

20.03.13

Vk - K

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
und
des Bundesministeriums
für Arbeit und Soziales**

**Achte Verordnung über Änderungen der Anlage des
Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die
Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den
Wachdienst von Seeleuten****A. Problem und Ziel**

Die Konferenz der Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297, 298; STCW-Übereinkommen) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) hat mit den Entschlüssen 1 und 2 zur Schlussakte der Konferenz am 25. Juni 2010 Änderungen der Anlage des Übereinkommens beschlossen. Die genannten Entschlüsse sind für die Vertragsparteien des Übereinkommens verbindlich. Sie traten völkerrechtlich gemäß Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ix des STCW-Übereinkommens am 1. Januar 2012 in Kraft.

Die Entschlüsselung 1 beinhaltet eine Neufassung der Anlage zum Übereinkommen. Neu hinzugekommen sind Anforderungen insbesondere im Hinblick auf

- Ausbildungsnormen und die Zeugniserteilung für Vollmatrosen Deck, Vollmatrosen Maschine sowie Schiffselektriker,
- Ausbildungsnormen und die Zeugniserteilung für Elektrotechnische Schiffsoffiziere und
- Ausbildungsnormen und die Zeugniserteilung für Besatzungsmitglieder in der Gefahrenabwehr auf dem Schiff.

Darüber hinaus werden durch die EntschlieÙung 1 Präzisierungen der bisherigen Rechtslage vorgenommen, unter anderem in Bezug auf Anforderungen an den Dienst auf besonderen Schiffstypen, wie Öl-, Chemikalien- und Flüssiggastankern und Fahrgastschiffen.

Mit der EntschlieÙung 2 wird der Code für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten neu gefasst (Anlage zur Dritten Verordnung über die Inkraftsetzung der Änderung der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten vom 18. Juni 1997; EntschlieÙung 2, STCW-Code, in: Anlageband zum Bundesgesetzblatt Teil II Nr. 26 vom 25. Juni 1997). Wesentliche Inhalte des STCW-Codes sind die verbindlichen Befähigungsnormen für Bewerber um Zeugnisse im Sinne des STCW-Übereinkommens, die jeweils zugehörigen Anforderungen an Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde sowie an die Verfahren für den Nachweis und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung. Des Weiteren enthält der Code Vorschriften über den Wachdienst an Bord von Seeschiffen. Ergänzt werden diese verbindlichen Normen (Teil A des STCW-Codes) durch unverbindliche Anleitungen für die Umsetzung durch die Vertragsparteien (Teil B des STCW-Codes).

B. Lösung

Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragspartei des STCW-Übereinkommens. Mit dieser Verordnung sollen die Änderungen des Übereinkommens gemäß Artikel 2 des Gesetzes vom 25. März 1982 zu dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in Kraft gesetzt werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

Für Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft und die Verwaltung (Bund, Länder und Kommunen) besteht kein Erfüllungsaufwand.

F. Sonstige Kosten

Auswirkungen dieser Verordnung auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache 210/13

20.03.13

Vk - K

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
und
des Bundesministeriums
für Arbeit und Soziales**

Achte Verordnung über Änderungen der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 19. März 2013

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Winfried Kretschmann

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales zu erlassende

Achte Verordnung über Änderungen der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen

Ronald Pofalla

Achte Verordnung
über Änderungen der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen
für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst
von Seeleuten

Vom

Auf Grund des Artikels 2 des Gesetzes vom 25. März 1982 zu dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297), der zuletzt durch Artikel 546 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, verordnen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Arbeit und Soziales im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung:

Artikel 1

Die von der Konferenz der Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation in Manila am 25. Juni 2010 angenommenen Änderungen von Manila zur Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW), EntschlieÙung 1, und die Änderungen von Manila zum Code für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code), EntschlieÙung 2, werden hiermit in Kraft gesetzt. Die EntschlieÙung 1 wird nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht. Die EntschlieÙung 2 wird in der Anlage zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblattes mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.¹

Artikel 2

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Januar 2012 in Kraft. Am selben Tag traten die EntschlieÙung 1 und die EntschlieÙung 2 nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ix des Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft.

¹ Die EntschlieÙung 2 (STCW-Code) wird als Anlageband zu dieser Ausgabe des Bundesgesetzblattes herausgegeben. Abonnenten des Bundesgesetzblattes Teil II wird der Anlageband auf Anforderung gemäß den Bezugsbedingungen des Verlages übersandt.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Die Bundesministerin für Arbeit und Soziales

Begründung

I. Allgemeines

Die Verordnung dient der innerstaatlichen Inkraftsetzung der von der diplomatischen Konferenz der Vertragsparteien des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten am 25. Juni 2010 (STCW-Übereinkommen) in Manila angenommenen Änderungen der Anlage des Übereinkommens (EntschlieÙung 1) und des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code – EntschlieÙung 2). Die Änderungen traten völkerrechtlich gemäß Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ix des STCW-Übereinkommens am 1. Januar 2012 in Kraft.

Die Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und für das Bundesministerium für Arbeit und Soziales sowie die Zustimmungsbefugnis durch den Bundesrat ergeben sich aus Artikel 2 des Gesetzes vom 25. März 1982 (BGBl. 1982 II S. 297).

Durch diese Verordnung entstehen für die öffentliche Verwaltung des Bundes keine zusätzlichen Kosten. Die Verordnung hat keine Auswirkungen auf die Haushalte der Länder und Kommunen. Unmittelbare Kosten für die Wirtschaft entstehen ebenfalls nicht. Ebenso wenig sind Auswirkungen auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, zu erwarten.

Erst durch die demnächst zu verabschiedende Verordnung, die der Ausführung der in Manila angenommenen Änderungen dienen wird, entsteht ein neuer Vollzugsaufwand.

II. Gesetzesfolgen

1. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

2. Erfüllungsaufwand

Für Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft und die Verwaltung (Bund, Länder und Kommunen) besteht kein Erfüllungsaufwand.

3. Sonstige Kosten

Auswirkungen dieser Verordnung auf die Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

4. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligung, Beteiligungsdefizite oder Verfestigung tradierter Rollen.

5. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Verordnung berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

III. Erläuterungen zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1:

Mit Artikel 1 werden die von der Konferenz beschlossenen Änderungen der Anlage zum STCW-Übereinkommen und des STCW-Codes jeweils als Neufassungen innerstaatlich in Kraft gesetzt.

Die EntschlieÙung 1 betrifft die Anlage des STCW-Übereinkommens, den in acht Kapitel aufgeteilten sogenannten Regelteil. Die EntschlieÙung 2 betrifft den STCW-Code, der gleichfalls in acht Kapiteln ergänzende verbindliche (Teil A) und nicht verbindliche (Teil B) Bestimmungen enthält. Der STCW-Code wird aus verlagstechnischen Gründen wie bisher als Anlageband zum Bundesgesetzblatt in englischer und französischer Sprache sowie einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Die wesentlichen Änderungen zur bisherigen Rechtslage beziehen sich auf

- die Aktualisierung der bestehenden Befähigungsnormen für Kapitäne sowie Nautische und Technische Schiffsoffiziere unter Berücksichtigung der technologischen Entwicklung in der internationalen Seeschifffahrt seit 1995;

- die Aufnahme einer neuen Befähigungsnorm für Elektrotechnische Schiffsoffiziere in Kapitel III;
- die Aufnahme neuer Befähigungsnormen für Vollmatrosen Deck und Vollmatrosen Maschine sowie Schiffselektriker in den Kapiteln II und III;
- die Aktualisierung der Normen hinsichtlich der Anforderungen für den Dienst auf besonderen Schiffstypen sowie der Ausbildung in Schiffssicherheitsangelegenheiten und der Gefahrenabwehr.

Zu Artikel 2:

Diese Vorschrift regelt das innerstaatliche Inkrafttreten der Verordnung.

Völkerrechtlich sind die Änderungen gemäß Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ix des STCW-Übereinkommens bereits am 1. Januar 2012 in Kraft getreten. Die Verordnung soll daher mit Wirkung vom 1. Januar 2012 in Kraft treten. Angewendet werden die Übergangsregelungen nach Regel I/15 der Anlage zum STCW-Übereinkommen, wonach

1. vor dem 1. Juli 2013 begonnene zugelassene Seefahrtszeiten, Ausbildungsprogramme oder Ausbildungslehrgänge nach den bisher geltenden Vorschriften bis zum 1. Januar 2017 beendet werden können und
2. die Erteilung von Zeugnissen und Vermerken sowie die Verlängerung ihrer Gültigkeitsdauer bis zum 1. Januar 2017 nach den bisher geltenden Regeln vorgenommen werden können.

Ausführungsvorschriften zu den nach Ablauf der Übergangsfrist völkerrechtlich verbindlichen Änderungen sollen mit einer Erweiterung und Neufassung der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung geschaffen werden. Diese neue Verordnung soll am 1. Juli 2013 in Kraft treten.

**Änderungen von Manila von 2010 zur Anlage des
Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung,
die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW)**

EntschlieÙung 1

**Änderungen von Manila zur Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978
über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den
Wachdienst von Seeleuten (STCW)**

Die Konferenz von Manila (2010) –

eingedenk des Artikels XII Absatz 1 Buchstabe b des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (im Folgenden als "Übereinkommen" bezeichnet) betreffend das Verfahren zur Änderung durch eine Konferenz der Vertragsparteien,

nach Prüfung der Änderungen von Manila zur Anlage des Übereinkommens, die den Mitgliedern der Organisation und allen Vertragsparteien des Übereinkommens vorgeschlagen und zugeleitet wurden –

1. beschließt nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii des Übereinkommens Änderungen der Anlage des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer vii des Übereinkommens, dass die in der Anlage zu dieser EntschlieÙung enthaltenen Änderungen als am 1. Juli 2011 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Tag mehr als ein Drittel der Vertragsparteien des Übereinkommens oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte an Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 100 oder mehr Registertonnen ausmachen, dem Generalsekretär notifiziert haben, dass sie gegen die Änderungen Einspruch erheben;
3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel XII

Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ix des Übereinkommens die in der Anlage zu dieser EntschlieÙung enthaltenen Änderungen am 1. Januar 2012 in Kraft treten, nachdem sie gemäß Nummer 2 als angenommen gelten;

4. ersucht den Generalsekretär der Organisation, allen Vertragsparteien des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;

5. ersucht den Generalsekretär ferner, allen Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Übereinkommens sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

Änderungen von Manila zur Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten

Die Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

"Anlage

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

Regel I/1

Begriffsbestimmungen und Klarstellungen

1 Im Sinne dieses Übereinkommens haben, soweit nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist, die nachstehenden Ausdrücke folgende Bedeutung:

- .1 Der Ausdruck 'Regeln' bezeichnet die in dieser Anlage enthaltenen Regeln;
- .2 der Ausdruck 'zugelassen' bedeutet 'durch die Vertragspartei in Übereinstimmung mit diesen Regeln zugelassen';
- .3 der Ausdruck 'Kapitän' bezeichnet die Person, welche die oberste Anordnungsbefugnis auf einem Schiff hat;
- .4 der Ausdruck 'Offizier' oder 'Schiffsoffizier' bezeichnet ein Mitglied der Besatzung mit Ausnahme des Kapitäns, das nach innerstaatlichen Gesetzen oder sonstigen innerstaatlichen Vorschriften oder, bei deren Fehlen, nach Tarifverträgen oder Brauch zum Offizier oder Schiffsoffizier ernannt ist;
- .5 der Ausdruck 'Nautischer Schiffsoffizier' bezeichnet einen Schiffsoffizier, der die Befähigung nach Kapitel II besitzt;
- .6 der Ausdruck 'Erster Offizier' bezeichnet den dem Kapitän im Rang nachfolgenden Schiffsoffizier, auf den bei Verhinderung des Kapitäns die oberste Anordnungsbefugnis auf dem Schiff übergeht;

- .7 der Ausdruck 'Technischer Schiffsoffizier' bezeichnet einen Schiffsoffizier, der die Befähigung nach Regel III/1, III/2 oder III/3 besitzt;
- .8 der Ausdruck 'Leiter der Maschinenanlage' bezeichnet den ranghöchsten Technischen Schiffsoffizier, der für den maschinellen Antrieb sowie für den Betrieb und die Wartung der maschinellen und elektrischen Anlagen des Schiffes verantwortlich ist;
- .9 der Ausdruck 'Zweiter technischer Schiffsoffizier' bezeichnet den dem Leiter der Maschinenanlage im Rang nachfolgenden Technischen Schiffsoffizier, der bei Verhinderung des Leiters der Maschinenanlage für den maschinellen Antrieb sowie für den Betrieb und die Wartung der maschinellen und elektrischen Anlagen des Schiffes verantwortlich ist;
- .10 der Ausdruck 'Technischer Assistenzoffizier' bezeichnet eine in der Ausbildung zum Technischen Schiffsoffizier befindliche Person, die nach innerstaatlichen Gesetzen oder sonstigen innerstaatlichen Vorschriften zum Technischen Assistenzoffizier ernannt ist;
- .11 der Ausdruck 'Funker' bezeichnet eine Person, die ein der Vollzugsordnung für den Funkdienst entsprechendes, von der Verwaltung erteiltes oder anerkanntes Zeugnis besitzt;
- .12 der Ausdruck 'GMDSS-Funker' bezeichnet eine Person, welche die Befähigung nach Kapitel IV besitzt;
- .13 der Ausdruck 'Schiffsmann' (Plural: 'Schiffsleute') bezeichnet ein Mitglied der Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Kapitäns und der Offiziere;
- .14 der Ausdruck 'küstennahe Reisen' bezeichnet Fahrten in der näheren Umgebung einer Vertragspartei entsprechend der Begriffsbestimmung durch diese Vertragspartei;
- .15 der Ausdruck 'Antriebsleistung' bezeichnet die in Kilowatt ausgedrückte höchste Gesamtdauerleistung aller Hauptantriebsmaschinen des Schiffes, die im Schiffszertifikat oder in einem anderen amtlichen Dokument ausgewiesen ist;
- .16 der Ausdruck 'Funkdienst' bezeichnet, je nach Fall, den Wachdienst, die

technische Wartung oder die technische Instandsetzung nach Maßgabe der Vollzugsordnung für den Funkdienst, des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner jeweils geltenden Fassung und, nach dem Ermessen der jeweiligen Verwaltung, der einschlägigen Empfehlungen der Organisation;

