

# STCW-Übereinkommen

## Manila-Änderungen 2010



BUNDESAMT FÜR  
SEESCHIFFFAHRT  
UND  
HYDROGRAPHIE

### Grundsätze

Durch Änderungen in der Anlage zum STCW-ÜE mit den verbindlichen Regeln sowie den Anhängen zur Anlage (verbindlicher STCW-Code Teil A / unverbindlicher STCW-Code Teil B) wurden in einem vierjährigem Überarbeitungsprozess folgende Grundsätze umgesetzt:

- die Struktur und Zielsetzung des STCW-ÜE in der Fassung von 1995 wurde beibehalten,
- die Mindeststandards wurden nicht herabgesetzt,
- das Übereinkommen (Artikelbereich) blieb unverändert,
- Unstimmigkeiten wurden erfasst und grundsätzlich beseitigt,
- Kommunikationsstandards (Bordintern, Schiff-Schiff, Schiff-Land) wurden verbessert,
- das Übereinkommen berücksichtigt technische Weiterentwicklungen und entspricht den aktuellen Erfordernissen,
- die besonderen Bedingungen für küstennahe Reisen sowie der Offshore-Industrie wurden berücksichtigt,
- die Anforderungen an die Seeleute zur Förderung des Umweltschutzes auf See und im Hafen sowie zur Gefahrenabwehr auf den Schiffen wurden einbezogen (ISPS-Code).

### Änderungen

Im Folgenden werden wesentliche Änderungen in Stichworten aufgezählt.

#### Kapitel 1 Allgemeine Bestimmungen

- Einführungen von Definitionen u.a. für „Certification of Competency (CoC)“, „Certification of Proficiency (CoP)“ „Documentary evidence (DocE)“.
- Erteilte CoC / (CoP) müssen in elektronischen Datenbanken erfasst und Auskünfte hieraus, zur Bestätigung der Echtheit und Gültigkeit, ermöglicht werden (vgl. Regel I/2, Tabelle B-I/2).
- Zeugnisse dürfen nur erteilt werden, wenn alle Erteilungsvoraussetzungen verifiziert worden sind (Regel I/2).
- Die Grundsätze für küstennahes Reisen wurden spezifiziert.
- Es werden Seediensttauglichkeitszeugnisse gemäß STCW-ÜE eingeführt. Die Mindestinformationen hierfür wurden festgelegt (Regel I/9).
- Das Verfahren für die Erteilung von Seediensttauglichkeitszeugnissen wurde festgelegt:
  - Geeignete Ärzte müssen für die Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen von den Vertragsparteien anerkannt werden. Ein Register hierüber muss eingerichtet und für andere Vertragsparteien, Unternehmen und Seeleute zugänglich gemacht werden.
  - Die Vertragsparteien müssen Richtlinien gemäß STCW-ÜE bezüglich der Seediensttauglichkeitsuntersuchung und der Seediensttauglichkeitszeugnisse erstellen.

- Es müssen zukünftig auch alle Befähigungsnachweise für den Dienst auf Tankschiffen formal gemäß Regel I/10 der Anlage zum STCW-UE anerkannt werden.
- Für die formale Anerkennung von CoC`s (Seefunk / Nautik / Technik / Tanker) anderer Vertragsparteien wurden die Regeln in Regel I/10 deutlicher formuliert.
- Gültigkeitsverlängerung von CoC`s: Die Vorschriften für den Nachweis des Fortbestandes der Befähigung wurden präzisiert. Gemäß Kapitel II bzw. III der Anlage zum STCWÜE müssen Befähigungszeugnisse hinsichtlich ECDIS / Mittelspannungsanlagen im Einzelfall eingeschränkt werden.
- Unternehmen werden für eine sichere Kommunikation auf dem Schiff - Schiff/Schiff - Schiff/ Land gemäß SOLAS (Englisch) verantwortlich gemacht.
- Unternehmen werden für eine kontinuierliche Fortbildung ihrer Seeleute verantwortlich gemacht.
- In Teil B wurden u.a. Empfehlungen aufgenommen
  - für die Zulassung von Fernausbildungskursen,
  - zur Erteilung einer schriftlichen Eingangsbestätigung eines Antrages auf Ausstellung eines Anerkennungsvermerkes,
  - im Zusammenhang mit der Nutzung von ARPA-Simulatoren. Hier muss zukünftig ECDIS berücksichtigt werden,
  - bei den empfohlenen Leistungsnormen für nicht verbindliche Simulationsarten müssen zukünftig Seefunkmeldungen, sowie realistische VTS Kommunikation zwischen Schiff und Land berücksichtigt werden.

