

Kapitein en eerste stuurman op schepen met een brutotonnage tussen 500 en 3000

1. Iedere kapitein en iedere eerste stuurman op een zeeschip met een brutotonnage tussen 500 en 3000 moet in het bezit zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs.
2. Ieder die een bewijs wenst te verkrijgen, moet:
  - 2.1. voor een vaarbevoegdheid als eerste stuurman, voldoen aan de eisen voor een officier belast met de brugwacht op schepen met een brutotonnage van 500 of meer;
  - 2.2. voor een vaarbevoegdheid als kapitein, voldoen aan de eisen voor een officier belast met de brugwacht op schepen met een brutotonnage van 500 of meer, en in die hoedanigheid ten minste 36 maanden goedgekeurde diensttijd hebben voltooid; deze periode kan evenwel worden bekort tot ten minste 24 maanden, indien ten minste twaalf maanden van die tijd dienst is gedaan als eerste stuurman en
  - 2.3. een goedgekeurde opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-II/2 van de STCW-code voor kapiteins en eerste stuurlieden op schepen met een brutotonnage tussen 500 en 3000.

### *Voorschrift II/3*

#### **Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor officieren, belast met de brugwacht, en voor kapiteins van schepen met een brutotonnage van minder dan 500**

Schepen die niet worden gebruikt voor reizen nabij de kust

1. Iedere officier belast met de brugwacht, dienst doende op een zeeschip met een brutotonnage van minder dan 500, dat niet wordt gebruikt voor reizen nabij de kust, is in het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs voor schepen met een brutotonnage van 500 of meer.
2. Iedere kapitein, dienst doende op een zeeschip met een brutotonnage van minder dan 500, dat niet wordt gebruikt voor reizen nabij de kust, is in het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs voor dienst als kapitein op schepen met een brutotonnage tussen 500 en 3000.

Schepen die worden gebruikt voor reizen nabij de kust

### *Officier belast met de brugwacht*

1. Iedere officier belast met de brugwacht op een zeeschip met een brutotonnage van minder dan 500, dat wordt gebruikt voor reizen nabij de kust, moet in het bezit zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs.
2. Kandidaten die een vaarbevoegdheidsbewijs wensen te verkrijgen als officier belast met de brugwacht op een zeeschip met een brutotonnage van minder dan 500, dat wordt gebruikt voor reizen nabij de kust, moeten:
  - 2.1. minstens 18 jaar oud zijn;
  - 2.2. het volgende hebben voltooid:
    - 2.2.1. een bijzondere opleiding, daaronder begrepen een ruime periode van passende diensttijd, zoals vereist door de lidstaat; of
    - 2.2.2. een goedgekeurde diensttijd aan dek van ten minste 36 maanden;
  - 2.3. voldoen aan de geldende eisen van de voorschriften in hoofdstuk IV, voor zover van toepassing, om radiowerkzaamheden te verrichten in overeenstemming met het radioreglement;
  - 2.4. een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-II/3 van de STCW-code voor officieren belast met brugwacht op schepen met een brutotonnage van minder dan 500, die worden gebruikt voor reizen nabij de kust;
  - 2.5. voldoen aan de bekwaamheidsnormen waarvan sprake is in sectie A-VI/1, lid 2, sectie A-VI/2, leden 1 tot en met 4, sectie A-VI/3, leden 1 tot en met 4 en sectie A-VI/4, leden 1 tot en met 3 van de STCW-code.

### *Kapitein*

Iedere kapitein die dienst doet op een zeeschip met een brutotonnage van minder dan 500, dat wordt gebruikt voor reizen nabij de kust, moeten in het bezit zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs.

1. Ieder die een vaarbevoegdheidsbewijs wenst te verkrijgen als kapitein op een zeeschip met een brutotonnage van minder dan 500, dat wordt gebruikt voor reizen nabij de kust, moet:
  - 1.1. minstens 20 jaar oud zijn;
  - 1.2. goedgekeurde diensttijd van ten minste twaalf maanden hebben voltooid als officier belast met de brugwacht;
  - 1.3. een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-II/3 van de STCW-code voor kapiteins op schepen met een brutotonnage van minder dan 500, die worden gebruikt voor reizen nabij de kust;

- 1.4. voldoen aan de bekwaamheidsnormen waarvan sprake is in sectie A-VI/1, lid 2, sectie A-VI/2, leden 1 tot en met 4, sectie A-VI/3, leden 1 tot en met 4 en sectie A-VI/4, leden 1 tot en met 3 van de STCW-code.

## 2. Vrijstellingen

Indien de Administratie van oordeel is dat, gezien de grootte van het schip en de omstandigheden van de reis, volledige toepassing van dit voorschrift en sectie A-II/3 van de STCW-code onredelijk of onmogelijk is, kan zij de kapitein en de officier, belast met de brugwacht, op een zodanig schip of een zodanige categorie schepen een dienovereenkomstige vrijstelling verlenen ten aanzien van enkele van de eisen, rekening houdend met de veiligheid van alle schepen die zich in dezelfde wateren kunnen bevinden.

### *Voorschrift II/4*

#### **Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor matrozen die deel uitmaken van de brugwacht**

1. Iedere matroos die deel uitmaakt van de brugwacht op een zeeschip met een brutotonnage van 500 of meer, uitgezonderd matrozen in opleiding en matrozen wier taken op de brug van ongeschoolde aard zijn, dient in het bezit te zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs dat hun het recht geeft die taken te verrichten.
2. Ieder die een bewijs wenst te verkrijgen, moet:
  - 2.1. minstens 16 jaar oud zijn;
  - 2.2. het volgende hebben voltooid:
  - 2.3. goedgekeurde diensttijd, waaronder begrepen ten minste zes maanden opleiding en ervaring; of
  - 2.4. een bijzondere opleiding, hetzij vóór, hetzij tijdens het verblijf aan boord, met inbegrip van een goedgekeurde periode van ten minste twee maanden diensttijd en
  - 2.5. voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-II/4 van de STCW-code.
3. De diensttijd, opleiding en ervaring, vereist volgens de punten 2.2.1 en 2.2.2 houden verband met het verrichten van functies op het gebied van de brugwacht, en omvatten taken die worden verricht onder rechtstreeks toezicht van de kapitein, de officier belast met de brugwacht, of een bevoegde matroos.