- .17 der Ausdruck 'Öltankschiff' bezeichnet ein Schiff, das zur Beförderung von Erdöl und Erdölerzeugnissen als Massengut gebaut ist und eingesetzt wird;
- .18 der Ausdruck 'Chemikaliertankschiff' bezeichnet ein Schiff, das zur Beförderung solcher flüssiger Erzeugnisse als Massengut gebaut oder eingerichtet ist und eingesetzt wird, die in Kapitel 17 des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut aufgeführt sind;
- .19 der Ausdruck 'Flüssiggasttankschiff' bezeichnet ein Schiff, das zur Beförderung solcher verflüssigter Gase und sonstiger Erzeugnisse als Massengut gebaut oder eingerichtet ist und eingesetzt wird, die in Kapitel 19 des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut aufgeführt sind;
- .20 der Ausdruck 'Fahrgastschiff' bezeichnet ein Fahrgastschiff nach der Begriffsbestimmung im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung;
- .21 der Ausdruck 'Ro-Ro-Fahrgastschiff' bezeichnet ein Fahrgastschiff mit Ro-Ro-Frachträumen oder Sonderräumen nach der Begriffsbestimmung im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner jeweils geltenden Fassung;
- .22 der Ausdruck 'Monat' bezeichnet einen Kalendermonat oder 30 Tage, die sich aus Zeiträumen von jeweils weniger als einem Monat zusammensetzen;
- .23 der Ausdruck 'STCW-Code' bezeichnet den durch die EntschlieÙung 2 der Konferenz von 1995 beschlossenen Code für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in der aufgrund etwaiger Änderungen durch die Organisation jeweils geltenden Fassung;

- .24 der Ausdruck 'Funktion' bezeichnet eine Zusammenfassung von Aufgaben, Pflichten und Verantwortlichkeiten, wie sie im STCW-Code im einzelnen genannt sind und die für den Betrieb des Schiffes, den Schutz des menschlichen Lebens auf See oder den Schutz der Meeresumwelt erforderlich sind;
- .25 der Ausdruck 'Unternehmen' bezeichnet den Schiffseigner oder jede sonstige Organisation oder Person, wie beispielsweise den Manager oder Bareboat-Charterer, welche die Verantwortung für den Betrieb des Schiffes vom Schiffseigner übernommen und mit der Übernahme dieser Verantwortung zugestimmt hat, sämtliche dem Unternehmen mit diesen Regeln auferlegten Pflichten und Verantwortlichkeiten zu übernehmen;
- .26 der Ausdruck 'Seefahrtzeit' bezeichnet den Dienst an Bord eines Schiffes, der für die Erteilung oder für die Verlängerung der Gültigkeitsdauer eines Zeugnisses oder eines sonstigen Eignungsnachweises maßgebend ist;
- .27 der Ausdruck 'ISPS-Code' bezeichnet den am 12. Dezember 2002 durch die Entschließung 2 der Konferenz der Vertragsregierungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) beschlossenen Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) in der aufgrund etwaiger Änderungen durch die Organisation jeweils geltenden Fassung;
- .28 der Ausdruck 'Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff' bezeichnet diejenige dem Kapitän rechenschaftspflichtige Person an Bord des Schiffes, die vom Unternehmen als verantwortlich benannt worden ist für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff einschließlich der Umsetzung und Fortschreibung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und der Pflege von Kontakten mit dem Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen und den Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage;
- .29 der Ausdruck 'Sicherheitspflichten' schließt alle sicherheitsbezogenen Aufgaben und Pflichten an Bord von Schiffen nach Kapitel XI-2 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner jeweils geltenden Fassung und nach dem Internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in

Hafenanlagen (ISPS-Code) ein;

- .30 der Ausdruck 'Befähigungszeugnis' bezeichnet ein Zeugnis für einen Kapitän, einen Schiffsoffizier oder einen GMDSS-Funker, das nach Kapitel II, III, IV oder VII erteilt und mit Vermerken versehen ist und das seinen rechtmäßigen Inhaber dazu berechtigt, in der im Befähigungszeugnis bezeichneten Dienststellung Dienst zu tun und die Funktionen auszuüben, die der darin bezeichneten Verantwortungsebene entsprechen;
- .31 der Ausdruck 'Fachkundezeugnis' bezeichnet ein einem Seemann erteiltes Zeugnis, das kein Befähigungszeugnis darstellt, in dem jedoch bestätigt wird, dass die einschlägigen Vorschriften des Übereinkommens über Ausbildung, Befähigungen oder Seefahrtzeit erfüllt worden sind;
- .32 der Ausdruck 'schriftlicher Nachweis' bezeichnet Unterlagen, die weder ein Befähigungszeugnis noch ein Fachkundezeugnis darstellen, die jedoch dazu verwendet werden, nachzuweisen, dass die einschlägigen Vorschriften des Übereinkommens erfüllt worden sind;
- .33 der Ausdruck 'Elektrotechnischer Schiffsoffizier' bezeichnet einen Schiffsoffizier, der die Befähigung nach Regel III/6 besitzt;
- .34 der Ausdruck 'Vollmatrose im Decksbereich' bezeichnet einen Schiffsmann, der die Befähigung nach Regel II/5 besitzt;
- .35 der Ausdruck 'Vollmatrose im Maschinenbereich' bezeichnet einen Schiffsmann, der die Befähigung nach Regel III/5 besitzt;
- .36 der Ausdruck 'Schiffselektriker' bezeichnet einen Schiffsmann, der die Befähigung nach Regel III/7 besitzt.

2 Diese Regeln werden durch die in Teil A des STCW-Codes enthaltenen verbindlichen Bestimmungen ergänzt und

- .1 jede Bezugnahme auf eine Vorschrift in einer Regel stellt auch eine Bezugnahme auf den entsprechenden Abschnitt des Teils A des STCW-Codes dar;
- .2 bei der Anwendung dieser Regeln sollen die in Teil B des STCW-Codes enthaltenen entsprechenden Anleitungen und Erläuterungen im größtmöglichen

Umfang berücksichtigt werden, um weltweit eine einheitlichere Durchführung des Übereinkommens zu erreichen;

- .3 Änderungen des Teils A des STCW-Codes werden nach Artikel XII des Übereinkommens betreffend das auf die Anlage anwendbare Änderungsverfahren beschlossen, in Kraft gesetzt und wirksam;
- .4 Teil B des STCW-Codes wird vom Schiffssicherheitsausschuss in Übereinstimmung mit seiner Geschäftsordnung geändert.

3 Die Bezugnahmen in Artikel VI des Übereinkommens auf die 'Verwaltung' und die 'das Zeugnis erteilende Verwaltung' sind nicht so auszulegen, als hinderten sie eine Vertragspartei daran, Zeugnisse nach diesen Regeln auszustellen und mit Vermerken zu versehen.

Regel I/2

Zeugnisse und Vermerke

1 Befähigungszeugnisse werden von der Verwaltung erst dann erteilt, wenn sie die Echtheit und Gültigkeit der erforderlichen schriftlichen Nachweise überprüft hat.

2 Zeugnisse nach den Regeln V/1-1 und V/1-2 für Kapitäne und Schiffsoffiziere werden nur von einer Verwaltung erteilt.

3 Zeugnisse sind in der oder den Amtssprachen des erteilenden Staates abzufassen. Ist die benutzte Sprache nicht Englisch, so muss der Wortlaut eine Übersetzung ins Englische enthalten.

4 In Bezug auf Funker können die Vertragsparteien

- .1 die in den einschlägigen Regeln vorgeschriebenen zusätzlichen Kenntnisse in die Prüfung zur Erteilung eines Zeugnisses nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst einbeziehen oder
- .2 ein gesondertes Zeugnis erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber die in den einschlägigen Regeln vorgeschriebenen zusätzlichen Kenntnisse besitzt.

5 Der in Artikel VI des Übereinkommens vorgeschriebene Vermerk zur Bestätigung der Erteilung eines Zeugnisses darf nur dann erteilt werden, wenn alle Vorschriften des Übereinkommens erfüllt sind.

6 Nach dem Ermessen einer Vertragspartei können Vermerke in das Muster der Zeugnisse aufgenommen werden, die nach Abschnitt A-I/2 des STCW-Codes erteilt werden. Erfolgt die Aufnahme in dieser Art und Weise, so muss die verwendete Form derjenigen in Abschnitt A-I/2 Absatz 1 entsprechen. Erfolgt die Erteilung in anderer Weise, so muss die verwendete Form der Vermerke derjenigen in Absatz 2 jenes Abschnitts entsprechen.

7 Eine Verwaltung, die nach Regel I/10

- .1 ein Befähigungszeugnis oder
- .2 ein nach Regel V/1-1 oder V/1-2 einem Kapitän oder einem Schiffsoffizier erteiltes Fachkundezeugnisanerkennt, versieht ein solches Zeugnis erst dann mit einem Vermerk zur Bestätigung dieser Anerkennung, wenn sie sich über die Echtheit und Gültigkeit des Zeugnisses vergewissert hat. Der Vermerk wird nur erteilt, wenn alle Vorschriften des Übereinkommens erfüllt sind. Die verwendete Form des Vermerks muss derjenigen in Abschnitt A-I/2 Absatz 3 des STCW-Codes entsprechen.

8 Die in den Absätzen 5, 6 und 7 bezeichneten Vermerke

- .1 können als eigene Dokumente erteilt werden;
- .2 werden nur von der Verwaltung erteilt;
- .3 bekommen jeweils eine nur einmal vergebene Nummer zugeteilt; ein Vermerk, mit dem die Erteilung eines Zeugnisses bestätigt wird, kann allerdings dieselbe Nummer zugeteilt bekommen wie das betreffende Zeugnis, sofern jene Nummer nur einmal vergeben wird;
- .4 verlieren ihre Gültigkeit, sobald das mit dem Vermerk versehene Zeugnis seine Gültigkeit verliert oder von der Vertragspartei, die es erteilt hat, eingezogen, ruhend gestellt oder widerrufen wird, in jedem Fall jedoch spätestens fünf Jahre nach dem Tag der Erteilung.

9 Die Dienststellung, in welcher der Inhaber eines Zeugnisses zur Ausübung seines Dienstes befugt ist, ist in dem Muster des Vermerks mit denselben Begriffen anzugeben wie in den geltenden Vorschriften der Verwaltung für eine sichere Schiffsbesatzung.

10 Die Verwaltungen können ein anderes Muster als das in Abschnitt A-I/2 des STCW-Codes dargestellte verwenden; allerdings müssen unter Berücksichtigung der nach Abschnitt

A-I/2 zulässigen Abweichungen zumindest die vorgeschriebenen Angaben in lateinischen Schriftzeichen und arabischen Ziffern dargestellt werden.

11 Vorbehaltlich der Regel I/10 Absatz 5 muss jedes im Übereinkommen vorgeschriebene Zeugnis im Original an Bord des Schiffes mitgeführt werden, auf dem der Zeugnisinhaber Dienst tut.

12 Jede Vertragspartei stellt sicher, dass nur solchen Bewerbern Zeugnisse erteilt werden, die den Vorschriften dieser Regel genügen.

13 Zeugnisbewerber haben Folgendes zufriedenstellend nachzuweisen:

- .1 ihre Identität;
- .2 dass sie nicht jünger sind als in der Regel vorgeschrieben, die für das beantragte Zeugnis einschlägig ist;
- .3 dass sie den in Abschnitt A-I/9 des STCW-Codes festgelegten Normen für die Seediensttauglichkeit entsprechen;
- .4 dass sie die Seefahrtzeit und jede damit zusammenhängende verbindliche Ausbildung abgeschlossen haben, die in diesen Regeln für das beantragte Zeugnis vorgeschrieben sind;
- .5 dass sie die Befähigungsnormen erfüllen, die in diesen Regeln für die im Zeugnisvermerk anzugebenden Dienststellungen, Funktionen und Ebenen vorgeschrieben sind.

14 Jede Vertragspartei verpflichtet sich, ein oder mehrere Register aller erteilten, abgelaufenen oder erneuerten, ruhend gestellten, widerrufenen oder als verloren oder unbrauchbar gemeldeten Zeugnisse und Vermerke für Kapitäne, Schiffsoffiziere und gegebenenfalls Schiffsleute sowie über erteilte Ausnahmegenehmigungen zu führen.

15 Jede Vertragspartei verpflichtet sich, Angaben über den Status dieser Befähigungszeugnisse, Vermerke und Ausnahmegenehmigungen anderen Vertragsparteien und Unternehmen zur Verfügung zu stellen, die um Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit von Zeugnissen ersuchen, die Seeleute ihnen vorgelegt haben, um sie nach Regel I/10 anerkennen zu lassen oder um sich um eine Beschäftigung auf einem Schiff zu bewerben.

16 Ab dem 1. Januar 2017 müssen die Angaben über den Status, die nach Absatz 15 zur

Verfügung zu stellen sind, in englischer Sprache auf elektronischem Weg zur Verfügung stehen.

Regel I/3

Grundsätze für küstennahe Reisen

1 Eine Vertragspartei, die für die Zwecke dieses Übereinkommens den Begriff 'küstennahe Reisen' bestimmt, stellt hinsichtlich Ausbildung, Erfahrung oder Zeugniserteilung an Seeleute, die auf Schiffen Dienst tun, welche die Flagge einer anderen Vertragspartei zu führen berechtigt und auf solchen Reisen eingesetzt sind, keine strengeren Anforderungen als an Seeleute, die auf Schiffen Dienst tun, welche ihre eigene Flagge zu führen berechtigt sind. In keinem Fall stellt eine solche Vertragspartei in Bezug auf Seeleute, die auf Schiffen Dienst tun, welche die Flagge einer anderen Vertragspartei zu führen berechtigt sind, Anforderungen, die über die Anforderungen des Übereinkommens in Bezug auf Schiffe hinausgehen, die nicht auf küstennahen Reisen eingesetzt sind.

2 Eine Vertragspartei, die bei Schiffen, denen die Bestimmungen des Übereinkommens über küstennahe Reisen zugutekommen, Reisen vor der Küste anderer Vertragsparteien in das von ihr für küstennahe Reisen festgelegte Gebiet einbezieht, trifft mit den betreffenden Vertragsparteien Vereinbarungen, welche die Einzelheiten zu den beiden betroffenen Fahrtgebieten und die sonstigen geltenden Bedingungen regeln.

3 In Bezug auf Schiffe, welche die Flagge einer Vertragspartei zu führen berechtigt und regelmäßig auf küstennahen Reisen vor der Küste einer anderen Vertragspartei eingesetzt sind, schreibt die Vertragspartei, deren Flagge das Schiff zu führen berechtigt ist, für die auf solchen Schiffen dienstuenden Seeleute hinsichtlich Ausbildung, Erfahrung und Zeugniserteilung Anforderungen vor, die mindestens so streng sind wie diejenigen der Vertragspartei, vor deren Küste das Schiff eingesetzt ist, sofern sie nicht über die Anforderungen des Übereinkommens in Bezug auf Schiffe hinausgehen, die nicht auf küstennahen Reisen eingesetzt sind. Seeleute, die auf einem Schiff Dienst tun, dessen Reise über das Gebiet hinausführt, das von einer Vertragspartei für küstennahe Reisen festgelegt ist, und das Gewässer befährt, die nicht zu diesem Gebiet gehören, müssen die zutreffenden Befähigungsvorschriften des Übereinkommens erfüllen.