## **Kapitel 2 Kapitän und Decksbereich**

- Auf allen Ebenen (Unterstützungs-, Betriebs-, Führungsebene): Zur Förderung des Meeresumweltschutzes, zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sowie zur Anpassung an die technische Entwicklung wurden die nachzuweisenden Kompetenzen überarbeitet.
- Unterstützungsebene: Einführung von Standards für „Facharbeiter Deck“ (able seafarer deck).
- Betriebsebene (Nautischer Wachoffizier):
  - Einführung Bridge resource management.
  - detailliertere Standards für die ECDIS Ausbildung. Sofern diese Kompetenz nicht glaubhaft gemacht werden kann, sind COC hinsichtlich ECDIS mit einer Einschränkung zu versehen.
  - allgemeinere Formulierungen hinsichtlich der Kompetenzen in terrestrischer Funknavigation.
  - Berücksichtigung Vessel Traffic Service.
  - Bereinigung der Tabellen hinsichtlich Unstimmigkeiten in der Radar und ARPA Ausbildung.
  - die in den Regeln VI/2 (Rettungsbootmann), VI/3 (Fortschrittliche Brandbekämpfung) sowie VI/4 (medizinische Fürsorge) aufgeführten Kompetenzen müssen berücksichtigt werden.
- Führungsebene (Erster Offizier / Kapitän): Einführung von Leadership skills.

- Zur Anpassung an die aktuellen Erfordernisse wurden in Teil B des Übereinkommens Empfehlungen hinsichtlich der Ausbildung in astronomischer Navigation aufgenommen.

### **Kapitel 3 Technischer Bereich**

- Auf allen Ebenen (Unterstützungs-, Betriebs-, Führungsebene): Zur Förderung des Meeresumweltschutzes, zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sowie zur Anpassung an die technische Entwicklung wurden die nachzuweisenden Kompetenzen überarbeitet.
- Unterstützungsebene:
  - Einführung von Standards für „Facharbeiter Maschine“ (able seafarer engine).
  - Einführung von Standards für „Facharbeiter Elektrotechnik“ (electro-technical rating).
- Betriebsebene (Technischer Wachoffizier):
  - Einführung von Kompetenzen bezüglich Engineroom resource management.
  - Einführung von Kompetenzen bezüglich Mittelspannungsanlagen.
  - Anhebung der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit von 6 auf 12 Monate (einschließlich Metallbearbeitung).
  - Einführung von Standards für Elektrotechnikoffiziere (electro-technical officer, ETO). Diese Standards korrelieren mit Regel III/1 (Technischer Wachoffizier), so dass eine Modulausbildung realisiert werden kann.
- Führungsebene (Zweiter Technischer Offizier / Leiter der Maschinenanlagen):
  - Einführung Leadership skills
  - Mittelspannungsanlagen
  - die bisher vorgeschriebene 12-monatige Erfahrungsseefahrtzeit zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses zum Zweiten technischen Offizier darf nicht mehr als technischer Offizierassistent abgeleistet werden, sondern muss in einer verantwortlichen Position als technischer Wachoffizier abgeleistet werden.
  - die bisher vorgeschriebene Erfahrungsseefahrtzeit zum Erwerb eines Befähigungszeugnisses zum Leiter der Maschinenanlage darf von 36 auf 24 Monate reduziert werden, sofern mindestens 12 Monate eine Tätigkeit als Zweiter technischer Offizier nachgewiesen wird.
  - die in den Regeln VI/2 (Rettungsbootmann), VI/3 (Fortschrittliche Brandbekämpfung) sowie VI/4 Abs. 1 (medizinische Erste Fürsorge) aufgeführten Kompetenzen müssen berücksichtigt werden

### **Kapitel 4 Funkverkehr und Funkpersonal**

- IMO Merchant Ship Search and Rescue (MERSAR) wird durch International Aeronautical and Maritime Search and Rescue ersetzt.
- „Radio personnel“ wird durch „radio operators“ ersetzt.