### *Voorschrift II/5*

#### **Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor matrozen als volmatroos met dekdienst**

1. Iedere volmatroos met dekdienst op een zeeschip met een brutotonnage van 500 of meer moet in het bezit zijn van het nodige vaarbevoegdheidsbewijs.
2. Ieder die een bewijs wenst te verkrijgen, moet:

- 2.1. minstens 18 jaar oud zijn;
- 2.2. voldoen aan de eisen inzake vaarbevoegdheidsverlening als matroos die deel uitmaakt van de brugwacht;
- 2.3. in het bezit zijn van de vaarbevoegdheid als matroos die deel uitmaakt van de brugwacht en een goedgekeurde diensttijd aan dek van:
  - 2.3.1. ten minste achttien maanden of
  - 2.3.2. ten minste 12 maanden en een goedgekeurde opleiding hebben voltooid; en
- 2.4. voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-II/5 van de STCW-code.
3. De lidstaten vergelijken de bekwaamheidsnormen die zij aan volmatrozen stellen voor vaarbevoegdheidsbewijzen afgegeven vóór 1 januari 2012 met die welke in sectie A-II/5 van de STCW-code voor de vaarbevoegdheidsbewijzen zijn genoemd, en stellen vast of het noodzakelijk is deze personeelsleden te vragen hun kwalificaties bij te werken.
4. Tot 1 januari 2017 mag een lidstaat die ook partij is bij de Certification of Able Seamen Convention, 1946 (nr. 74) van de Internationale Arbeidsorganisatie vaarbevoegdheidsbewijzen en officiële verklaringen blijven vernieuwen en de geldigheid ervan blijven verlengen in overeenstemming met het genoemde verdrag.
5. Zeevarenden kunnen door de lidstaat worden geacht aan de eisen van dit voorschrift te voldoen, indien zij in een desbetreffende hoedanigheid dekdienst hebben gedaan gedurende een periode van ten minste twaalf maanden in de laatste 60 maanden voorafgaande aan de inwerkingtreding van onderhavige richtlijn.



## **HOOFDSTUK III MACHINEKAMERDIENST**

### *Voorschrift III/1*

#### **Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor officieren belast met de machinekamerwacht in een bemande machinekamer, of de aangewezen werktuigkundigen, belast met de wacht in een tijdelijk onbemande machinekamer**

1. Iedere werktuigkundige, belast met de wacht in een bemande machinekamer, of de aangewezen werktuigkundige, belast met de wacht in een tijdelijk onbemande machinekamer, op een zeeschip met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van 750 kW voortstuwingsvermogen of meer, moet in het bezit zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs.
2. Ieder die een bewijs wenst te verkrijgen, moet:
  - 2.1. minstens 18 jaar oud zijn;
  - 2.2. een combinatie van werkplaats- en vaardigheidsopleiding hebben voltooid en een goedgekeurde dienstdienst van ten minste 12 maanden hebben voltooid, die deel uitmaakt van een goedgekeurd opleidingsprogramma waarin is begrepen een opleiding aan boord die aan de eisen van sectie A-III/1 van de STCW-code voldoet, en is vastgelegd in een goedgekeurd stageboek, of anders een combinatie van werkplaats- en vaardigheidsopleiding hebben voltooid en een goedgekeurde dienstdienst van ten minste 36 maanden hebben voltooid, waarvan ten minste 30 maanden dienstdienst in de machinekamer;
  - 2.3. tijdens de vereiste dienstdienst wachtdienst in de machinekamer hebben gelopen, onder toezicht van de hoofdwerktuigkundige of van een bevoegd werktuigkundige, gedurende een periode van ten minste zes maanden;
  - 2.4. een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-III/1 van de STCW-code;
  - 2.5. voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-VI/1, lid 2, sectie A-VI/2, leden 1 tot en met 4, sectie A-VI/3, leden 1 tot en met 4 en sectie A-VI/4, leden 1 tot en met 3 van de STCW-code.

### *Voorschrift III/2*

#### **Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor hoofdwerktuigkundigen en tweede werktuigkundigen op schepen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van 3000 kW voortstuwingsvermogen of meer**

1. Iedere hoofdwerktuigkundige en tweede werktuigkundige op een zeeschip met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van 3000 kW voortstuwingsvermogen of meer moet in het bezit zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs.

2. Ieder die een bewijs wenst te verkrijgen, moet:
  - 2.1. voldoen aan de eisen voor een werktuigkundige, belast met de machinekamerwacht op een zeeschip met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van 750 kW voortstuwingsvermogen of meer en in die hoedanigheid goedgekeurde diensttijd hebben voltooid:
    - 2.1.1. voor een vaarbevoegdheid als tweede scheepswerktuigkundige betreft, ten minste twaalf maanden als gekwalificeerd werktuigkundige; en
    - 2.1.2. voor een vaarbevoegdheid als hoofdwerktuigkundige, ten minste 36 maanden; deze periode kan evenwel worden bekort tot ten minste 24 maanden, indien ten minste twaalf maanden van die tijd dienst is gedaan als tweede werktuigkundige; en
  - 2.2. een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-III/2 van de STCW-code.

*Voorschrift III/3*

**Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor  
hoofdwerktuigkundigen en tweede werktuigkundigen op schepen met een  
hoofdvoortstuwingsinstallatie van tussen 750 kW en 3000 kW voortstuwingsvermogen**

1. Iedere hoofdwerktuigkundige en tweede werktuigkundige op een zeeschip met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van tussen 750 en 3000 kW voortstuwingsvermogen, moet in het bezit zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs.
2. Ieder die een bewijs wenst te verkrijgen, moet:
  - 2.1. voldoen aan de eisen voor een werktuigkundige belast met de machinekamerwacht en:
    - 2.1.1. voor een vaarbevoegdheid als tweede werktuigkundige, goedgekeurde diensttijd van ten minste twaalf maanden hebben voltooid als assistent-werktuigkundige of als werktuigkundige, en
    - 2.1.2. voor een vaarbevoegdheid als hoofdwerktuigkundige, goedgekeurde diensttijd van ten minste 24 maanden hebben voltooid, waarvan ten minste twaalf maanden als werktuigkundige in het bezit van een vaarbevoegdheid voor tweede werktuigkundige;
  - 2.2. een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-III/3 van de STCW-code.
3. Iedere werktuigkundige die bevoegd is dienst te doen als tweede werktuigkundige op schepen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van 3000 kW voortstuwingsvermogen of meer, mag dienst doen als hoofdwerktuigkundige op schepen met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van minder dan 3000 kW voortstuwingsvermogen, mits dit is aangetekend op het vaarbevoegdheidsbewijs.