4 Eine Vertragspartei kann einem Schiff, das seine Flagge zu führen berechtigt ist, die Vergünstigungen des Übereinkommens für küstennahe Reisen einräumen, wenn es

regelmäßig vor der Küste einer Nichtvertragspartei auf küstennahen Reisen nach der Begriffsbestimmung der Vertragspartei eingesetzt ist.

5 Die Zeugnisse von Seeleuten, die von einer Vertragspartei für Reisen innerhalb des von dieser Vertragspartei für küstennahe Reisen festgelegten Gebiets erteilt worden sind, können von anderen Vertragsparteien für den Dienst innerhalb des von ihnen für küstennahe Reisen festgelegten Gebiets anerkannt werden, vorausgesetzt, dass die betreffenden Vertragsparteien Vereinbarungen getroffen haben, welche die Einzelheiten zu den betroffenen Fahrtgebieten und die sonstigen in diesen Gebieten geltenden Bedingungen regeln.

6 Vertragsparteien, die den Begriff 'küstennahe Reisen' entsprechend den Vorschriften dieser Regel bestimmen,

- .1 halten die Grundsätze für küstennahe Reisen nach Abschnitt A-I/3 ein;
- .2 teilen dem Generalsekretär in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Regel I/7 die Einzelheiten der beschlossenen Bestimmungen mit;
- .3 geben in den nach Regel I/2 Absätze 5, 6 oder 7 erteilten Vermerken die Grenzen des für küstennahe Reisen festgelegten Gebiets an.

7 Diese Regel schränkt die Hoheitsgewalt eines Staates, gleichviel ob er Vertragspartei dieses Übereinkommens ist oder nicht, in keiner Weise ein.

Regel I/4

Kontrollverfahren

1 Die nach Artikel X von einem ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten durchgeführte Kontrolle hat sich auf Folgendes zu beschränken:

- .1 die Überprüfung nach Artikel X Absatz 1, ob alle an Bord Dienst tuenden Seeleute, die nach dem Übereinkommen Inhaber eines Zeugnisses sein müssen, ein entsprechendes Zeugnis oder eine gültige Ausnahmegenehmigung besitzen oder einen schriftlichen Nachweis darüber erbringen können, dass bei der Verwaltung nach Regel I/10 Absatz 5 ein Antrag auf Erteilung eines Vermerks eingereicht worden ist;
- .2 die Überprüfung, ob die Anzahl und die Zeugnisse der an Bord Dienst tuenden Seeleute mit den geltenden Vorschriften der Verwaltung für eine sichere

Schiffsbesatzung übereinstimmen;

.3 die Beurteilung nach Abschnitt A-I/4 des STCW-Codes, ob die Seeleute des Schiffes die Fähigkeit besitzen, die im Übereinkommen vorgeschriebenen Normen für den Wachdienst beziehungsweise für die Gefahrenabwehr einzuhalten, wenn triftige Gründe für die Annahme vorliegen, dass diese Normen nicht eingehalten werden, weil eines der folgenden Ereignisse eingetreten ist:

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

.3.2 von dem Schiff aus sind während der Fahrt, vor Anker liegend oder am Liegeplatz entgegen dem Verbot einer internationalen Übereinkunft Stoffe eingeleitet worden;

.3.3 das Schiff wurde in unschlüssiger oder unsicherer Weise geführt, wobei von der Organisation beschlossene Maßnahmen der Schiffswegeföhrung oder Vorgehens- und Verfahrensweisen für eine sichere Schiffsföhrung nicht befolgt wurden, oder

.3.4 das Schiff wird anderweitig so betrieben, dass es für Personen, für Sachwerte oder für die Umwelt eine Gefahr darstellt oder die Gefahrenabwehr beeinträchtigt.

2 Zu den Mängeln, die für Personen, für Sachwerte oder für die Umwelt eine Gefahr darstellen, zählen folgende:

.1 Seeleute besitzen gar kein oder kein funktionsgerechtes Zeugnis oder keine gültige Ausnahmegenehmigung oder sie können keinen schriftlichen Nachweis darüber führen, dass bei der Verwaltung nach Regel I/10 Absatz 5 ein Antrag auf Erteilung eines Vermerks eingereicht worden ist;

.2 die geltenden Vorschriften der Verwaltung für eine sichere Schiffsbesatzung werden nicht eingehalten;

.3 die Vorkehrungen für die Brücken- oder Maschinenwache entsprechen nicht den von der Verwaltung für das Schiff festgelegten Vorschriften;

.4 bei der Wache fehlt eine Person, die über die Befähigung verfügt, Geräte zu

bedienen, die für die sichere Schiffsführung, für den Sicherheitsfunkverkehr oder für die Verhütung der Meeresverschmutzung wesentlich sind;

- .5 es ist nicht möglich, für die erste Wache zu Beginn einer Reise und für die darauffolgenden Ablöswachen Personen einzusetzen, die ausreichend ausgeruht und auch anderweitig diensttüchtig sind.

3 Die Tatsache, dass ein in Absatz 2 genannter Mangel, soweit er nach Feststellung der die Kontrolle durchführenden Vertragspartei eine Gefahr für Personen, für Sachwerte oder für die Umwelt darstellt, nicht beseitigt wird, stellt den einzigen Grund dar, aus dem eine Vertragspartei nach Artikel X ein Schiff festhalten kann.

Regel I/5

Innerstaatliche Bestimmungen

1 Jede Vertragspartei legt Abläufe und Verfahren für die unparteiische Untersuchung aller gemeldeten Fälle von mangelnder Befähigung, Handlungen, Unterlassungen oder Beeinträchtigung der Gefahrenabwehr fest, die eine unmittelbare Bedrohung für das menschliche Leben oder Sachwerte auf See oder für die Meeresumwelt durch Personen darstellen können, denen die betreffende Vertragspartei Zeugnisse oder Vermerke erteilt hat und die Pflichten im Zusammenhang mit ihren Zeugnissen wahrnehmen; ferner legt jede Vertragspartei Abläufe und Verfahren für das Einziehen, das Ruhend-Stellen und das Widerrufen dieser Zeugnisse aus einem solchen Grund sowie für die Verhütung von Betrug fest.

2 Jede Vertragspartei trifft geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Betrug und sonstigen unrechtmäßigen Verhaltensweisen im Zusammenhang mit erteilten Zeugnissen und Vermerken und setzt diese Maßnahmen durch.

3 Jede Vertragspartei schreibt Strafen oder Disziplinarmaßnahmen für den Fall vor, dass diejenigen Bestimmungen ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften, durch die dem Übereinkommen Wirksamkeit verliehen wird, in Bezug auf Schiffe, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, und auf Seeleute, denen sie ordnungsgemäß ein Zeugnis erteilt hat, nicht eingehalten werden.

4 Solche Strafen oder Disziplinarmaßnahmen werden insbesondere für den Fall vorgeschrieben und in dem Fall durchgesetzt, dass

- .1 ein Unternehmen oder ein Kapitän eine Person angeheuert hat, die ein im Übereinkommen vorgeschriebenes Zeugnis nicht besitzt;
- .2 ein Kapitän zugelassen hat, dass eine Person, die nicht Inhaber des vorgeschriebenen Zeugnisses oder einer gültigen Ausnahmegenehmigung ist oder nicht über den in Regel I/10 Absatz 5 vorgeschriebenen Nachweis verfügt, eine Funktion ausübt oder in einer Dienststellung Dienst tut, die aufgrund dieser Regeln voraussetzen, dass die betreffende Person Inhaber eines entsprechenden Zeugnisses ist;
- .3 eine Person durch Betrug oder mit Hilfe gefälschter Urkunden eine Anstellung erlangt hat, in der sie eine Funktion ausübt oder in einer Dienststellung Dienst tut, die aufgrund dieser Regeln voraussetzen, dass die betreffende Person Inhaber eines Zeugnisses oder einer Ausnahmegenehmigung ist.

5 Eine Vertragspartei, in deren Hoheitsbereich sich ein Unternehmen oder eine natürliche Person befindet, von dem oder der aus triftigen Gründen angenommen wird, dass es beziehungsweise sie für eine offenkundige Nichteinhaltung des Übereinkommens im Sinne des Absatzes 4 verantwortlich war oder von einer solchen Kenntnis hat, arbeitet in jeder möglichen Art und Weise mit jeder Vertragspartei zusammen, die sie von ihrer Absicht in Kenntnis setzt, ein Verfahren unter ihrer gerichtlichen Zuständigkeit einzuleiten.

Regel I/6

Ausbildung und Beurteilung

Jede Vertragspartei stellt sicher,

- .1 dass die im Übereinkommen vorgeschriebene Ausbildung und Beurteilung von Seeleuten in Übereinstimmung mit Abschnitt A-I/6 des STCW-Codes durchgeführt, beaufsichtigt und überwacht wird und
- .2 dass die für die Ausbildung von Seeleuten und die Beurteilung ihrer Befähigung nach den Vorschriften des Übereinkommens Verantwortlichen in Übereinstimmung mit Abschnitt A-I/6 des STCW-Codes für die Art und das Niveau der betreffenden Ausbildung und Beurteilung ausreichend befähigt sind.

Regel I/7

Übermittlung von Informationen

1 Zusätzlich zu den Informationen, die nach Artikel IV zu übermitteln sind, stellt jede Vertragspartei dem Generalsekretär innerhalb der in Abschnitt A-I/7 des STCW-Codes vorgeschriebenen Fristen und in der dort vorgesehenen Form die im Code gegebenenfalls vorgeschriebenen Informationen über weitere Maßnahmen zur Verfügung, die von der betreffenden Vertragspartei getroffen worden sind, um dem Übereinkommen voll und ganz Wirksamkeit zu verleihen.

2 Sind die in Artikel IV und in Abschnitt A-I/7 des STCW-Codes vorgeschriebenen vollständigen Informationen eingegangen und wird darin bestätigt, dass dem Übereinkommen voll und ganz Wirksamkeit verliehen worden ist, so hat der Generalsekretär dem Schiffssicherheitsausschuss diesbezüglich Bericht zu erstatten.

3 Sobald der Schiffssicherheitsausschuss entsprechend dem von ihm beschlossenen Verfahren bestätigt hat, dass aus den übermittelten Informationen hervorgeht, dass dem Übereinkommen voll und ganz Wirksamkeit verliehen worden ist,

- .1 benennt der Schiffssicherheitsausschuss die betreffenden Vertragsparteien;
- .2 überprüft er die Liste der Vertragsparteien, die Informationen übermittelt haben, aus denen hervorgeht, dass sie den einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens voll und ganz Wirksamkeit verleihen, mit dem Ziel, dass in dieser Liste nur noch die betreffenden Vertragsparteien verbleiben;
- .3 sind andere Vertragsparteien vorbehaltlich der Regeln I/4 und I/10 berechtigt, grundsätzlich anzuerkennen, dass Zeugnisse, die von den nach Absatz 3.1 benannten Vertragsparteien oder in ihrem Auftrag erteilt werden, dem Übereinkommen entsprechen.

4 Änderungen des Übereinkommens und des STCW-Codes, die später in Kraft treten als an dem Tag, an welchem dem Generalsekretär die Informationen nach Absatz 1 übermittelt worden sind oder übermittelt werden, unterliegen nicht Abschnitt A-I/7 Absätze 1 und 2.

Regel I/8*Qualitätsnormen*

1 Jede Vertragspartei stellt sicher,

- .1 dass im Einklang mit Abschnitt A-I/8 des STCW-Codes alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Ausbildung, der Beurteilung der Befähigung, der Zeugniserteilung einschließlich der Erteilung von Seediensttauglichkeitszeugnissen, der Erteilung von Vermerken und der Verlängerung der Gültigkeitsdauer, die im Auftrag der betreffenden Vertragspartei von nichtstaatlichen Stellen oder Körperschaften ausgeübt werden, mittels eines Qualitätssicherungssystems ständig überwacht werden, um sicherzustellen, dass festgelegte Ziele erreicht werden, darunter die Ziele hinsichtlich der Befähigung und Erfahrung der Ausbilder und derjenigen Personen, welche die Befähigung beurteilen;
- .2 dass in den Fällen, in denen diese Tätigkeiten von staatlichen Stellen oder Körperschaften ausgeübt werden, ein Qualitätssicherungssystem vorhanden ist.

2 Jede Vertragspartei stellt ferner sicher, dass im Einklang mit Abschnitt A-I/8 des STCW-Codes regelmäßig eine Beurteilung durch befähigte Personen erfolgt, die mit den betreffenden Tätigkeiten selbst nicht befasst sind. Diese Beurteilung muss sich auch auf alle Änderungen innerstaatlicher Regelungen und Verfahren erstrecken, die im Einklang mit Änderungen des Übereinkommens und des STCW-Codes erfolgen, die später in Kraft treten als an dem Tag, an welchem dem Generalsekretär die Informationen übermittelt worden sind.

3 Dem Generalsekretär wird in der in Abschnitt A-I/7 des STCW-Codes vorgesehenen Form ein Bericht übermittelt, der die Ergebnisse der nach Absatz 2 vorgeschriebenen Beurteilung enthält.

Regel I/9

Gesundheitsnormen

1 Jede Vertragspartei stellt Normen für die Seediensttauglichkeit auf und legt Verfahren für die Erteilung eines Seediensttauglichkeitszeugnisses nach Maßgabe dieser Regel sowie des Abschnitts A-I/9 des STCW-Codes fest.

2 Jede Vertragspartei stellt sicher, dass es sich bei den Personen, die für die Beurteilung der Seediensttauglichkeit verantwortlich sind, um von der betreffenden Vertragspartei zur Vornahme von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zugelassene Ärzte nach Abschnitt A-I/9 des STCW-Codes handelt.

3 Jeder Seemann, der Inhaber eines nach dem Übereinkommen erteilten Zeugnisses ist und auf See Dienst tut, muss auch Inhaber eines gültigen nach Maßgabe dieser Regel sowie des Abschnitts A-I/9 des STCW-Codes erteilten Seediensttauglichkeitszeugnisses sein.

4 Jeder Zeugnissbewerber muss

- .1 mindestens 16 Jahre alt sein;
- .2 einen zufriedenstellenden Nachweis seiner Identität erbringen;
- .3 die geltenden Normen der Vertragspartei für die Seediensttauglichkeit erfüllen.

5 Die höchstzulässige Gültigkeitsdauer von Seediensttauglichkeitszeugnissen beträgt zwei Jahre, bei Seeleuten unter 18 Jahren ein Jahr.

6 Läuft die Gültigkeitsdauer eines Seediensttauglichkeitszeugnisses im Verlauf einer Reise ab, so bleibt das Seediensttauglichkeitszeugnis bis zum nächsten Anlaufhafen in Kraft, in dem ein von der Vertragspartei zugelassener Arzt verfügbar ist; der entsprechende Zeitraum darf drei Monate nicht überschreiten.