## **Kapitel 5 Besondere Ausbildungsanforderungen für das Personal auf bestimmten Schiffstypen**

- Die Kompetenzen für den Dienst auf RoRo-Fahrgastschiffen / Fahrgastschiffen wurden neu strukturiert und komplett überarbeitet:
  - Streichung RoRo-Fahrgastschiffe: Zur Abdeckung notwendiger ergänzender Kompetenzen auf RoRo-Fahrgastschiffen sind zukünftig die Unternehmen verantwortlich. Diese müssen entsprechende Einweisungen an Bord durchführen.
  - Fahrgastschiffe: Für unterschiedliche Zielgruppen wird es drei Ausbildungsbereiche geben (Crowd management training / Passenger safety, cargo safety and hull integrity training / Crisis management and human behaviour training). Es sind weitestgehend die Kompetenzen aus dem Bereich der RoRo-Fahrgastschiffahrt in die Fahrgastschiffahrt transferiert worden.
  - es sind lediglich DocE vorgeschrieben
- Die Kompetenzen für den Dienst auf Tankschiffen wurden neu strukturiert, inhaltlich überarbeitet und in drei Stufen gegliedert: Familiarisation (Einweisung) / Basic (Grundausbildung) / Advanced (Fortgeschrittenen Schulung):
  - Basic Training Öl- und Chemikalien Tanker, einschließlich Brandbekämpfung
  - Basic Training Gastanker, einschließlich Brandbekämpfung (Die nachzuweisenden Kompetenzen auf Basic-level waren bisher für alle Tankerschiffstypen identisch)
  - Advanced Training Öltanker
  - Advanced Training Chemikaliertanker
  - Advanced Training Gastanker
- In Teil B wurden Empfehlungen aufgenommen
  - für die Einführung einer strukturierten 1-monatigen Fortbildung mit Training Record Book für den Dienst auf Tankschiffen (alternativ zu einer 3-monatigen unstrukturierten Seefahrtszeit)
  - zur Umsetzung des High-Speed-Craft Code von 1994 und 2000
  - für Fortbildung von Kapitänen und nautischen Offizieren für den Dienst auf Offshore-Supply Vessels (OSV), einschließlich Anchor Handling
  - hinsichtlich der Nutzung von Dynamic positioning systems
  - zur Fortbildung von Kapitänen und Offizieren für den Dienst auf Schiffen in polaren Gewässern

## **Kapitel 6 Aufgaben im Zusammenhang mit Notfällen, beruflicher Sicherheit, Gefahrenabwehr, medizinischer Fürsorge und dem Überleben**

- Strukturierung aller Kompetenzbereiche in die Stufen *Familiarisation* (Einweisung) / *Basic* (Grundausbildung) / *Advanced* (Fortgeschrittenen Schulung).
- Auf allen Ausbildungsstufen Ergänzungen zum Meeresumweltschutz.
- Entsprechend dem ISPS-Code zusätzlich zum SSO verbindliche Schulungen zur Gefahrenabwehr auf drei Stufen: *Familiarisation* (für alle Seeleu-

te), *Basic* (für Seeleute mit zugewiesenen Sicherheitsaufgaben) und *Advanced* (SSO) unter Berücksichtigung von Piraterie und Raubüberfällen.

- Verbindliche Auffrischungen für alle Seeleute hinsichtlich Sicherheitsgrundausbildung, Rettungsbootmann und fortschrittlicher Brandbekämpfung (alle fünf Jahre). Ein DocE wird notwendig.