*Voorschrift III/4*

**Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor matrozen die deel uitmaken van de machinekamerwacht in een bemande machinekamer of aangewezen zijn om dienst te doen in een tijdelijk onbemande machinekamer**

1. Iedere matroos die deel uitmaakt van de machinekamerwacht of is aangewezen om dienst te doen in een tijdelijk onbemande machinekamer op een zeeschip met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van 750 kW voortstuwingsvermogen of meer, uitgezonderd matrozen die in opleiding zijn en matrozen wier taken van ongeschoolde aard zijn, moet in het bezit zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs dat hem het recht geeft die taken te verrichten.
2. Ieder die een bewijs wenst te verkrijgen, moet:
  - 2.1. minstens 16 jaar oud zijn;
  - 2.2. het volgende hebben voltooid:
    - 2.2.1. goedgekeurde diensttijd, waaronder begrepen ten minste zes maanden opleiding en ervaring; of
    - 2.2.2. een bijzondere opleiding, hetzij vóór, hetzij tijdens het verblijf aan boord, met inbegrip van een goedgekeurde periode van ten minste twee maanden diensttijd en
  - 2.3. voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-III/4 van de STCW-code.
3. De diensttijd, opleiding en ervaring, vereist volgens de punten 2.2.1 en 2.2.2, dienen verband te houden met het verrichten van functies op het gebied van de machinekamerwacht en omvatten taken die worden verricht onder rechtstreeks toezicht van een bevoegde werktuigkundige of een bevoegde matroos.

*Voorschrift III/5*

**Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor matrozen als volmatroos met machinedienst in een bemande machinekamer of die aangewezen zijn om dienst te doen in een tijdelijk onbemande machinekamer**

1. Iedere volmatroos met machinekamerdienst op een zeeschip met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van 750 kW voortstuwingsvermogen of meer moet in het bezit zijn van het nodige vaarbevoegdheidsbewijs.
2. Ieder die een bewijs wenst te verkrijgen, moet:
  - 2.1. minstens 18 jaar oud zijn;
  - 2.2. voldoen aan de eisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor matrozen die deel uitmaken van de machinekamerwacht in een bemande machinekamer of aangewezen zijn om dienst te doen in een tijdelijk onbemande machinekamer;
  - 2.3. in het bezit zijn van de vaarbevoegdheid als matroos die deel uitmaakt van de machinekamerwacht en een goedgekeurde diensttijd in de machinekamer hebben voltooid van:

- 2.3.1. ten minste twaalf maanden of
- 2.3.2. ten minste 6 maanden en een goedgekeurde opleiding hebben voltooid; en
- 2.4. voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-III/5 van de STCW-code.
- 3. De lidstaten vergelijken de normen inzake bekwaamheid die zij aan matrozen in de machinekamer stellen voor vaarbevoegdheidsbewijzen afgegeven vóór 1 januari 2012, met die welke in sectie A-III/5 van de STCW-code voor de vaarbevoegdheidsbewijzen zijn genoemd, en stellen vast of het noodzakelijk is deze personeelsleden te vragen hun kwalificaties bij te werken.
- 4. Zeevarenden kunnen door een lidstaat worden geacht aan de eisen van dit voorschrift te voldoen, indien zij in een desbetreffende hoedanigheid machinekamerwacht hebben gedaan gedurende een periode van ten minste twaalf maanden in de laatste 60 maanden voorafgaande aan de inwerkingtreding van deze richtlijn.

#### *Voorschrift III/6*

#### **Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor elektrotechnische officieren**

- 1. Iedere elektrotechnische officier op een zeeschip met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van 750 kW voortstuwingsvermogen of meer is in het bezit van een vaarbevoegdheidsbewijs.
- 2. Ieder die een bewijs wenst te verkrijgen, moet:
  - 2.1. minstens 18 jaar oud zijn;
  - 2.2. een combinatie van werkplaats- en vaardigheidsopleiding hebben voltooid en een goedgekeurde diensttijd van ten minste twaalf maanden hebben voltooid, waarvan ten minste zes maanden diensttijd die deel uitmaakt van een goedgekeurd opleidingsprogramma dat aan de eisen van sectie A-III/6 van de STCW-code voldoet, en is vastgelegd in een goedgekeurd stageboek, of anders een combinatie van werkplaats- en vaardigheidsopleiding hebben voltooid en een goedgekeurde diensttijd van ten minste 30 maanden hebben voltooid in de machinekamer; en
  - 2.3. een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-III/6 van de STCW-code.
- 3. De lidstaten vergelijken de normen inzake bekwaamheid die zij aan elektrotechnische officieren stellen voor vaarbevoegdheidsbewijzen afgegeven vóór 1 januari 2012, met die welke in sectie A-III/6 van de STCW-code voor de vaarbevoegdheidsbewijzen zijn genoemd, en stellen vast of het noodzakelijk is deze personeelsleden te vragen hun kwalificaties bij te werken.
- 4. Zeevarenden kunnen door de lidstaat worden geacht aan de eisen van dit voorschrift te voldoen, indien zij in een desbetreffende hoedanigheid aan boord van een schip dienst hebben gedaan gedurende een periode van ten minste twaalf maanden in de laatste 60 maanden voorafgaande aan de inwerkingtreding van deze richtlijn en voldoen aan de in deel A-III/6 van de STCW-code genoemde bekwaamheidsnorm.

5. Ongeacht de voornoemde eisen in leden 1 tot en met 4, kan een geschikte gekwalificeerde persoon door een lidstaat in staat worden geacht bepaalde functies van sectie A-III/6 uit te voeren.