7 In dringenden Fällen kann die Verwaltung einem Seemann erlauben, bis zum nächsten Anlaufhafen, in dem ein von der Vertragspartei zugelassener Arzt verfügbar ist, ohne gültiges Seediensttauglichkeitszeugnis zu arbeiten, mit der Maßgabe,

- .1 dass die Erlaubnis für höchstens drei Monate erteilt wird und
- .2 dass der betreffende Seemann im Besitz eines abgelaufenen Seediensttauglichkeitszeugnisses neueren Datums ist.

Regel I/10

Anerkennung von Zeugnissen

1 Jede Verwaltung stellt, um ein von oder im Auftrag einer anderen Vertragspartei einem Kapitän, Schiffsoffizier oder Funker erteiltes Zeugnis mittels eines Vermerks nach Regel I/2 Absatz 7 anzuerkennen, sicher, dass die vorliegende Regel eingehalten wird, und vergewissert sich,

- .1 dass sie mit Hilfe einer Beurteilung jener Vertragspartei, welche die Besichtigung von Einrichtungen und die Überprüfung von Verfahren einschließen kann, bestätigt hat, dass die Vorschriften des Übereinkommens

hinsichtlich der Normen für die Befähigung, die Ausbildung und die Erteilung von Zeugnissen sowie hinsichtlich der Qualitätsnormen in vollem Umfang erfüllt werden, sowie

- .2 dass mit der betreffenden Vertragspartei eine Vereinbarung dahin gehend getroffen ist, dass über jede nennenswerte Änderung bei den im Einklang mit dem Übereinkommen getroffenen Vorkehrungen für die Ausbildung und die Erteilung von Zeugnissen eine umgehende Mitteilung erfolgt.

2 Es werden Maßnahmen getroffen, um sicherzustellen, dass Seeleute, die nach Regel II/2, III/2 oder III/3 oder – auf der Führungsebene im Sinne der Begriffsbestimmung des STCW-Codes – nach Regel VII/1 erteilte Zeugnisse zur Anerkennung vorlegen, über ausreichende Kenntnisse der seefahrtbezogenen Rechtsvorschriften der Verwaltung verfügen, die für die Funktionen von Belang sind, welche sie wahrnehmen dürfen.

3 Die nach dieser Regel übermittelten Informationen und vereinbarten Maßnahmen werden dem Generalsekretär im Einklang mit Regel I/7 mitgeteilt.

4 Zeugnisse, die von oder im Auftrag einer Nichtvertragspartei erteilt worden sind, werden nicht anerkannt.

5 Ungeachtet der Vorschrift in Regel I/2 Absatz 7 kann eine Verwaltung, falls die Umstände es erfordern, einem Seemann vorbehaltlich des Absatzes 1 die Erlaubnis erteilen, für die Dauer von höchstens drei Monaten an Bord eines Schiffes, das ihre Flagge zu führen berechtigt ist, Dienst zu tun, sofern er Inhaber eines entsprechenden gültigen Zeugnisses ist, das von einer anderen Vertragspartei in der für die Verwendung an Bord ihrer Schiffe vorgeschriebenen Weise erteilt und mit Vermerken versehen worden ist, dem aber die Vermerke noch fehlen, die zum Dienst an Bord von Schiffen berechtigen, welche die Flagge der Verwaltung zu führen berechtigt sind. Ein schriftlicher Nachweis darüber, dass ein Antrag auf Erteilung von Vermerken bei der Verwaltung eingereicht worden ist, muss ohne weiteres erbracht werden können.

6 Zeugnisse und Vermerke, die von einer Verwaltung nach dieser Regel in Anerkennung eines von einer anderen Vertragspartei erteilten Zeugnisses erteilt worden sind oder mit denen die Anerkennung eines solchen Zeugnisses bestätigt wird, werden nicht als Grundlage für eine weitere Anerkennung durch eine dritte Verwaltung verwendet.

Regel I/11

Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Zeugnissen

1 Jeder Kapitän, Schiffsoffizier oder Funker, der Inhaber eines nach einem Kapitel des Übereinkommens außer Kapitel VI erteilten oder anerkannten Zeugnisses ist und auf See Dienst tut oder nach einer Zeit an Land auf See zurückzukehren beabsichtigt, ist, um seine Befähigung für den Dienst auf See aufrechtzuerhalten, verpflichtet, in Zeitabständen von höchstens fünf Jahren

- .1 die in Regel I/9 vorgeschriebenen Normen für die körperliche Eignung zu erfüllen und
- .2 seine fortdauernde fachliche Befähigung nach Abschnitt A-I/11 des STCW-Codes nachzuweisen.

2 Um seinen Dienst auf See an Bord von Schiffen, für die besondere Ausbildungsvorschriften international vereinbart worden sind, fortzusetzen, muss jeder Kapitän, Schiffsoffizier oder Funker die zugelassene einschlägige Ausbildung erfolgreich abschließen.

3 Um seinen Dienst auf See an Bord von Tankschiffen fortzusetzen, muss jeder Kapitän und Schiffsoffizier die Vorschriften nach Absatz 1 erfüllen und ist verpflichtet, in Zeitabständen von höchstens fünf Jahren seine fortdauernde fachliche Befähigung für den Dienst auf Tankschiffen nach Abschnitt A-I/11 Absatz 3 des STCW-Codes nachzuweisen.

4 Jede Vertragspartei vergleicht die Befähigungsnormen, die sie für Bewerber um vor dem 1. Januar 2017 zu erteilende Zeugnisse vorgeschrieben hat, mit den in Teil A des STCW-Codes für das entsprechende Zeugnis aufgeführten Normen und entscheidet, ob sich die Inhaber solcher Zeugnisse einer entsprechenden Auffrischungs- und Aktualisierungsausbildung oder -beurteilung unterziehen müssen.

5 In Absprache mit den Betroffenen erarbeitet die Vertragspartei die Struktur der in Abschnitt A-I/11 des STCW-Codes vorgesehenen Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgänge oder fördert die Erarbeitung dieser Struktur durch Dritte.

6 Jede Verwaltung stellt sicher, dass den Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, der Wortlaut neuerer Änderungen innerstaatlicher und internationaler Regelungen betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See, die Gefahrenabwehr und den Schutz der Meeresumwelt zum Zweck der Aktualisierung der Kenntnisse von Kapitänen,

Schiffsoffizieren und Funkern zur Verfügung gestellt wird.

Regel I/12

Verwendung von Simulatoren

1 Die Leistungsanforderungen und die anderen in Abschnitt A-I/12 aufgeführten Bestimmungen sowie die sonstigen Vorschriften für das jeweilige Zeugnis in Teil A des STCW-Codes sind zu erfüllen im Hinblick auf

- .1 die gesamte verbindliche Ausbildung am Simulator;
- .2 jede nach Teil A des STCW-Codes vorgeschriebene Beurteilung der Befähigung, die mit Hilfe eines Simulators vorgenommen wird;
- .3 jeden mit Hilfe eines Simulators erbrachten Nachweis des Fortbestands der Fachkenntnisse nach den Vorschriften des Teils A des STCW-Codes.

Regel I/13

Durchführung von Erprobungen

1 Diese Regeln hindern eine Verwaltung nicht daran, Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, die Teilnahme an Erprobungen zu genehmigen.

2 Im Sinne dieser Regel bezeichnet der Ausdruck 'Erprobung' einen Versuch oder eine Reihe von Versuchen, die während eines begrenzten Zeitraums, gegebenenfalls unter Einbeziehung automatisierter oder integrierter Systeme, durchgeführt werden und dazu dienen, für die Durchführung bestimmter in diesem Übereinkommen vorgeschriebener Aufgaben oder die Erfüllung bestimmter Vorschriften dieses Übereinkommens über Vorkehrungen Alternativverfahren zu beurteilen, die mindestens denselben Grad an Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung bieten wie in diesen Regeln vorgesehen.

3 Die Verwaltung, die Schiffen die Teilnahme an Erprobungen genehmigt, überzeugt sich davon, dass die Erprobungen so durchgeführt werden, dass mindestens derselbe Grad an Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung geboten wird wie in diesen Regeln vorgesehen. Die Erprobungen sind nach von der Organisation beschlossenen Richtlinien durchzuführen.

4 Die Einzelheiten der Erprobungen werden der Organisation so früh wie möglich

gemeldet, spätestens jedoch sechs Monate vor dem geplanten Beginn der Erprobung. Die Organisation leitet diese Einzelheiten an alle Vertragsparteien weiter.

5 Die Ergebnisse der nach Absatz 1 genehmigten Erprobungen sowie etwaige Empfehlungen der Verwaltung angesichts dieser Ergebnisse werden der Organisation gemeldet; diese leitet die Ergebnisse und Empfehlungen an alle Vertragsparteien weiter.

6 Eine Vertragspartei, die gegen bestimmte nach dieser Regel genehmigte Erprobungen Einwände hat, soll diese Einwände so früh wie möglich der Organisation übermitteln. Die Organisation leitet die Einzelheiten dieser Einwände an alle Vertragsparteien weiter.

7 Eine Verwaltung, die eine Erprobung genehmigt hat, beachtet die eingegangenen Einwände anderer Vertragsparteien in Bezug auf die Erprobung in der Weise, dass sie Schiffe, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, anweist, während ihres Aufenthalts in den Gewässern eines Küstenstaats, welcher der Organisation seine Einwände übermittelt hat, keine Erprobung durchzuführen.

8 Eine Verwaltung, die aufgrund einer Erprobung zu der Auffassung gelangt, dass ein bestimmtes System mindestens denselben Grad an Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung bietet wie in diesen Regeln vorgesehen, kann Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, unter den nachstehenden Auflagen die Genehmigung erteilen, auf unbestimmte Zeit mit dem betreffenden System zu arbeiten:

- .1 Nach Vorlage der Ergebnisse der Erprobung gemäß Absatz 5 teilt die Verwaltung die Einzelheiten dieser Genehmigung, einschließlich der Angabe, welche Schiffe genau für die Genehmigung in Betracht kommen, der Organisation mit; diese leitet die Informationen an alle Vertragsparteien weiter;
- .2 alle nach diesem Absatz genehmigten Maßnahmen werden im selben Umfang wie bei einer Erprobung nach den von der Organisation ausgearbeiteten Richtlinien durchgeführt;
- .3 im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen werden im Einklang mit Absatz 7 alle von anderen Vertragsparteien erhobenen Einwände beachtet, soweit diese nicht zurückgenommen worden sind;
- .4 eine aufgrund dieses Absatzes genehmigte Maßnahme ist nur so lange gestattet, wie der Schiffssicherheitsausschuss noch nicht entschieden hat, ob

eine Änderung des Übereinkommens zweckmäßig wäre und, wenn diese Entscheidung positiv ausfällt, ob die Maßnahme vor Inkrafttreten der Änderung ausgesetzt oder ihre Fortführung gestattet werden soll.

9 Auf Ersuchen einer Vertragspartei legt der Schiffssicherheitsausschuss einen Termin für die Prüfung der Erprobungsergebnisse und für die entsprechenden Entscheidungen fest.

Regel I/14

Verantwortlichkeiten von Unternehmen

1 Jede Verwaltung macht die Unternehmen im Einklang mit Abschnitt A-I/14 dafür verantwortlich, dass die Zuweisung von Seeleuten zum Dienst auf ihren Schiffen in Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen erfolgt, und verlangt von jedem Unternehmen, sicherzustellen,

- .1 dass jeder einem ihrer Schiffe zugewiesene Seemann ein entsprechendes Zeugnis nach Maßgabe des Übereinkommens und wie es von der Verwaltung vorgesehen ist, besitzt;
- .2 dass ihre Schiffe im Einklang mit den geltenden Vorschriften der Verwaltung für eine sichere Schiffsbesatzung besetzt sind;
- .3 dass die einem ihrer Schiffe zugewiesenen Seeleute eine Auffrischungs- und Aktualisierungsausbildung wie im Übereinkommen vorgeschrieben erhalten haben;
- .4 dass in Bezug auf alle auf ihren Schiffen beschäftigten Seeleute Unterlagen und Daten auf dem aktuellen Stand gehalten werden und ohne weiteres zugänglich sind, die unter anderem Unterlagen und Daten über ihre Erfahrung, Ausbildung, Seediensttauglichkeit und Befähigung für zugewiesene Aufgaben umfassen;
- .5 dass Seeleute nach ihrer Zuweisung zu einem ihrer Schiffe mit ihren spezifischen Aufgaben sowie mit allen Anordnungen, Einrichtungen, Anlagen, Verfahren und Merkmalen des Schiffes vertraut gemacht werden, die für ihre Aufgaben im Regelbetrieb oder im Notfall von Belang sind;
- .6 dass die Besatzung des Schiffes in einer Notfallsituation und bei der Wahrnehmung von Aufgaben, die für die Sicherheit, die Gefahrenabwehr und

die Verhütung der Verschmutzung oder die Minderung von Verschmutzungsfolgen von entscheidender Bedeutung sind, in der Lage ist, ihre Tätigkeiten wirksam zu koordinieren;

- .7 dass an Bord ihrer Schiffe jederzeit eine wirksame mündliche Verständigung in Übereinstimmung mit Kapitel V Regel 14 Absätze 3 und 4 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner jeweils geltenden Fassung stattfinden kann.

Regel I/15

Übergangsbestimmungen

1 Bis zum 1. Januar 2017 kann eine Vertragspartei für Seeleute, die vor dem 1. Juli 2013 eine zugelassene Seefahrtzeit, ein zugelassenes Programm der theoretischen und praktischen Ausbildung oder einen zugelassenen Ausbildungslehrgang begonnen haben, Zeugnisse weiterhin nach den Bestimmungen des Übereinkommens erteilen, anerkennen und mit Vermerken versehen, die unmittelbar vor dem 1. Januar 2012 galten.

2 Bis zum 1. Januar 2017 kann eine Vertragspartei die Erneuerung und die Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Zeugnissen und Vermerken weiterhin nach den Bestimmungen des Übereinkommens vornehmen, die unmittelbar vor dem 1. Januar 2012 galten.