### **Kapitel 7 Erteilung sonstiger Befähigungszeugnisse**

Das Kapitel ermöglicht u.a. eine effektivere Ausbildung von Facharbeitern, die sowohl im Decks- und Maschinenbereich qualifiziert werden sollen. Für die Ausbildung von Schiffsmechanikern genügt daher eine Seefahrtzeit von 16 Monaten (netto, ohne Abzug von Urlaubs und Krankheitstagen).

### **Kapitel 8 Wachdienst**

- Es wurde ein verbindlicher Alkoholgrenzwert (0,05% Alkohol im Blut) festgelegt
- Es wurden die Wachdienstvorschriften (Bridge- und Engine room resource management, Ankerwache, ...) aktualisiert.
- Im Rahmen der Anpassung der Wachdienstvorschriften an ILO 180 / MLC 2006 dürfen STCW-Vertragsparteien Ausnahmen bezüglich der Mindestruhezeiten unter Beachtung bestimmter Sicherheitsauflagen genehmigen (vgl. A-VIII/1 para 9 der Anlage zum STCWÜE).

### **Sonstiges**

- Es wurde eine Vielzahl von Resolutionen aufgenommen. U.a. wird angeregt, dass die Vertragsparteien jährlich (am 25.06.) einen „Tag der Seefahrer“ einführen.
- Die Befugnisse für Inhaber von technischen Befähigungszeugnissen für den Dienst auf Schiffen in „küstennahen Reisen“ dürfen nicht erweitert werden. Status quo bleibt erhalten.
- Es ist keine gesonderte Ausbildung für den Dienst auf Schiffen mit Dampftrieb eingeführt worden. Dampftechnik ist weiterhin in der Regelausbildung integriert. Wird die vorgeschriebene Kompetenz jedoch nicht vermittelt, sind die Befähigungszeugnisse wie bisher mit entsprechenden Einschränkungen zu versehen.
- Der ETO ist in Kapitel III (Engine Department) und nur auf Betriebsebene eingeführt worden.

## **Übergangsbestimmungen**

- Übergangsbestimmungen sind festgelegt in
  - Resolution 4
  - Regel I/15 der Anlage zum STCW-ÜE
  - A-VI/5 STCW-Code
- Manila-Änderungen treten am 01.01.2012 in Kraft
- Die Übergangsfrist endet mit Wirkung vom 01.01.2017
- Mit Wirkung vom 01.01.2012 dürfen Befähigungszeugnisse, Befähigungsnachweise, Seefunkzeugnisse und Anerkennungsvermerke in der Gültigkeitsdauer nur über den 01.01.2017 ausgestellt werden, wenn diese den Manila-Änderungen entsprechen. Ansonsten sind diese bis zum 31.12.2016 zu befristen.
- Die Ausbildungsanforderungen müssen mit Wirkung vom 01.07.2013 den Manila-Änderungen entsprechen.
- Bezüglich der Gefahrenabwehrausbildung nach A-VI/6 gilt eine gesonderte Regelung: Bis zum 01.01.2014 können Kompetenzen durch eine zugelassene Seefahrtzeit anerkannt werden. Mit Wirkung vom 01.01.2014 muss die Teilnahme an einer zugelassenen Schulung nachgewiesen werden.

## **Umsetzung (Vertragspartei Deutschland)**

- Bis Mitte 2011: IMO muss Vertragsparteien „beglaubigte Abschriften der 2010 Manila-Änderungen zum STCW-Übereinkommen“ zusenden.
- Bis 01.01.2012 Aktualisierung der EU-Richtlinie 2008/106/EC.
- Bis 01.01.2012: Nationale Umsetzung durch Veröffentlichung der amtlichen Übersetzung im Bundesgesetzblatt
- Aktualisierung bestehender Gesetze, Verordnungen, Richtlinien, Erlasse grundsätzlich bis spätestens zum 01.07.2013.
- Ab 01.01.2012 Erteilung und Gültigkeitsverlängerung von Befähigungszeugnissen, Befähigungsnachweisen und Anerkennungsvermerken in Übereinstimmung mit den Manila-Änderungen („Zeugnisstruktur“ bleibt grundsätzlich erhalten).
- Ab 01.07.2013 aktualisierte bzw. neue, i.d.R. zulassungspflichtige Ausbildungskonzepte.