*Voorschrift III/7*

**Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor elektrotechnische matrozen**

1. Iedere elektrotechnisch matroos op een zeeschip met een hoofdvoortstuwingsinstallatie van 750 kW voortstuwingsvermogen of meer moet in het bezit zijn van het nodige vaarbevoegdheidsbewijs.
2. Ieder die een bewijs wenst te verkrijgen, moet:
  - (1) minstens 18 jaar oud zijn;
  - (2) goedgekeurde dienstdienst hebben voltooid, waaronder begrepen ten minste twaalf maanden opleiding en ervaring, of
  - (3) een bijzondere opleiding hebben voltooid, met inbegrip van een goedgekeurde periode van ten minste zes maanden dienstdienst; of
  - (4) kwalificaties hebben die voldoen aan de technische bekwaamheden in tabel A-III/7 van de STCW-code en een goedgekeurde periode van ten minste drie maanden dienstdienst; en
  - (5) voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-III/7 van de STCW-code.
3. De lidstaten vergelijken de normen inzake bekwaamheid die zij aan elektrotechnische matrozen stellen voor vaarbevoegdheidsbewijzen afgegeven vóór 1 januari 2012, met die welke in sectie A-III/7 van de STCW-code voor de vaarbevoegdheidsbewijzen zijn genoemd, en stellen vast of het noodzakelijk is deze personeelsleden te vragen hun kwalificaties bij te werken.
4. Zeevarenden kunnen door de lidstaat worden geacht aan de eisen van dit voorschrift te voldoen, indien zij in een desbetreffende hoedanigheid aan boord van een schip dienst hebben gedaan gedurende een periode van ten minste twaalf maanden in de laatste 60 maanden voorafgaande aan de inwerkingtreding van deze richtlijn en voldoen aan de in deel A-III/7 van de STCW-code genoemde bekwaamheidsnorm.
5. Ongeacht de voornoemde eisen in leden 1 tot en met 4, kan een geschikte gekwalificeerde persoon door een lidstaat in staat worden geacht bepaalde functies van sectie A-III/7 uit te voeren.

**HOOFDSTUK IV  
RADIOVERBINDINGEN EN PERSONEEL BELAST MET HET  
RADIOVERKEER**

*Verklarende noot*

Dwingende bepalingen inzake de radioluisterwacht zijn opgenomen in het radioreglement en in SOLAS 74, zoals gewijzigd. Bepalingen inzake het onderhoud van radioapparatuur zijn opgenomen in SOLAS 74, zoals gewijzigd, en in de door de IMO aangenomen richtlijnen.

#### *Voorschrift IV/1*

### **Toepassing**

1. Behoudens het bepaalde in punt 2, zijn de bepalingen van dit hoofdstuk van toepassing op radio-operatoren aan boord van schepen in het GMDSS, zoals voorgeschreven door SOLAS 74, zoals gewijzigd.
2. Personeel belast met het radioverkeer op schepen waarvan niet verlangd wordt dat zij voldoen aan de bepalingen van het GMDSS in hoofdstuk IV van SOLAS 74, hoeft niet aan de bepalingen van dit hoofdstuk te voldoen. Van radio-operatoren op deze schepen wordt niettemin verlangd dat zij voldoen aan de bepalingen van het radioreglement. De administratie zorgt ervoor dat, met betrekking tot zodanige radio-operatoren, passende vaarbevoegdheidsbewijzen, zoals voorgeschreven in het radioreglement, worden afgegeven of erkend.

#### *Voorschrift IV/2*

### **Verplichte minimumeisen inzake vaarbevoegdheidsverlening voor GMDSS-radio-operatoren**

1. Iedere persoon die belast is met radiotaken of deze vervult op een schip dat verplicht is aan het GMDSS deel te nemen, is in het bezit van een passend vaarbevoegdheidsbewijs dat betrekking heeft op de GMDSS en dat is afgegeven of erkend door de administratie krachtens de bepalingen van het radioreglement.
2. Bovendien moet ieder, die krachtens dit voorschrift een vaarbevoegdheidsbewijs wenst te verkrijgen voor het dienst doen op een schip dat volgens SOLAS 74, zoals gewijzigd, met een radio-installatie is uitgerust:
  - 2.1. minstens 18 jaar oud zijn; en
  - 2.2. een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-IV/2 van de STCW-code.

## **HOOFDSTUK V BIJZONDERE EISEN INZAKE OPLEIDING VAN PERSONEEL OP BEPAALDE SCHEEPSTYPEN**

#### *Voorschrift V/1-1*

### **Verplichte minimumeisen inzake de opleiding en diplomering van kapiteins, officieren en matrozen van olie- en chemicaliëntankers**

1. Officieren en matrozen aan wie speciale taken en verantwoordelijkheden worden opgedragen met betrekking tot de lading en de daarbij behorende uitrusting op olie-

of chemicaliëntankers, hebben een getuigschrift van een basisopleiding voor het behandelen van de lading van olie- en chemicaliëntankers.

2. Ieder die een getuigschrift van een basisopleiding voor het behandelen van de lading van olie- en chemicaliëntankers wenst te verkrijgen, heeft een basisopleiding voltooid in overeenstemming met de bepalingen van sectie A-VI/1 van de STCW-code en heeft:
  - (1) ten minste drie maanden goedgekeurde diensttijd voltooid op olie- of chemicaliëntankers en voldoet aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-V/1-1, lid 1, van de STCW-code; of
  - (2) een goedgekeurde basisopleiding voor het behandelen van de lading van olie- en chemicaliëntankers voltooid en voldoet aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-V/1-1, lid 1, van de STCW-code.
3. Kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste stuurleden, tweede werktuigkundigen en iedereen die rechtstreeks verantwoordelijk is voor het laden, lossen, de te nemen voorzorgsmaatregelen tijdens de reis, de behandeling van de lading, het reinigen van tanks of andere werkzaamheden met betrekking tot de lading van olietankers, hebben een getuigschrift van een voortgezette opleiding voor het behandelen van de lading van olietankers.
4. Ieder die een getuigschrift van een voortgezette opleiding voor het behandelen van de lading van olietankers wenst te verkrijgen, moet:
  - (1) voldoen aan de eisen voor het ontvangen van een getuigschrift van een basisopleiding voor het behandelen van de lading van olie- en chemicaliëntankers; en
  - (2) naast een getuigschrift van een basisopleiding voor het behandelen van de lading van olie- en chemicaliëntankers:
  - (3) ten minste drie maanden goedgekeurde diensttijd op olietankers hebben voltooid, of
    - (a) ten minste een maand goedgekeurde opleiding aan boord van olietankers hebben voltooid in een hoedanigheid boven de sterkte met minstens drie laad- en drie losbehandelingen die is vastgelegd in een goedgekeurd stageboek, in overeenstemming met de richtsnoeren in sectie B-V/1 van de STCW-code en
    - (b) een goedgekeurde voortgezette opleiding voor het behandelen van de lading van olietankers hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-V/1-1, lid 2, van de STCW-code.
5. Kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste stuurleden, tweede werktuigkundigen en iedereen die rechtstreeks verantwoordelijk is voor het laden, lossen, de te nemen voorzorgsmaatregelen tijdens de reis, de behandeling van de lading, het reinigen van tanks of andere werkzaamheden met betrekking tot de lading van chemicaliëntankers, hebben een getuigschrift van een voortgezette opleiding voor het behandelen van de lading van chemicaliëntankers.