Kapitel II

Kapitän und Decksbereich

Regel II/1

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr

1 Jeder Nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.

2 Jeder Zeugnissbewerber muss

- .1 mindestens 18 Jahre alt sein;

- .2 eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten als Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms, das eine Ausbildung an Bord umfasst, die den Anforderungen des Abschnitts A-II/1 des STCW-Codes entspricht und in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet ist, oder sonst eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 36 Monaten abgeleistet haben;
- .3 während der vorgeschriebenen Seefahrtzeit mindestens sechs Monate lang unter Aufsicht des Kapitäns oder eines befähigten Schiffsoffiziers Wachdienst auf der Brücke abgeleistet haben;
- .4 die geltenden Anforderungen der Regeln in Kapitel IV erfüllen, die für die Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst zutreffen;
- .5 eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/1 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen;
- .6 die in Abschnitt A-VI/1 Absatz 2, Abschnitt A-VI/2 Absätze 1 bis 4, Abschnitt A-VI/3 Absätze 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Absätze 1 bis 3 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

Regel II/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Kapitän oder zum Ersten Offizier auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr

Kapitän und Erster Offizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 3 000 oder mehr

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

2 Jeder Zeugnisbewerber muss

- .1 die Anforderungen für die Erteilung eines Zeugnisses über die Befähigung zum Nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr erfüllen und in dieser Dienststellung eine zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben, und zwar

- .1.1 für die Erteilung eines Zeugnisses über die Befähigung zum Ersten Offizier von mindestens 12 Monaten und
- .1.2 für die Erteilung eines Zeugnisses über die Befähigung zum Kapitän von mindestens 36 Monaten; diese Zeit kann jedoch bis auf eine Mindestdauer von 24 Monaten verkürzt werden, wenn mindestens 12 Monate dieser Seefahrtzeit als Erster Offizier abgeleistet worden sind;
- .2 eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/2 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm für Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 3 000 oder mehr erfüllen.

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

3 Jeder Kapitän und jeder Erste Offizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl zwischen 500 und 3 000 muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.

4 Jeder Zeugnisbewerber muss

- .1 für die Erteilung eines Zeugnisses über die Befähigung zum Ersten Offizier die Anforderungen für einen Nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr erfüllen;
- .2 für die Erteilung eines Zeugnisses über die Befähigung zum Kapitän die Anforderungen für einen Nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr erfüllen und in dieser Dienststellung eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 36 Monaten abgeleistet haben; diese Zeit kann jedoch bis auf eine Mindestdauer von 24 Monaten verkürzt werden, wenn mindestens 12 Monate dieser Seefahrtzeit als Erster Offizier abgeleistet worden sind;
- .3 eine zugelassene Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/2 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm für Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl zwischen 500 und 3 000 erfüllen.

Regel II/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Nautischen Wachoffizier und zum Kapitän auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500

Schiffe, die nicht auf küstennahen Reisen eingesetzt sind

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

2 Jeder Kapitän auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das nicht auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses für den Dienst als Kapitän auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl zwischen 500 und 3 000 sein.

Schiffe, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind

Nautischer Wachoffizier

3 Jeder Nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.

4 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über die Befähigung zum Nautischen Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss

- .1 mindestens 18 Jahre alt sein;
- .2 Folgendes abgeschlossen beziehungsweise abgeleistet haben:
 - .2.1 eine besondere Ausbildung, einschließlich einer von der Verwaltung vorgeschriebenen angemessenen Seefahrtzeit, oder
 - .2.2 eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 36 Monaten im Decksbereich;
- .3 die geltenden Anforderungen der Regeln in Kapitel IV erfüllen, die für die Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst zutreffen;
- .4 eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben

und die in Abschnitt A-II/3 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm für Nautische Wachoffiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind, erfüllen;

- .5 die in Abschnitt A-VI/1 Absatz 2, Abschnitt A-VI/2 Absätze 1 bis 4, Abschnitt A-VI/3 Absätze 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Absätze 1 bis 3 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

Kapitän

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

6 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über die Befähigung zum Kapitän auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, das auf küstennahen Reisen eingesetzt ist, muss

- .1 mindestens 20 Jahre alt sein;
- .2 eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten als Nautischer Wachoffizier abgeleistet haben;
- .3 eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-II/3 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm für Kapitäne auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von weniger als 500, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind, erfüllen;
- .4 die in Abschnitt A-VI/1 Absatz 2, Abschnitt A-VI/2 Absätze 1 bis 4, Abschnitt A-VI/3 Absätze 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Absätze 1 bis 3 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

Befreiungen

7 Erachtet die Verwaltung in Anbetracht der Größe eines Schiffes und seiner Reisebedingungen die Anwendung der vollständigen Anforderungen dieser Regel und des Abschnitts A-II/3 des STCW-Codes für unzumutbar oder nicht praktisch durchführbar, so kann sie insoweit den Kapitän und den Nautischen Wachoffizier auf einem solchen Schiff oder auf einer solchen Kategorie von Schiffen von einzelnen Anforderungen befreien; sie berücksichtigt dabei die Sicherheit aller Schiffe, die möglicherweise in denselben Gewässern verkehren.

Regel II/4

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen, die Schiffsleute berechtigen, der Brückenwache anzugehören

1 Jeder Schiffsmann, der auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr der Brückenwache angehört, muss Inhaber eines zur Ausübung dieser Aufgaben berechtigenden ordnungsgemäßen Zeugnisses sein; diese Bestimmung gilt nicht für Schiffsleute in der Ausbildung sowie für Schiffsleute, die während ihrer Wache die Aufgaben einer ungelerten Hilfskraft ausüben.

2 Jeder Zeugnisbewerber muss

.1 mindestens 16 Jahre alt sein;

.2 Folgendes abgeschlossen beziehungsweise abgeleistet haben:

.2.1 eine zugelassene Seefahrzeit einschließlich einer Ausbildungs- und Erfahrungszeit von mindestens sechs Monaten Dauer oder

.2.2 eine besondere Ausbildung, entweder noch an Land oder an Bord, einschließlich einer zugelassenen Seefahrzeit, die mindestens zwei Monate beträgt;

.3 die in Abschnitt A-II/4 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

3 Die in den Absätzen 2.2.1 und 2.2.2 vorgeschriebenen Seefahrt-, Ausbildungs- und Erfahrungszeiten müssen im Zusammenhang mit Funktionen im Brückenwachdienst abgeleistet werden und die Wahrnehmung von Aufgaben umfassen, die unter der unmittelbaren Aufsicht des Kapitäns, des Nautischen Wachoffiziers oder eines befähigten Schiffsmanns ausgeführt werden.

Regel II/5

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen, die Schiffsleute zum Dienst als Vollmatrosen im Decksbereich berechtigen

1 Jeder Vollmatrose im Decksbereich, der auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr Dienst tut, muss Inhaber eines ordnungsgemäßen Zeugnisses sein.

- 2 Jeder Zeugnissbewerber muss
 - .1 mindestens 18 Jahre alt sein;
 - .2 die Anforderungen für die Erteilung eines Zeugnisses erfüllen, das Schiffsleute berechtigt, der Brückenwache anzugehören;
 - .3 nach dem Erwerb der Berechtigung, als Schiffsmann der Brückenwache anzugehören, eine zugelassene Seefahrtzeit im Decksbereich von folgender Dauer abgeleistet haben:
 - .3.1 von mindestens 18 Monaten
 - .3.2 oder von mindestens 12 Monaten bei Abschluss einer zugelassenen Ausbildung;
 - .4 die in Abschnitt A-II/5 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.
- 3 Jede Vertragspartei vergleicht die Befähigungsnormen, die sie für vor dem 1. Januar 2012 zu erteilende Zeugnisse für Vollmatrosen vorgeschrieben hatte, mit den für das Zeugnis in Abschnitt A-II/5 des STCW-Codes festgelegten Normen und entscheidet, ob die betroffenen Vollmatrosen gegebenenfalls ihre Befähigung auf den aktuellen Stand bringen müssen.
- 4 Bis zum 1. Januar 2012 kann eine Vertragspartei, die auch Vertragspartei des Übereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946, (Übereinkommen 74) ist, Zeugnisse weiterhin nach jenem Übereinkommen erteilen, anerkennen und mit Vermerken versehen.
- 5 Bis zum 1. Januar 2017 kann eine Vertragspartei, die auch Vertragspartei des Übereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen, 1946, (Übereinkommen 74) ist, die Erneuerung und die Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Zeugnissen und Vermerken weiterhin nach jenem Übereinkommen vornehmen.
- 6 Seeleute können von einer Vertragspartei so angesehen werden, als hätten sie die Anforderungen dieser Regel erfüllt, wenn sie mindestens 12 Monate innerhalb der letzten 60 Monate vor dem Inkrafttreten dieser Regel für die betreffende Vertragspartei in einer einschlägigen Dienststellung im Decksbereich Dienst getan haben.

Kapitel III

Technischer Bereich

Regel III/1

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Technischen Wachoffizier in besetzten Maschinenräumen oder zum Technischen Schiffsoffizier im Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen

1 Jeder Technische Wachoffizier in einem besetzten Maschinenraum und jeder Technische Schiffsoffizier im Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.

2 Jeder Zeugnisbewerber muss

- .1 mindestens 18 Jahre alt sein;
- .2 eine kombinierte Ausbildung in technischen Fertigkeiten in Werkstätten und eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten als Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms, das eine Ausbildung an Bord umfasst, die den Anforderungen des Abschnitts A-III/1 des STCW-Codes entspricht und in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet ist, oder sonst eine kombinierte Ausbildung in technischen Fertigkeiten in Werkstätten und eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 36 Monaten, von denen mindestens 30 Monate Seefahrtzeit im Maschinenbereich sein müssen, abgeleistet haben;
- .3 während der vorgeschriebenen Seefahrtzeit mindestens sechs Monate lang unter Aufsicht des Leiters der Maschinenanlage oder eines befähigten Technischen Schiffsoffiziers Maschinenwachdienst abgeleistet haben;
- .4 eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/1 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen;
- .5 die in Abschnitt A-VI/1 Absatz 2, Abschnitt A-VI/2 Absätze 1 bis 4, Abschnitt

A-VI/3 Absätze 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Absätze 1 bis 3 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

Regel III/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Leiter der Maschinenanlage und zum Zweiten technischen Schiffsoffizier auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt

1 Jeder Leiter der Maschinenanlage und jeder Zweite technische Schiffsoffizier auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.

2 Jeder Zeugnisbewerber muss

.1 die Anforderungen für die Erteilung eines Zeugnisses über die Befähigung zum Technischen Wachoffizier auf Seeschiffen mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt erfüllen und muss in dieser Dienststellung eine zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben, und zwar

.1.1 für die Erteilung eines Zeugnisses über die Befähigung zum Zweiten technischen Schiffsoffizier von mindestens 12 Monaten als befähigter Technischer Schiffsoffizier und

.1.2 für die Erteilung eines Zeugnisses über die Befähigung zum Leiter der Maschinenanlage von mindestens 36 Monaten; diese Zeit kann jedoch bis auf eine Mindestdauer von 24 Monaten verkürzt werden, wenn mindestens 12 Monate dieser Seefahrtzeit als Zweiter technischer Schiffsoffizier abgeleistet worden sind;

.2 eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/2 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

Regel III/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Leiter der Maschinenanlage und zum Zweiten technischen Schiffsoffizier auf Schiffen mit einer Antriebsleistung zwischen 750 und 3 000 Kilowatt

1 Jeder Leiter der Maschinenanlage und jeder Zweite technische Schiffsoffizier auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung zwischen 750 und 3 000 Kilowatt muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.

2 Jeder Zeugnissbewerber muss

.1 die Anforderungen für die Erteilung des Zeugnisses über die Befähigung zum Technischen Wachoffizier erfüllen und

.1.1 für die Erteilung des Zeugnisses über die Befähigung zum Zweiten technischen Schiffsoffizier eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten als Technischer Assistenzoffizier oder Technischer Schiffsoffizier abgeleistet haben;

.1.2 für die Erteilung des Zeugnisses über die Befähigung zum Leiter der Maschinenanlage eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 24 Monaten abgeleistet haben, wovon er mindestens 12 Monate nach dem Erwerb der Befähigung, als Zweiter technischer Schiffsoffizier Dienst zu tun, abzuleisten hat;

.2 eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/3 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

3 Jeder Technische Schiffsoffizier, der die Befähigung besitzt, als Zweiter technischer Schiffsoffizier auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt Dienst zu tun, darf als Leiter der Maschinenanlage auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von weniger als 3 000 Kilowatt Dienst tun, sofern sein Zeugnis einen entsprechenden Vermerk trägt.

Regel III/4

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen, die Schiffsleute berechtigen, der Maschinenwache in besetzten Maschinenräumen anzugehören oder zum Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt zu werden

1 Jeder Schiffsmann, der auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt der Maschinenwache angehört oder zum Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum eingeteilt wird, muss Inhaber eines zur Ausübung

dieser Aufgaben berechtigenden ordnungsgemäßen Zeugnisses sein; diese Bestimmung gilt nicht für Schiffsleute in der Ausbildung sowie für Schiffsleute, die während ihrer Wache die Aufgaben einer ungelerten Hilfskraft ausüben.

2 Jeder Zeugnisbewerber muss

.1 mindestens 16 Jahre alt sein;

.2 Folgendes abgeschlossen beziehungsweise abgeleistet haben:

.2.1 eine zugelassene Seefahrtzeit einschließlich einer Ausbildungs- und Erfahrungszeit von mindestens sechs Monaten Dauer oder

.2.2 eine besondere Ausbildung, entweder noch an Land oder an Bord, einschließlich einer zugelassenen Seefahrtzeit, die mindestens zwei Monate betragen muss;

.3 die in Abschnitt A-III/4 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

3 Die in den Absätzen 2.2.1 und 2.2.2 vorgeschriebenen Seefahrt-, Ausbildungs- und Erfahrungszeiten müssen im Zusammenhang mit Funktionen im Maschinenwachdienst abgeleistet werden und die Wahrnehmung von Aufgaben umfassen, die unter der unmittelbaren Aufsicht eines befähigten Technischen Schiffsoffiziers oder eines befähigten Schiffsmanns ausgeführt werden.

Regel III/5

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen, die Schiffsleute berechtigen, als Vollmatrose im Maschinenbereich in besetzten Maschinenräumen Dienst zu tun oder zum Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt zu werden

1 Jeder Vollmatrose im Maschinenbereich, der auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt Dienst tut, muss Inhaber eines ordnungsgemäßen Zeugnisses sein.

2 Jeder Zeugnisbewerber muss

.1 mindestens 18 Jahre alt sein;

- .2 die Anforderungen für die Erteilung eines Zeugnisses erfüllen, das Schiffsleute berechtigt, der Maschinenwache in besetzten Maschinenräumen anzugehören oder zum Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt zu werden;
- .3 nach dem Erwerb der Berechtigung, als Schiffsmann der Maschinenwache anzugehören, eine zugelassene Seefahrtzeit im Maschinenbereich von folgender Dauer abgeleistet haben:
 - .3.1 von mindestens 12 Monaten
 - .3.2 oder von mindestens 6 Monaten bei Abschluss einer zugelassenen Ausbildung;
- .4 die in Abschnitt A-III/5 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

3 Jede Vertragspartei vergleicht die Befähigungsnorm, die sie für vor dem 1. Januar 2012 zu erteilende Zeugnisse für Schiffsleute im Maschinenbereich vorgeschrieben hatte, mit den für das Zeugnis in Abschnitt A-III/5 des STCW-Codes festgelegten Normen und entscheidet, ob die betroffenen Schiffsleute gegebenenfalls ihre Befähigung auf den aktuellen Stand bringen müssen.