6. Ieder die een getuigschrift van een voortgezette opleiding voor het behandelen van de lading van chemicaliëntankers wenst te verkrijgen, moet:
- (1) voldoen aan de eisen voor het ontvangen van een getuigschrift van een basisopleiding voor het behandelen van de lading van olie- en chemicaliëntankers; en
  - (2) naast een getuigschrift van een basisopleiding voor het behandelen van de lading van olie- en chemicaliëntankers:
    - (a) ten minste drie maanden goedgekeurde diensttijd op chemicaliëntankers hebben voltooid, of
    - (b) ten minste een maand goedgekeurde opleiding aan boord van chemicaliëntankers hebben voltooid in een hoedanigheid boven de sterkte met minstens drie laad- en drie losbehandelingen die is vastgelegd in een goedgekeurd stageboek, in overeenstemming met de richtsnoeren in sectie B-V/1 van de STCW-code; en
  - (3) een goedgekeurde voortgezette opleiding voor het behandelen van de lading van chemicaliëntankers hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-V/1-1, lid 3, van de STCW-code.
7. De lidstaten dragen er zorg voor dat een bekwaamheidsbewijs wordt afgegeven aan zeevarenden die bevoegd zijn in overeenstemming met de leden 2, 4 of 6, voor zover van toepassing, of dat een bestaand vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs vermatroosd gaat van een officiële verklaring.

#### *Voorschrift V/1-2*

#### **Verplichte minimumeisen inzake de opleiding en diplomering van kapiteins, officieren en matrozen van vloeibaargastankers**

1. Officieren en matrozen, aan wie speciale taken en verantwoordelijkheden worden opgedragen met betrekking tot de lading en de daarbij behorende uitrusting op vloeibaargastankers, hebben een getuigschrift van een basisopleiding voor het behandelen van de lading van vloeibaargastankers.
2. Ieder die een getuigschrift van een basisopleiding voor het behandelen van de lading van vloeibaargastankers wenst te verkrijgen, heeft een basisopleiding voltooid in overeenstemming met de bepalingen van sectie A-VI/1 van de STWC-code en heeft:
  - (1) ten minste drie maanden goedgekeurde diensttijd op vloeibaargastankers voltooid en voldoet aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-V/1-2, lid 1, van de STCW-code; of
  - (2) heeft een goedgekeurde basisopleiding voor het behandelen van de lading van vloeibaargastankers voltooid en voldoet aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-V/1-2, lid 1, van de STCW-code.
3. Kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste stuurleden, tweede werktuigkundigen en iedereen die rechtstreeks verantwoordelijk is voor het laden, lossen, de te nemen



voorzorgsmaatregelen tijdens de reis, de behandeling van de lading, het reinigen van tanks of andere werkzaamheden met betrekking tot de lading van vloeibaargastankers, hebben een getuigschrift van een voortgezette opleiding voor het behandelen van de lading van vloeibaargastankers.

4. Ieder die een getuigschrift van een voortgezette opleiding voor het behandelen van de lading van vloeibaargastankers wenst te verkrijgen, moet:
  - (1) voldoen aan de eisen voor het ontvangen van een getuigschrift van een basisopleiding voor het behandelen van de lading van vloeibaargastankers; en
  - (2) moet, naast een getuigschrift van een basisopleiding voor het behandelen van de lading van vloeibaargastankers:
    - (a) ten minste drie maanden goedgekeurde diensttijd op vloeibaargastankers hebben voltooid, of
    - (b) ten minste een maand goedgekeurde opleiding aan boord van vloeibaargastankers hebben voltooid in een hoedanigheid boven de sterkte met ten minste drie laad- en drie losbehandelingen die is vastgelegd in een goedgekeurd stageboek, in overeenstemming met de richtsnoeren in sectie B-V/1 van de STCW-code; en
  - (3) een goedgekeurde voortgezette opleiding voor het behandelen van de lading van vloeibaargastankers hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van sectie A-V/1-2, lid 2, van de STCW-code.
5. De lidstaten dragen er zorg voor dat een bekwaamheidsbewijs wordt afgegeven aan zeevarenden die bevoegd zijn in overeenstemming met lid 2 of 4, voor zover van toepassing, of dat een bestaand vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs vermatroosd gaat van een officiële verklaring.

#### *Voorschrift V/2*

### **Verplichte minimumeisen inzake de opleiding en bevoegdheden van kapiteins, officieren, matrozen en ander personeel op passagiersschepen**

1. Dit voorschrift heeft betrekking op kapiteins, officieren, matrozen en ander personeel dat dienst doet aan boord van passagiersschepen op internationale reizen. De lidstaten bepalen de toepasbaarheid van deze eisen op personeel dat dienst doet op passagiersschepen op binnenlandse reizen.
2. Alvorens hun taken aan boord van passagiersschepen worden opgedragen, hebben zeevarenden de opleiding, zoals vereist in de leden 4 tot en met 7, voltooid, in overeenstemming met hun hoedanigheid, taken en verantwoordelijkheden.
3. Zeevarenden van wie verlangd wordt dat zij een opleiding volgen in overeenstemming met de leden 4, 6 en 7, hebben passende herhalingscursussen gevolgd, met tussenpozen van niet meer dan vijf jaar of moeten kunnen aantonen dat zij in de vijf voorafgaande jaren het voorgeschreven bekwaamheidsniveau hebben gehaald.

4. Kapiteins, officieren en ander personeel dat in de alarmrol wordt aangewezen om passagiers bij te staan in noodsituaties aan boord van passagiersschepen, hebben een opleiding voltooid in het beheersen van mensenmassa's, zoals omschreven in sectie A-V/2, lid 1, van de STCW-code.
5. Personeel dat in de passagiersruimten aan boord van passagiersschepen direct bij de dienstverlening aan passagiers betrokken is, heeft de veiligheidsopleiding, omschreven in sectie A-V/2, lid 2, van de STCW-code voltooid.
6. Kapiteins, hoofdwerktuigkundigen, eerste stuurlieden, tweede werktuigkundigen en iedereen die in de alarmrol wordt aangewezen en verantwoordelijkheid draagt voor de veiligheid van passagiers in noodsituaties aan boord van passagiersschepen hebben een goedgekeurde opleiding in crisisbeheer en menselijk gedrag voltooid, zoals omschreven in sectie A-V/2, lid 3, van de STCW-code.
7. Kapiteins, eerste stuurlieden, hoofdwerktuigkundigen, tweede werktuigkundigen en iedereen die belast is met de directe verantwoordelijkheid voor het aan en van boord gaan van passagiers, het laden, lossen of vastzetten van de lading of het sluiten van openingen in de romp aan boord van ro-ro-passagiersschepen, hebben een goedgekeurde opleiding betreffende de veiligheid van passagiers, de veiligheid van de lading en de integriteit van de romp voltooid, zoals omschreven in sectie A-V/2, lid 4, van de STCW-code.
8. De lidstaten zorgen ervoor dat een schriftelijk bewijs van voltooide opleiding wordt afgegeven aan iedereen die bevoegd wordt bevonden volgens de bepalingen van dit voorschrift.

## **HOOFDSTUK VI NOODSITUATIES, VEILIGHEID OP HET WERK, BEVEILIGING, MEDISCHE VERZORGING EN OVERLEVINGSMAATREGELEN**

### *Voorschrift VI/1*

#### **Verplichte minimumeisen betreffende het zich vertrouwd maken met de dienst aan boord op het gebied van, basisopleiding in en instructie over veiligheid voor alle zeevarenden**

1. Zeevarenden worden vertrouwd gemaakt met de dienst aan boord en ontvangen een basisopleiding of instructie in overeenstemming met sectie A-VI/1 van de STCW-code, en voldoen aan de desbetreffende bekwaamheidsnormen die daarin zijn omschreven.
2. In gevallen waarin de basisopleiding niet is inbegrepen in de kwalificaties voor het af te geven vaarbevoegdheidsbewijs, wordt een bekwaamheidsbewijs afgegeven waarin staat vermeld dat de houder een basisopleidingscursus heeft gevolgd.

### *Voorschrift VI/2*

## **Verplichte minimumeisen betreffende de afgifte van bewijzen van bekwaamheid inzake het gebruik van reddingsmiddelen, hulpverleningsboten en snelle hulpverleningsboten**

1. Ieder die een bekwaamheidsbewijs inzake het gebruik van reddingsmiddelen en andere dan snelle hulpverleningsboten, wenst te verkrijgen, moet:
  - (1) minstens 18 jaar oud zijn;
  - (2) een goedgekeurde diensttijd van ten minste twaalf maanden hebben voltooid of een goedgekeurde opleidingscursus hebben gevolgd en goedgekeurde diensttijd van ten minste zes maanden hebben voltooid; en
  - (3) voldoen aan de bekwaamheidsnormen voor bekwaamheidsbewijzen inzake het gebruik van reddingsmiddelen en hulpverleningsboten, omschreven in sectie A-VI/2, leden 1 tot en met 4, van de STCW-code.
  
2. Ieder die een bekwaamheidsbewijs inzake het gebruik van snelle hulpverleningsboten wenst te verkrijgen, moet:
  - (1) in het bezit zijn van een bekwaamheidsbewijs inzake het gebruik van reddingsmiddelen en andere dan snelle hulpverleningsboten;
  - (2) een goedgekeurde opleidingscursus hebben gevolgd; en
  - (3) voldoen aan de bekwaamheidsnormen voor bekwaamheidsbewijzen inzake het gebruik van snelle hulpverleningsboten, omschreven in sectie A-VI/2, leden 7 tot en met 10, van de STCW-code.

### *Voorschrift VI/3*

#### **Verplichte minimumeisen inzake de opleiding in gevorderde brandbestrijdingstechnieken**

1. Zeevarenden die aangewezen zijn om leiding te geven aan brandbestrijdingsoperaties, hebben met goed gevolg een voortgezette opleiding in brandbestrijdingsmethoden gevolgd, met bijzondere nadruk op organisatie, tactiek en bevelvoering, in overeenstemming met de bepalingen van sectie A-VI/3, leden 1 tot en met 4, van de STCW-code en voldoen aan de daarin omschreven bekwaamheidsnormen.
  
2. In gevallen waarin een opleiding in gevorderde brandbestrijdingstechnieken niet is inbegrepen in de kwalificaties voor het af te geven vaarbevoegdheidsbewijs, wordt een bekwaamheidsbewijs, voor zover van toepassing, afgegeven waarin staat vermeld dat de houder een opleidingscursus in gevorderde brandbestrijdingstechnieken heeft gevolgd.

### *Voorschrift VI/4*

#### **Verplichte minimumeisen betreffende eerste hulp en medische verzorging**

1. Zeevarenden, aangewezen om eerste hulp te verlenen aan boord van een schip, voldoen aan de bekwaamheidsnormen inzake het verlenen van eerste hulp, omschreven in sectie A-VI/4, leden 1, 2 en 3, van de STCW-code.
2. Zeevarenden, aangewezen om medische verzorging aan boord van een schip op zich te nemen, voldoen aan de bekwaamheidsnormen inzake medische verzorging aan boord van schepen, omschreven in sectie A-VI/4, leden 4, 5 en 6, van de STCW-code.
3. In gevallen waarin een opleiding in eerste hulp of medische verzorging aan boord van schepen niet is inbegrepen in de kwalificaties voor het af te geven vaarbevoegdheidsbewijs, wordt een bekwaamheidsbewijs, voor zover van toepassing, afgegeven, waarin staat vermeld dat de houder een opleidingscursus in eerste hulp of medische verzorging heeft gevolgd.