4 Seeleute können von einer Vertragspartei so angesehen werden, als hätten sie die Anforderungen dieser Regel erfüllt, wenn sie mindestens 12 Monate innerhalb der letzten 60 Monate vor dem Inkrafttreten dieser Regel für die betreffende Vertragspartei in einer einschlägigen Dienststellung im Maschinenbereich Dienst getan haben.

Regel III/6

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Elektrotechnischen Schiffsoffizier

- 1 Jeder Elektrotechnische Schiffsoffizier auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt muss Inhaber eines Befähigungszeugnisses sein.
- 2 Jeder Zeugnisbewerber muss
 - .1 mindestens 18 Jahre alt sein;
 - .2 Folgendes abgeleistet haben: während mindestens 12 Monaten eine

Kombination aus Ausbildung in technischen Fertigkeiten in Werkstätten und zugelassener Seefahrtzeit, wovon mindestens 6 Monate Seefahrtzeit als Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms sein müssen, das den Anforderungen des Abschnitts A-III/6 des STCW-Codes entspricht und in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet ist, oder sonst während mindestens 36 Monaten eine Kombination aus Ausbildung in technischen Fertigkeiten in Werkstätten und zugelassener Seefahrtzeit, wovon mindestens 30 Monate Seefahrtzeit im technischen Bereich sein müssen;

- .3 eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-III/6 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen;
- .4 die in Abschnitt A-VI/1 Absatz 2, Abschnitt A-VI/2 Absätze 1 bis 4, Abschnitt A-VI/3 Absätze 1 bis 4 und Abschnitt A-VI/4 Absätze 1 bis 3 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

3 Jede Vertragspartei vergleicht die Befähigungsnorm, die sie für vor dem 1. Januar 2012 erteilte Zeugnisse für Elektrotechnische Schiffsoffiziere vorgeschrieben hatte, mit den für das Zeugnis in Abschnitt A-III/6 des STCW-Codes festgelegten Normen und entscheidet, ob die betroffenen Schiffsoffiziere ihre Befähigung auf den aktuellen Stand bringen müssen.

4 Seeleute können von einer Vertragspartei so angesehen werden, als hätten sie die Anforderungen dieser Regel erfüllt, wenn sie mindestens 12 Monate innerhalb der letzten 60 Monate vor dem Inkrafttreten dieser Regel für die betreffende Vertragspartei in einer einschlägigen Dienststellung an Bord eines Schiffes Dienst getan haben und die in Abschnitt A-III/6 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

5 Ungeachtet der Anforderungen der Absätze 1 bis 4 kann eine Person mit zweckmäßiger Befähigung von einer Vertragspartei als geeignet angesehen werden, bestimmte in Abschnitt A-III/6 genannte Funktionen wahrzunehmen.

Regel III/7

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Schiffselektrikerzeugnissen

1 Jeder Schiffselektriker, der auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt Dienst tut, muss Inhaber eines ordnungsgemäßen Zeugnisses sein.

- 2 Jeder Zeugnissbewerber
 - .1 muss mindestens 18 Jahre alt sein;
 - .2 muss
 - .2.1 eine zugelassene Seefahrtzeit einschließlich einer Ausbildungs- und Erfahrungszeit von mindestens 12 Monaten Dauer abgeleistet haben oder
 - .2.2 eine zugelassene Ausbildung einschließlich einer zugelassenen Seefahrtzeit, die mindestens 6 Monate betragen muss, abgeschlossen haben oder
 - .2.3 eine Befähigung besitzen, die den technischen Fähigkeiten nach Tabelle A-III/7 entspricht, und eine zugelassene Seefahrtzeit, die mindestens 3 Monate betragen muss, abgeleistet haben;
 - .3 muss die in Abschnitt A-III/7 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.
- 3 Jede Vertragspartei vergleicht die Befähigungsnorm, die sie für vor dem 1. Januar 2012 zu erteilende Zeugnisse für Schiffselektriker vorgeschrieben hatte, mit den für das Zeugnis in Abschnitt A-III/5 des STCW-Codes festgelegten Normen und entscheidet, ob die betroffenen Schiffselektriker gegebenenfalls ihre Befähigung auf den aktuellen Stand bringen müssen.
- 4 Seeleute können von einer Vertragspartei so angesehen werden, als hätten sie die Anforderungen dieser Regel erfüllt, wenn sie mindestens 12 Monate innerhalb der letzten 60 Monate vor dem Inkrafttreten dieser Regel für die betreffende Vertragspartei in einer einschlägigen Dienststellung an Bord eines Schiffes Dienst getan haben und die in Abschnitt A-III/7 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.
- 5 Ungeachtet der Anforderungen der Absätze 1 bis 4 kann eine Person mit zweckmäßiger Befähigung von einer Vertragspartei als geeignet angesehen werden, bestimmte in Abschnitt A-III/7 genannte Funktionen wahrzunehmen.

Kapitel IV

Funkverkehr und Funker

Erläuterung

Die verbindlichen Bestimmungen über die Funkwache sind in der Vollzugsordnung für den Funkdienst und im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung enthalten. Die Bestimmungen über die Instandhaltung von Funkanlagen sind im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner jeweils geltenden Fassung und in den von der Organisation beschlossenen Richtlinien enthalten.

Regel IV/1

Anwendung

1 Vorbehaltlich des Absatzes 2 findet dieses Kapitel auf Funker auf Schiffen Anwendung, die in das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) eingebunden sind, wie es durch das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner jeweils geltenden Fassung vorgeschrieben ist.

2 Funker auf Schiffen, die nicht die Bestimmungen über das GMDSS in Kapitel IV des SOLAS-Übereinkommens einhalten müssen, sind nicht verpflichtet, den Bestimmungen des vorliegenden Kapitels zu genügen. Dessen ungeachtet müssen Funker auf solchen Schiffen die Vollzugsordnung für den Funkdienst einhalten. Die Verwaltung stellt sicher, dass die durch die Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebenen entsprechenden Zeugnisse solchen Funkern erteilt oder für sie anerkannt werden.

Regel IV/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum GMDSS-Funker

1 Jede Person, die auf einem zur Teilnahme am GMDSS verpflichteten Schiff mit der Wahrnehmung des Funkdienstes betraut ist oder ihn wahrnimmt, muss Inhaber eines entsprechenden GMDSS-bezogenen Zeugnisses sein, das von der Verwaltung nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilt oder anerkannt worden ist.

2 Zusätzlich muss jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis nach dieser Regel für den Dienst auf einem Schiff, das nach dem Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung eine Funkanlage haben muss,

- .1 mindestens 18 Jahre alt sein;
- .2 eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-IV/2 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

Kapitel V

Besondere Ausbildungsanforderungen für das Personal auf bestimmten Schiffstypen

Regel V/1-1

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Schiffsoffizieren und Schiffsteuten auf Öl- und Chemikaliertankschiffen

1 Schiffsoffiziere und Schiffsteute auf Öl- und Chemikaliertankschiffen, denen spezifische Aufgaben und Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Ladung oder den Ladungseinrichtungen zugewiesen sind, müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen sein.

2 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen muss eine Grundausbildung nach Abschnitt A-VI/1 des STCW-Codes abgeschlossen haben und

- .1 eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Öl- oder

Chemikalien-tankschiffen abgeleistet haben und die in Abschnitt A-V/1-1 Absatz 1 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen oder

- .2 eine zugelassene Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikalien-tankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-1 Absatz 1 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

3 Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite technische Schiffsoffiziere sowie jede Person mit unmittelbarer Verantwortung für das Laden, das Löschen, die Ladungsfürsorge, den Ladungsumschlag, das Reinigen von Tanks oder für sonstige ladungsbezogene Tätigkeiten auf Öltankschiffen müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine Fortbildung im Umschlag der Ladung von Öltankschiffen sein.

4 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Fortbildung im Umschlag der Ladung von Öltankschiffen muss

- .1 die Anforderungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikalien-tankschiffen erfüllen;
- .2 nach Erfüllung der Anforderungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikalien-tankschiffen
 - .2.1 eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Öltankschiffen abgeleistet haben oder
 - .2.2 als überzähliges Besatzungsmitglied unter Berücksichtigung der Anleitungen in Abschnitt B-V/1 des STCW-Codes eine zugelassene Ausbildung an Bord von mindestens einem Monat Dauer auf Öltankschiffen erhalten haben, zu der mindestens drei Lade- und drei Löschvorgänge gehört haben und die in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet ist;
- .3 eine zugelassene Fortbildung im Umschlag der Ladung von Öltankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-1 Absatz 2 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

5 Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite technische

Schiffsoffiziere sowie jede Person mit unmittelbarer Verantwortung für das Laden, das Löschen, die Ladungsfürsorge, den Ladungsumschlag, das Reinigen von Tanks oder für sonstige ladungsbezogene Tätigkeiten auf Chemikaliertankschiffen müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine Fortbildung im Umschlag der Ladung von Chemikaliertankschiffen sein.

6 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Fortbildung im Umschlag der Ladung von Chemikaliertankschiffen muss

- .1 die Anforderungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen erfüllen;
- .2 nach der Erfüllung der Anforderungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen
 - .2.1 eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Chemikaliertankschiffen abgeleistet haben oder
 - .2.2 als überzähliges Besatzungsmitglied unter Berücksichtigung der Anleitungen in Abschnitt B-V/1 des STCW-Codes eine zugelassene Ausbildung an Bord von mindestens einem Monat Dauer auf Chemikaliertankschiffen erhalten haben, zu der mindestens drei Lade- und drei Löschvorgänge gehört haben und die in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet ist;
- .3 eine zugelassene Fortbildung im Umschlag der Ladung von Chemikaliertankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-1 Absatz 3 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

7 Die Verwaltungen stellen sicher, dass Seeleuten, deren Befähigung die Voraussetzungen des Absatzes 2, 4 oder 6 erfüllt, ein Fachkundezeugnis erteilt wird oder dass ein vorhandenes Befähigungs- oder Fachkundezeugnis ordnungsgemäß mit einem Vermerk versehen wird.

Regel V/1-2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen,

Schiffsoffizieren und Schiffsleuten auf Flüssiggastankschiffen

1 Schiffsoffiziere und Schiffsleute auf Flüssiggastankschiffen, denen spezifische Aufgaben und Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Ladung oder den Ladungseinrichtungen zugewiesen sind, müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Flüssiggastankschiffen sein.

2 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Flüssiggastankschiffen muss eine Grundausbildung nach Abschnitt A-VI/1 des STCW-Codes abgeschlossen haben und

- .1 eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Flüssiggastankschiffen abgeleistet haben und die in Abschnitt A-V/1-2 Absatz 1 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen oder
- .2 eine zugelassene Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Flüssiggastankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-2 Absatz 1 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

3 Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite technische Schiffsoffiziere sowie jede Person mit unmittelbarer Verantwortung für das Laden, das Löschen, die Ladungsfürsorge, den Ladungsumschlag, das Reinigen von Tanks oder für sonstige ladungsbezogene Tätigkeiten auf Flüssiggastankschiffen müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine Fortbildung im Umschlag der Ladung von Flüssiggastankschiffen sein.

4 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Fortbildung im Umschlag der Ladung von Flüssiggastankschiffen muss

- .1 die Anforderungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Flüssiggastankschiffen erfüllen;
- .2 nach Erfüllung der Anforderungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Flüssiggastankschiffen
 - .2.1 eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten Dauer auf Flüssiggastankschiffen abgeleistet haben oder
 - .2.2 als überzähliges Besatzungsmitglied unter Berücksichtigung der Anleitungen in Abschnitt B-V/1 des STCW-Codes eine zugelassene

Ausbildung an Bord von mindestens einem Monat Dauer auf Flüssiggastankschiffen erhalten haben, zu der mindestens drei Lade- und drei Löschvorgänge gehört haben und die in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet ist;

- .3 eine zugelassene Fortbildung im Umschlag der Ladung von Flüssiggastankschiffen abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/1-2 Absatz 2 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

5 Die Verwaltungen stellen sicher, dass Seeleuten, deren Befähigung die Voraussetzungen des Absatzes 2 oder 4 erfüllt, ein Fachkundezeugnis erteilt wird oder dass ein vorhandenes Befähigungs- oder Fachkundezeugnis ordnungsgemäß mit einem Vermerk versehen wird.

Regel V/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Schiffsoffizieren, Schiffsteuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen

1 Diese Regel findet auf Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsteute und sonstige Mitglieder des Personals Anwendung, die auf in der Auslandsfahrt eingesetzten Fahrgastschiffen Dienst tun. Die Verwaltungen entscheiden über die Geltung dieser Anforderungen für Personal, das auf in der Inlandsfahrt eingesetzten Fahrgastschiffen Dienst tut.

2 Bevor Seeleuten Aufgaben an Bord eines Fahrgastschiffs zugewiesen werden, müssen sie die Ausbildung abgeschlossen haben, die je nach ihrer Dienststellung, ihren Aufgaben und ihren Verantwortlichkeiten in den Absätzen 4 bis 7 vorgeschrieben ist.

3 Seeleute, denen eine Ausbildung nach den Absätzen 4, 6 und 7 vorgeschrieben ist, müssen sich in Zeitabständen von höchstens fünf Jahren einer entsprechenden Auffrischungsausbildung unterziehen oder den Nachweis erbringen, dass sie in den vorangegangenen fünf Jahren die der vorgeschriebenen Norm entsprechende Befähigung erlangt haben.

4 Kapitäne, Schiffsoffiziere und sonstiges Personal, das laut Eintragung in der Sicherheitsrolle dazu eingeteilt ist, Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen in Notfällen Hilfe zu leisten, müssen eine Ausbildung in der Führung von Menschenmengen nach Abschnitt A-V/2 Absatz 1 des STCW-Codes abgeschlossen haben.

5 Mitglieder des Personals, die Fahrgästen in Fahrgasträumen an Bord von Fahrgastschiffen unmittelbare Dienste leisten, müssen die Sicherheitsausbildung nach Abschnitt A-V/2 Absatz 2 des STCW-Codes abgeschlossen haben.

6 Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite technische Schiffsoffiziere und sämtliche Personen, die laut Eintragung in der Sicherheitsrolle für die Sicherheit von Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen in Notfällen verantwortlich sind, müssen eine zugelassene Ausbildung in Krisenbewältigung und in menschlichen Verhaltensweisen nach Abschnitt A-V/2 Absatz 3 des STCW-Codes abgeschlossen haben.

7 Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite technische Schiffsoffiziere und jede Person, der eine unmittelbare Verantwortung für das An- und Vonbordgehen von Fahrgästen, für das Laden, Löschen oder Sichern von Ladung oder für das Verschließen von Öffnungen in der Außenhaut an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen zugewiesen ist, müssen eine zugelassene Ausbildung in Fahrgastsicherheit, Ladungssicherheit und Dichtigkeit des Schiffskörpers nach Abschnitt A-V/2 Absatz 4 des STCW-Codes abgeschlossen haben.

8 Die Verwaltungen stellen sicher, dass jeder Person, die als befähigt im Sinne dieser Regel befunden wird, ein schriftlicher Nachweis über die Ausbildung erteilt wird.

Kapitel VI

Funktionen im Zusammenhang mit Notfällen, der Arbeitssicherheit, der Gefahrenabwehr, der medizinischen Fürsorge und dem Überleben auf See

Regel VI/1

Verbindliche Mindestanforderungen für die Einführungsausbildung sowie die Grundausbildung und -unterweisung in Sicherheitsangelegenheiten für alle Seeleute

1 Seeleute müssen eine Einführungsausbildung sowie eine Grundausbildung oder -unterweisung in Sicherheitsangelegenheiten nach Abschnitt A-VI/1 des STCW-Codes erhalten und die darin festgelegte entsprechende Befähigungsnorm erfüllen.

2 Gehört die Grundausbildung nicht zu den Voraussetzungen für die Erteilung des jeweiligen Zeugnisses, so ist ein Fachkundezeugnis zu erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber den Grundausbildungslehrgang besucht hat.

Regel VI/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen der Fachkunde im Umgang mit Überlebensfahrzeugen, Bereitschaftsbooten und schnellen Bereitschaftsbooten

1 Jeder Bewerber um ein Zeugnis der Fachkunde im Umgang mit Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten außer schnellen Bereitschaftsbooten muss

- .1 mindestens 18 Jahre alt sein;
- .2 eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten Dauer abgeleistet oder einen zugelassenen Ausbildungslehrgang besucht und eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens sechs Monaten Dauer abgeleistet haben;
- .3 die in Abschnitt A-VI/2 Absätze 1 bis 4 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm für die Erteilung von Zeugnissen der Fachkunde im Umgang mit Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten erfüllen.

2 Jeder Bewerber um ein Zeugnis der Fachkunde im Umgang mit schnellen Bereitschaftsbooten muss

- .1 Inhaber eines Zeugnisses der Fachkunde im Umgang mit Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten außer schnellen Bereitschaftsbooten sein;
- .2 einen zugelassenen Ausbildungslehrgang besucht haben;
- .3 die in Abschnitt A-VI/2 Absätze 7 bis 10 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm für die Erteilung von Zeugnissen der Fachkunde im Umgang mit schnellen Bereitschaftsbooten erfüllen.

Regel VI/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung in moderner Brandbekämpfung

1 Seeleute, die dazu eingeteilt sind, Brandbekämpfungsmaßnahmen zu leiten, müssen im Einklang mit Abschnitt A-VI/3 Absätze 1 bis 4 des STCW-Codes eine Fortbildung in Methoden der Brandbekämpfung erfolgreich abgeschlossen haben, bei der besondere Betonung auf Organisation, Taktik und Führung gelegt worden ist, und die darin festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

2 Gehört die Ausbildung in moderner Brandbekämpfung nicht zu den Voraussetzungen für die Erteilung des jeweiligen Zeugnisses, so muss ein Fachkundezeugnis erteilt werden, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber einen Ausbildungslehrgang in moderner Brandbekämpfung besucht hat.

Regel VI/4

Verbindliche Mindestanforderungen im Zusammenhang mit medizinischer Erster Hilfe und medizinischer Betreuung

1 Seeleute, die zur Erste-Hilfe-Leistung an Bord eingeteilt sind, müssen die in Abschnitt A-VI/4 Absätze 1 bis 3 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm für medizinische Erste-Hilfe-Leistung erfüllen.

2 Seeleute, die zur medizinischen Betreuung an Bord eingeteilt sind, müssen die in Abschnitt A-VI/4 Absätze 4 bis 6 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm für medizinische Betreuung erfüllen.

3 Gehört die Ausbildung in medizinischer Erste-Hilfe-Leistung oder medizinischer Betreuung nicht zu den Voraussetzungen für die Erteilung des jeweiligen Zeugnisses, so muss ein Fachkundezeugnis erteilt werden, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber einen Ausbildungslehrgang in medizinischer Erste-Hilfe-Leistung beziehungsweise medizinischer Betreuung besucht hat.

Regel VI/5

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen der Fachkunde als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff

1 Jeder Bewerber um ein Zeugnis der Fachkunde als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff muss

- .1 eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten Dauer abgeleistet haben oder eine angemessene Seefahrtzeit abgeleistet haben und Kenntnisse im Schiffsbetrieb besitzen;
- .2 die in Abschnitt A-VI/5 Absätze 1 bis 4 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm für die Erteilung eines Zeugnisses der Fachkunde als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff erfüllen.

2 Die Verwaltungen stellen sicher, dass jeder Person, die als befähigt im Sinne dieser Regel befunden wird, ein Fachkundezeugnis erteilt wird.

Regel VI/6

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Unterweisung für alle Seeleute in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr

1 Alle Seeleute müssen eine Einführungsausbildung auf dem Gebiet der Gefahrenabwehr sowie eine Ausbildung oder Unterweisung zur Förderung des Bewusstseins für die Bedeutung der Gefahrenabwehr nach Abschnitt A-VI/6 Absätze 1 bis 4 des STCW-Codes erhalten und die darin festgelegte entsprechende Befähigungsnorm erfüllen.

2 Gehört die Förderung des Bewusstseins für die Bedeutung der Gefahrenabwehr nicht zu den Voraussetzungen für die Erteilung des jeweiligen Zeugnisses, so ist ein Fachkundezeugnis zu erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber einen Lehrgang zur Förderung des Bewusstseins für die Bedeutung der Gefahrenabwehr besucht hat.

3 Jede Vertragspartei vergleicht die Normen für die Ausbildung oder Unterweisung auf dem Gebiet der Gefahrenabwehr, die sie für Seeleute, die eine Befähigung besitzen oder durch Unterlagen belegen können, vor dem Inkrafttreten dieser Regel vorgeschrieben hatte, mit den in Abschnitt A-VI/6 Absatz 4 des STCW-Codes festgelegten Normen und entscheidet, ob die betroffenen Seeleute ihre Befähigung auf den aktuellen Stand bringen müssen.

Seeleute mit spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr

4 Seeleute, denen spezifische Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr zugewiesen werden, müssen die in Abschnitt A-VI/6 Absätze 6 bis 8 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

5 Gehört die Ausbildung in spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr nicht zu den Voraussetzungen für die Erteilung des jeweiligen Zeugnisses, so ist ein Fachkundezeugnis zu erteilen, aus dem hervorgeht, dass der Inhaber einen Ausbildungslehrgang in spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr besucht hat.

6 Jede Vertragspartei vergleicht die Normen für die Ausbildung in der Gefahrenabwehr für Seeleute mit spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit der Gefahrenabwehr, die sie

für Seeleute, die eine Befähigung besitzen oder durch Unterlagen belegen können, vor dem Inkrafttreten dieser Regel vorgeschrieben hatte, mit den in Abschnitt A-VI/6 Absatz 8 des STCW-Codes festgelegten Normen und entscheidet, ob die betroffenen Seeleute ihre Befähigung auf den aktuellen Stand bringen müssen.

Kapitel VII

Andere Zeugnisse

Regel VII/1

Erteilung anderer Zeugnisse

1 Ungeachtet der Anforderungen der Kapitel II und III für die Zeugniserteilung können sich Vertragsparteien dafür entscheiden, andere als die in jenen Kapitel genannten Zeugnisse zu erteilen oder die Erteilung solcher Zeugnissen zu genehmigen, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- .1 Die in den Zeugnissen und Vermerken anzugebenden entsprechenden Funktionen und Verantwortungsebenen sind aus denjenigen ausgewählt, die in den Abschnitten 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 und A-IV/2 des STCW-Codes genannt sind, und stimmen mit diesen genau überein;
- .2 die Bewerber haben eine zugelassene theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen und erfüllen für die in den Zeugnissen und Vermerken anzugebenden Funktionen und Ebenen die Befähigungsnormen, die in den einschlägigen Abschnitten des STCW-Codes vorgeschrieben und in Abschnitt A-VII/1 des Codes aufgeführt sind;
- .3 die Bewerber haben eine zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet, die für die im Zeugnis anzugebenden Funktionen und Zuständigkeitsebenen angemessen ist. Die Mindestdauer der Seefahrtzeit muss der Dauer der in den Kapiteln II und III vorgeschriebenen Seefahrtzeit gleichwertig sein. Allerdings darf die Mindestdauer der Seefahrtzeit nicht kürzer als die in Abschnitt A-VII/2 des STCW-Codes vorgeschriebene sein;
- .4 Zeugnisbewerber, welche die Funktion der Schiffsführung auf der

Betriebsebene wahrnehmen sollen, müssen die geltenden Anforderungen der Regeln in Kapitel IV erfüllen, die für die Wahrnehmung des zugewiesenen Funkdienstes nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst zutreffen;

- .5 die Erteilung der Zeugnisse erfolgt nach Regel I/2 sowie Kapitel VII des STCW-Codes.

2 Ein Zeugnis nach diesem Kapitel darf erst erteilt werden, wenn die betreffende Vertragspartei der Organisation die Informationen nach Artikel IV und Regel I/7 übermittelt hat.

Regel VII/2

Zeugniserteilung an Seeleute

1 Jeder Seemann, der eine Funktion oder Gruppe von Funktionen nach den Tabellen A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/4 oder A-II/5 in Kapitel II, den Tabellen A-III/1, A-III/2, A-III/3, A-III/4 oder A-III/5 in Kapitel III oder der Tabelle A-IV/2 in Kapitel IV des STCW-Codes wahrnimmt, muss, je nach Fall, Inhaber eines Befähigungszeugnisses oder eines Fachkundezeugnisses sein.

Regel VII/3

Grundsätze für die Erteilung anderer Zeugnisse

1 Jede Vertragspartei, die sich dafür entscheidet, andere Zeugnisse zu erteilen oder die Erteilung anderer Zeugnisse zu genehmigen, stellt sicher, dass folgende Grundsätze beachtet werden:

- .1 Es wird kein System der Erteilung anderer Zeugnisse angewendet, das nicht mindestens in demselben Maße, wie dies durch die anderen Kapitel sichergestellt wird, die Sicherheit auf See gewährleistet und Verschmutzung verhütet;
- .2 jede Regelung über die Erteilung anderer Zeugnisse aufgrund dieses Kapitels sieht die Austauschbarkeit solcher Zeugnisse mit den aufgrund der anderen Kapitel erteilten vor.

2 Durch den Grundsatz der Austauschbarkeit nach Absatz 1 wird sichergestellt,

- .1 dass Seeleute, denen ein Zeugnis aufgrund des Kapitels II oder III erteilt

worden ist, und Seeleute, denen ein Zeugnis aufgrund des Kapitels VII erteilt worden ist, in der Lage sind, sowohl auf Schiffen Dienst zu tun, auf denen eine herkömmliche Organisation des Schiffsbetriebs eingerichtet ist, als auch auf solchen mit anderen Organisationsformen;

.2 dass Seeleute nicht für bestimmte Formen der Organisation des Schiffsbetriebs in einer Art und Weise ausgebildet werden, die es ihnen unmöglich macht, ihre Fertigkeiten an anderer Stelle einzusetzen.

3 Bei der Erteilung eines Zeugnisses aufgrund dieses Kapitels werden folgende Grundsätze berücksichtigt:

.1 Die Erteilung anderer Zeugnisse darf, für sich genommen, nicht dazu dienen,

.1.1 die Anzahl der Besatzungsmitglieder an Bord zu verringern;

.1.2 die Einheitlichkeit des Berufsbilds zu verringern oder die Qualifikation der Seeleute zu mindern;

.1.3 die Zuweisung der kombinierten Aufgaben eines Nautischen und eines Technischen Wachoffiziers an einen einzigen Zeugnisinhaber während einer bestimmten Wache zu rechtfertigen;

.2 die Person, die Inhaber der obersten Anordnungsbefugnis ist, wird als Kapitän bezeichnet und die Rechtsstellung und die Autorität des Kapitäns und anderer dürfen durch die Anwendung von Regelungen über andere Zeugnisse nicht beeinträchtigt werden.

4 Durch die in den Absätzen 1 und 2 enthaltenen Grundsätze wird sichergestellt, dass die Befähigung sowohl der Nautischen als auch der Technischen Schiffsoffiziere aufrechterhalten bleibt.

Kapitel VIII

Wachdienst

Regel VIII/1

Diensttüchtigkeit

1 Zur Verhinderung von Übermüdung

- .1 legt jede Verwaltung für die im Wachdienst Tätigen und für die Personen, zu deren Aufgaben spezifische Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung nach Abschnitt A-VIII/1 des STCW-Codes gehören, Ruhezeiten fest und setzt sie durch;
- .2 schreibt jede Verwaltung vor, dass für den Wachdienst Vorkehrungen in einer Art und Weise getroffen werden, dass die Einsatzfähigkeit aller im Wachdienst Tätigen nicht durch Übermüdung beeinträchtigt wird, und dass die Aufgaben so organisiert werden, dass die für die erste Wache bei Beginn einer Reise und die für die nachfolgenden Ablöswachen eingeteilten Personen ausreichend ausgeruht und auch sonst diensttüchtig sind.

2 Zur Verhinderung von Medikamenten-, Suchtstoff- und Alkoholmissbrauch stellt jede Verwaltung sicher, dass geeignete Maßnahmen nach Abschnitt A-VIII/1 des STCW-Codes unter Beachtung der Anleitungen in Abschnitt B-VIII/1 des STCW-Codes getroffen werden.

Regel VIII/2

Vorkehrungen für den Wachdienst und beim Wachdienst zu beachtende Grundsätze

1 Die Verwaltungen weisen Unternehmen, Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage und alle im Wachdienst Tätigen auf die im STCW-Code enthaltenen Vorschriften, Grundsätze und Anleitungen hin, die zu beachten sind, damit sichergestellt ist, dass auf allen Seeschiffen jederzeit in einer den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessenen Weise sicher und ununterbrochen Wache gegangen wird oder Wachen gegangen werden.