#### *Voorschrift VI/5*

### **Verplichte minimumeisen voor de afgifte van bekwaamheidsbewijzen voor veiligheidsofficieren van schepen**

1. Ieder die een bekwaamheidsbewijs als veiligheidsofficier van een schip wenst te verkrijgen, moet:
  - (1) een goedgekeurde dienstdtijd van ten minste twaalf maanden of een passende dienstdtijd en kennis van bedrijfsvoering aan boord van een schip hebben voltooid; en
  - (2) voldoen aan de bekwaamheidsnormen voor bekwaamheidsbewijzen als veiligheidsofficier van een schip, omschreven in sectie A-VI/5, leden 1 tot en met 4, van de STCW-code.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat aan iedereen die bevoegd wordt bevonden volgens de bepalingen van dit voorschrift een bekwaamheidsbewijs wordt afgegeven.

#### *Voorschrift VI/6*

### **Verplichte minimumeisen betreffende basisopleiding in en instructie over veiligheid voor alle zeevarenden**

1. Zeevarenden worden vertrouwd gemaakt met de dienst aan boord op het gebied van veiligheid en hebben een bewustmakingsopleiding in of -instructie over veiligheid ontvangen, in overeenstemming met sectie A-VI/6, leden 1 tot en met 4, van de STCW-code, en voldoen aan de desbetreffende bekwaamheidsnormen die daarin zijn omschreven.
2. In gevallen waarin bewustmaking van veiligheid niet is inbegrepen in de kwalificaties voor het af te geven vaarbevoegdheidsbewijs, wordt een bekwaamheidsbewijs afgegeven waarin staat vermeld dat de houder de bewustmakingsopleidingscursus op het gebied van veiligheid heeft gevolgd.
3. Elke lidstaat vergelijkt de opleiding in of instructie over veiligheid die hij verlangt van zeevarenden die over kwalificaties beschikken of deze kunnen aantonen vóór de

inwerkingtreding van deze richtlijn, met die welke in sectie A-VI/6, lid 4, van de STCW-code is genoemd, en stelt vast of het noodzakelijk is deze zeevarenden te vragen hun kwalificaties bij te werken.

### **Zeevarenden met bepaalde veiligheidstaken**

4. Zeevarenden met bepaalde veiligheidstaken voldoen aan de bekwaamheidsnormen in sectie A-VI/6, leden 6 tot en met 8, van de STCW-code.
5. In gevallen waarin een opleiding in bepaalde veiligheidstaken niet is inbegrepen in de kwalificaties voor het af te geven vaarbevoegdheidsbewijs, wordt een bekwaamheidsbewijs afgegeven waarin staat vermeld dat de houder een opleidingscursus voor bepaalde veiligheidstaken heeft gevolgd.
6. Elke lidstaat vergelijkt de normen voor de veiligheidsopleiding die hij stelt aan zeevarenden met bepaalde veiligheidstaken die over kwalificaties beschikken of deze kunnen aantonen vóór de inwerkingtreding van deze richtlijn, met die welke in sectie A-VI/6, lid 8, van de STCW-code zijn genoemd, en stelt vast of het noodzakelijk is deze zeevarenden te vragen hun kwalificaties te bij te werken.

## **HOOFDSTUK VII ALTERNATIEVE VAARBEVOEGDHEIDSBEWIJZEN**

### *Voorschrift VII/1*

#### **Afgifte van alternatieve vaarbevoegdheidsbewijzen**

1. Niettegenstaande de eisen inzake vaarbevoegdheidsverlening, zoals neergelegd in de hoofdstukken II en III van deze bijlage, kunnen lidstaten ervoor kiezen andere vaarbevoegdheidsbewijzen af te geven of te doen afgeven dan die welke in de voorschriften van die hoofdstukken zijn genoemd, op voorwaarde dat:
  - (1) de betrokken functies en verantwoordelijkheidsniveaus die op de vaarbevoegdheidsbewijzen en de officiële verklaringen zullen worden vermeld, geselecteerd worden uit en gelijk zijn aan die welke voorkomen in de secties 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, en A-IV/2 van de STCW-code;
  - (2) de kandidaten een goedgekeurde studie en opleiding hebben voltooid en voldoen aan de bekwaamheidsnormen van de desbetreffende secties van de STCW-code en zoals vermeld in sectie A-VII/1 van deze code, ten behoeve van de functies en niveaus die op de vaarbevoegdheidsbewijzen en de officiële verklaringen zullen worden vermeld;
  - (3) de kandidaten goedgekeurde diensttijd hebben voltooid, passend bij de uitvoering van de functies en niveaus die op het vaarbevoegdheidsbewijs zullen worden vermeld. De minimale duur van de diensttijd is gelijk aan de duur van diensttijd, voorgeschreven in de hoofdstukken II en III van deze bijlage. De minimale duur van de diensttijd mag echter niet korter zijn dan die welke is voorgeschreven in sectie A-VII/2 van de STCW-code;

- (4) de kandidaten die een vaarbevoegdheidsbewijs wensen te verkrijgen en die op operationeel niveau de navigatiefunctie zullen verrichten, voldoen aan de geldende eisen van de voorschriften in hoofdstuk IV, voorzover van toepassing, voor het verrichten van radiowerkzaamheden in overeenstemming met het radioreglement;
  - (5) de vaarbevoegdheidsbewijzen worden afgegeven in overeenstemming met de eisen van artikel 2 en de bepalingen van hoofdstuk VII van de STCW-code.
2. Vaarbevoegdheidsbewijzen krachtens dit hoofdstuk mogen niet worden afgegeven indien een lidstaat niet de volgens het STCW-verdrag vereiste informatie aan de Commissie heeft toegezonden.

#### *Voorschrift VII/2*

### **Vaarbevoegdheidsbewijzen voor zeevarenden**

Iedere zeevarende die een functie of een aantal functies verricht, omschreven in de tabellen A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 of A-II/5 van hoofdstuk II of in de tabellen A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 of A-III/5 van hoofdstuk III of in tabel A-IV/2 van hoofdstuk IV van de STCW-code, dient in het bezit te zijn van een vaarbevoegdheidsbewijs of een bekwaamheidsbewijs, voor zover van toepassing.

#### *Voorschrift VII/3*

### **Beginselen inzake de afgifte van alternatieve vaarbevoegdheidsbewijzen**

1. Een lidstaat die verkiest alternatieve vaarbevoegdheidsbewijzen af te geven of te doen afgeven, zorgt ervoor dat de volgende beginselen in acht worden genomen:
  - (1) geen alternatief systeem van bevoegdheidsverlening mag ten uitvoer gelegd worden, indien het niet een mate van veiligheid op zee garandeert en een preventieve werking heeft met betrekking tot verontreiniging, die ten minste gelijk zijn aan die welke in de andere hoofdstukken zijn geregeld en
  - (2) alle regelingen inzake de afgifte van alternatieve vaarbevoegdheidsbewijzen, afgegeven krachtens dit hoofdstuk, voorzien in de mogelijkheid deze in te wisselen tegen vaarbevoegdheidsbewijzen die zijn afgegeven krachtens de andere hoofdstukken.
2. Het beginsel van inwisselbaarheid, vermeld in punt 1, moet garanderen dat:
  - (1) zeevarenden die gediplomeerd zijn volgens de regelingen van de hoofdstukken II en/of III en zij die gediplomeerd zijn volgens hoofdstuk VII, dienst kunnen doen op schepen die hetzij de gebruikelijke, hetzij een andere vorm van bedrijfsvoering aan boord hebben en
  - (2) zeevarenden niet worden opgeleid voor speciale regelingen aan boord op een wijze die hun mogelijkheden om hun vaardigheden elders aan te wenden, zou aantasten.
3. Bij het afgeven van een vaarbevoegdheidsbewijs krachtens de bepalingen van dit hoofdstuk worden de volgende beginselen in acht genomen:

- (1) de afgifte van alternatieve vaarbevoegdheidsbewijzen mag op zich niet worden gebruikt:
    - (a) om het aantal bemanningsleden aan boord te verminderen;
    - (b) om het aanzien van het beroep te schaden of afbreuk te doen aan de vakkundigheid van de zeevarenden; of
    - (c) om te rechtvaardigen dat gedurende een bepaalde wachtdienst de gecombineerde taken van officieren in de machinekamerwacht en in de brugwacht aan de houder van slechts één enkel vaarbevoegdheidsbewijs worden opgedragen en
  - (2) degene die het bevel voert, wordt aangewezen als de kapitein; de rechtspositie en het gezag van de kapitein en anderen wordt niet ongunstig beïnvloed door het in de praktijk brengen van een regeling voor alternatieve bevoegdheidsverlening.
4. De beginselen van de punten 1 en 2 garanderen dat de bekwaamheid van zowel dekofficieren als werktuigkundigen gehandhaafd blijft.'

## Bijlage II

Bijlage II, punt 3, wordt vervangen door:

'3. De Commissie, bijgestaan door het Europees Agentschap voor maritieme veiligheid en met eventuele deelneming van de betrokken lidstaat heeft zich via een beoordeling van die partij, die onder meer de inspectie van voorzieningen en procedures kan omvatten, ervan vergewist dat de voorschriften van het verdrag betreffende bekwaamheidsnormen, opleiding en diplomering en kwaliteitsnormen volledig worden nageleefd.'



### **Bijlage III**

#### **'BIJLAGE V AAN DE COMMISSIE MEE TE DELEN GEGEVENSTYPEN VOOR STATISTISCHE DOELEINDEN**

1. Waar naar deze bijlage wordt verwezen, moeten de volgende gegevens die genoemd zijn in sectie A-I/2, lid 9, van de STCW-code voor alle vaarbevoegdheidsbewijzen of officiële verklaringen van hun afgifte, alle officiële verklaringen van de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen die door andere landen zijn afgegeven, en alle bekwaamheidsbewijzen die aan matrozen zijn afgegeven, worden overgelegd:

Vaarbevoegdheidsbewijzen/ Officiële verklaringen van hun afgifte:

- eenduidig identificatienummer van de zeevarende,
- naam van de zeevarende,
- geboortedatum van de zeevarende,
- nationaliteit van de zeevarende,
- geslacht van de zeevarende,
- officieel verklaard nummer van het vaarbevoegdheidsbewijs,
- nummer van de officiële verklaring van afgifte,
- hoedanigheid/-heden,
- afgifte datum of meest recente datum van verlenging van de geldigheid van het document,
- vervaldatum,
- status van het vaarbevoegdheidsbewijs (geldig, ingetrokken, ongeldig verklaard, als vermist aangemeld, vernietigd),
- beperkingen.

Officiële verklaringen van de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen die door andere landen zijn afgegeven:

- eenduidig identificatienummer van de zeevarende,
- naam van de zeevarende,
- geboortedatum van de zeevarende,
- nationaliteit van de zeevarende,
- geslacht van de zeevarende,
- land dat het originele vaarbevoegdheidsbewijs heeft afgegeven,

- origineel nummer van het vaarbevoegdheidsbewijs,
- nummer van de officiële verklaring van de erkenning van vaarbevoegdheidsbewijzen die door andere landen zijn afgegeven,
- hoedanigheid/-heden,
- afgiftedatum of meest recente datum van verlenging van de geldigheid van het document,
- vervaldatum,
- status,
- beperkingen.

Bekwaamheidsbewijzen die aan matrozen zijn afgegeven (indien beschikbaar):

- eenduidig identificatienummer van de zeevarende,
- naam van de zeevarende,
- geboortedatum van de zeevarende,
- nationaliteit van de zeevarende,
- geslacht van de zeevarende,
- nummer van het bekwaamheidsbewijs dat aan de matroos is afgegeven,
- hoedanigheid/-heden,
- afgiftedatum of meest recente datum van verlenging van de geldigheid van het document,
- vervaldatum,
- status.

2. De gegevens waarop de wetgeving inzake gegevensbescherming van toepassing is, kunnen in een anoniem formaat worden meegedeeld.