2 Die Verwaltungen schreiben vor, dass der Kapitän jedes Schiffes sicherstellt, dass die Vorkehrungen für den Wachdienst in einer Weise getroffen werden, dass unter Berücksichtigung der herrschenden Umstände und Verhältnisse eine sichere Wache gegangen werden kann oder sichere Wachen gegangen werden können, und dass unter seiner

allgemeinen Weisungsbefugnis

- .1 die Brückenwache gehenden Offiziere während ihrer Wache, wenn sie jederzeit auf der Brücke oder in einem unmittelbar damit verbundenen Raum wie etwa dem Kartenraum oder dem Brückenfahrstand physisch anwesend sein müssen, für die sichere Führung des Schiffes verantwortlich sind;
- .2 die Funker während ihrer Wache dafür verantwortlich sind, dass auf geeigneten Frequenzen eine ununterbrochene Funkwache gegangen wird;
- .3 die Technischen Wachoffiziere nach der Begriffsbestimmung im STCW-Code unter der Weisungsbefugnis des Leiters der Maschinenanlage zum Aufsuchen des Maschinenraums unmittelbar zur Verfügung und in Bereitschaft stehen und bei Bedarf während ihres jeweiligen Verantwortlichkeitszeitraums im Maschinenraum physisch anwesend sind;
- .4 jederzeit, während das Schiff vor Anker liegt oder festgemacht hat, aus Sicherheitsgründen für zweckmäßige und wirksame Wache oder zweckmäßige und wirksame Wachen gesorgt wird und, falls das Schiff gefährliche Ladung befördert, bei der Aufstellung dieser Wache oder Wachen Art, Menge, Verpackung und Stauung der gefährlichen Ladung sowie etwaige besondere Umstände, die an Bord oder in der Umgebung des Schiffes auf dem Wasser oder an Land herrschen, in vollem Umfang berücksichtigt werden;
- .5 gegebenenfalls aus Gründen der Gefahrenabwehr für zweckmäßige und wirksame Wache oder zweckmäßige und wirksame Wachen gesorgt werden."

**Änderungen von Manila von 2010 zum Code für die Ausbildung, die Erteilung von
Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code)**

EntschlieÙung 2

**Änderungen von Manila zum Code für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungs-
zeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code)**

Die Konferenz von Manila (2010) –

nach Beschlussfassung über die EntschlieÙung 1 betreffend die Beschlussfassung über die Änderungen von Manila zur Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW);

in der Erkenntnis, dass es wichtig ist, ausführliche verbindliche Befähigungsnormen und sonstige verbindliche Bestimmungen festzulegen, um zu gewährleisten, dass alle Seeleute ordnungsgemäß geschult und ausgebildet werden, über angemessene Erfahrungen und Fertigkeiten verfügen und befähigt sind, ihre Pflichten so wahrzunehmen, dass der Schutz des menschlichen Lebens und von Sachwerten sowie die Gefahrenabwehr auf See und der Schutz der Meeresumwelt gewährleistet sind,

ferner in Anerkennung der Notwendigkeit, die rechtzeitige Änderung dieser verbindlichen Normen und Bestimmungen zu ermöglichen, um auf Veränderungen bei der an Bord verwendeten Technik und bei den an Bord üblichen Betriebsformen, Vorgehens- und Verfahrensweisen wirksam reagieren zu können,

eingedenk der Tatsache, dass ein Großteil der Unfälle auf See und der Verschmutzungsvorfälle durch menschliches Versagen verursacht werden,

in Würdigung der Tatsache, dass ein wirksames Mittel zur Verringerung der mit menschlichem Versagen zusammenhängenden Risiken beim Betrieb von Seeschiffen darin besteht, die anspruchsvollsten praktisch zu verwirklichenden Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Zeugnissen und die Befähigung der gegenwärtig oder zukünftig auf solchen Schiffen beschäftigten Seeleute aufrechtzuerhalten,

von dem Wunsch geleitet, die anspruchsvollsten praktisch zu verwirklichenden Normen für den Schutz des menschlichen Lebens und von Sachwerten sowie für die Gefahrenabwehr auf See und in Häfen sowie für den Schutz der Meeresumwelt zu erreichen und aufrechtzuerhalten,

nach Prüfung der Änderungen des aus Teil A – Verbindliche Normen zur Anlage des STCW-Übereinkommens von 1978 in seiner jeweils geltenden Fassung – und Teil B – Empfohlene Anleitungen zum STCW-Übereinkommen von 1978 in seiner jeweils geltenden Fassung – bestehenden Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code), die allen Mitgliedern der Organisation und allen Vertragsparteien des Übereinkommens vorgeschlagen und zugeleitet wurden,

unter Hinweis darauf, dass Regel I/1 Absatz 2 der Anlage des STCW-Übereinkommens von 1978 vorsieht, dass Änderungen des Teils A des STCW-Codes nach Artikel XII des Übereinkommens betreffend das auf die Anlage anwendbare Änderungsverfahren beschlossen, in Kraft gesetzt und wirksam werden,

nach Prüfung der Änderungen des STCW-Codes, die allen Mitgliedern der Organisation und allen Vertragsparteien des Übereinkommens vorgeschlagen und zugeleitet wurden, –

1. beschließt die in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegebenen Änderungen des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code);
2. bestimmt nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer vii des Übereinkommens, dass die in der Anlage zu dieser Entschließung enthaltenen Änderungen des Teils A des STCW-Codes als am 1. Juli 2011 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Tag mehr als ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens 50 vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte an Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 100 oder mehr Registertonnen ausmachen, dem Generalsekretär notifiziert haben, dass sie gegen die Änderungen Einspruch erheben;
3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ix des Übereinkommens die in der Anlage zu dieser Entschließung enthaltenen Änderungen des Teils A des STCW-Codes am 1. Januar 2012 in Kraft treten, nachdem sie gemäß Nummer 2 als angenommen gelten;
4. empfiehlt, dass die in Teil B des STCW-Codes in seiner jeweils geltenden Fassung enthaltenen Anleitungen von allen Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens von 1978

ab dem Tag des Inkrafttretens der Änderungen des Teils A des STCW-Codes berücksichtigt werden sollen;

5. ersucht den Schiffssicherheitsausschuss, den STCW-Code regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls zu ändern;

6. ersucht ferner den Generalsekretär der Organisation, allen Vertragsparteien des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen des STCW-Codes zu übermitteln;

7. ersucht den Generalsekretär ferner, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Übereinkommens sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

Änderungen von Manila des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code)

1 Teil A des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code) wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

"Teil A

Verbindliche Normen bezüglich der Bestimmungen der Anlage des STCW-Übereinkommens

Einleitung

1 Dieser Teil des STCW-Codes enthält verbindliche Bestimmungen, auf die in der Anlage zu dem Internationalen Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in seiner jeweils geltenden Fassung, im Folgenden als das 'STCW-Übereinkommen' bezeichnet, ausdrücklich Bezug genommen wird. Diese Bestimmungen enthalten detailliert die Mindestnormen, die von den Vertragsparteien eingehalten werden müssen, um dem Übereinkommen voll und ganz Wirksamkeit zu verleihen.

2 In diesem Teil sind auch die Befähigungsnormen enthalten, deren Erfüllung von Bewerbern um Ersterteilung und Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Befähigungszeugnissen nach den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens nachzuweisen ist. Zur Klarstellung des Zusammenhangs zwischen den Bestimmungen von Kapitel VII über die Erteilung abweichender Zeugnisse und den Bestimmungen der Kapitel II, III und IV über die Zeugniserteilung allgemein sind die in den Befähigungsnormen aufgeführten Fähigkeiten in den nachstehenden sieben Funktionsgruppen zusammengefasst:

- .1 Schiffsführung
- .2 Ladungsumschlag und -stauung
- .3 Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die Personen an Bord
- .4 Schiffsbetriebstechnik (Antriebs- und Ruderanlage)

- .5 Schiffsbetriebstechnik (Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik)
- .6 Wartung und Instandsetzung
- .7 Funkverkehr

Dabei gibt es folgende Verantwortungsebenen:

- .1 Führungsebene
- .2 Betriebsebene
- .3 Unterstützungsebene

Funktionen und Verantwortungsebenen werden in den Kapiteln II, III und IV dieses Teils in der Zwischenüberschrift oberhalb der jeweiligen Tabelle über die Befähigungsnormen genannt. Der Umfang der in der Zwischenüberschrift oberhalb der jeweiligen Tabelle genannten Funktion auf der betreffenden Verantwortungsebene wird durch die darunter in Spalte 1 der Tabelle aufgeführten Fähigkeiten näher bestimmt. Die Bedeutung von 'Funktion' und 'Verantwortungsebene' wird im nachstehenden Abschnitt A-I/1 in allgemeinverständlicher Form erläutert.

3 Die Nummerierung der Abschnitte dieses Teils entspricht der Nummerierung der in der Anlage zu dem STCW-Übereinkommen enthaltenen Regeln. Der Wortlaut der Abschnitte kann in nummerierte Teile und Absätze untergliedert sein; eine solche Nummerierung gilt jedoch einzig und allein für jenen betreffenden Wortlaut.

Kapitel I

Normen bezüglich allgemeiner Bestimmungen

Abschnitt A-I/1

Begriffsbestimmungen und Klarstellungen

1 Die in Artikel II und Regel I/1 enthaltenen Begriffsbestimmungen und weiteren Klarstellungen finden gleichermaßen auf die in den Teilen A und B dieses Codes verwandten Begriffe Anwendung. Darüber hinaus finden die nachstehenden zusätzlichen Begriffsbestimmungen nur auf diesen Code Anwendung:

- .1 Der Ausdruck 'Befähigungsnorm' bezeichnet den Stand an Sach- und Fachkenntnis, der erreicht werden muss, um bestimmte Funktionen an Bord in

Übereinstimmung mit den internationalen Kriterien sachgerecht wahrnehmen zu können, wie sie unter Einbeziehung vorgeschriebener Normen oder eines bestimmten Standes an Kenntnissen, theoretischem Verständnis und gezeigten praktischen Fertigkeiten im vorliegenden Code dargestellt sind;

- .2 Der Ausdruck 'Führungsebene' bezeichnet die Verantwortungsebene, zu der typischerweise gehört, dass jemand
 - .2.1 als Kapitän, Erster Offizier, Leiter der Maschinenanlage oder Zweiter technischer Offizier an Bord eines Seeschiffes Dienst tut und
 - .2.2 sicherstellt, dass alle Funktionen innerhalb der zugewiesenen Verantwortungsbereichs sachgerecht wahrgenommen werden.
- .3 Der Ausdruck 'Betriebsebene' bezeichnet die Verantwortungsebene, zu der typischerweise gehört, dass jemand
 - .3.1 als Nautischer oder Technischer Wachoffizier, Technischer Offizier im Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum oder Funker an Bord eines Seeschiffes Dienst tut und
 - .3.2 in Übereinstimmung mit sachgerechten Verfahren und nach Weisung einer Person in der Führungsebene für den betreffenden Verantwortungsbereich unmittelbaren Einfluss auf die Wahrnehmung aller Funktionen innerhalb des zugewiesenen Verantwortungsbereichs ausübt.
- .4 Der Ausdruck 'Unterstützungsebene' bezeichnet die Verantwortungsebene, zu der typischerweise gehört, dass jemand an Bord eines Seeschiffes nach Weisung einer Person in der Betriebs- oder Führungsebene ihm zugewiesene Aufgaben, Pflichten oder Verantwortung wahrnimmt.
- .5 'Beurteilungskriterien' sind die Einträge in Spalte 4 der mit 'Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm ...' überschriebenen Tabellen in Teil A; diese Beurteilungskriterien stellen für einen Beurteiler den Maßstab dar, anhand dessen er beurteilen kann, ob ein Bewerber die in diesen Tabellen dargestellten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrnehmen kann oder nicht.
- .6 Der Ausdruck 'unabhängige Beurteilung' bezeichnet eine Beurteilung durch zweckmäßig befähigte Personen, die von der zu beurteilenden Einheit oder Tätigkeit unabhängig sind oder außerhalb dieser stehen; Ziel dieser Beurteilung

ist es, festzustellen, ob dank Konzeption, Organisation, Durchführung und interne Überwachung der verwaltungsmäßigen und betrieblichen Abläufe auf allen Ebenen gewährleistet ist, dass diese Abläufe für die vorgesehenen Zwecke geeignet sind und die festgelegten Ziele mit ihnen erreicht werden.

Abschnitt A-I/2

Zeugnisse und Vermerke

1 In Fällen, in denen entsprechend Regel I/2 Absatz 6 der nach Artikel VI des Übereinkommens vorgeschriebene Vermerk in den Wortlaut des Zeugnisses selbst integriert ist, ist das Zeugnis auf dem nachstehend dargestellten Vordruck zu erteilen, jedoch mit der Maßgabe, dass die auf der Vorderseite des Vordrucks abgedruckten Worte „oder bis zum Datum des Ablaufs einer etwaigen Verlängerung der Gültigkeitsdauer dieses Zeugnisses (siehe etwaige Eintragung auf der Rückseite)“ sowie der auf der Rückseite des Vordrucks abgedruckte Kastenvermerk zur Eintragung der Verlängerung der Gültigkeitsdauer in denjenigen Fällen entfallen, in denen das Zeugnis nach Ablauf seiner Gültigkeit neu auszustellen ist. Anleitungen zum Ausfüllen des Vordrucks sind in Abschnitt B-I/2 dieses Codes enthalten.

(Dienstiegel)

(Amtliche Landesbezeichnung in Großbuchstaben)

**ZEUGNIS
NACH DEN BESTIMMUNGEN DES
INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1978
ÜBER NORMEN FÜR DIE AUSBILDUNG, DIE ERTEILUNG VON BEFÄHIGUNGSZEUGNISSEN UND DEN WACHDIENST VON SEELEUTEN
IN SEINER JEWEILS GELTENDEN FASSUNG**

Die Regierung von bestätigt hiermit, dass nach Regel des oben bezeichneten Übereinkommens in seiner jeweils geltenden Fassung als gehörig befähigt und vorbehaltlich etwaiger unten aufgeführter Einschränkungen als befugt befunden worden ist, bis zum oder bis zum Datum des Ablaufs einer etwaigen Verlängerung der Gültigkeitsdauer dieses Zeugnisses (siehe etwaige Eintragung auf der Rückseite) die nachstehend aufgeführten Funktionen auf den angegebenen Verantwortungsebenen wahrzunehmen:

FUNKTION	EBENE	ETWAIGE EINSCHRÄNKUNGEN

Der rechtmäßige Inhaber dieses Zeugnisses darf nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften der Verwaltung für eine sichere Schiffsbesatzung in der (den) nachstehend aufgeführten Dienststellung(en) Dienst tun:

DIENSTSTELLUNG	ETWAIGE EINSCHRÄNKUNGEN

Zeugnis Nr. Erteilungsdatum

(Dienstiegel)

.....
Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

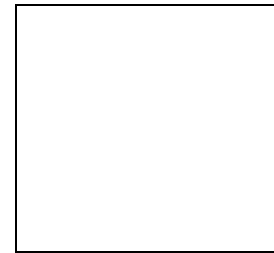
.....
Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Die Urschrift dieses Zeugnisses muss nach Regel I/2 Absatz 11 des Übereinkommens zur Einsichtnahme bereitgehalten werden, solange sein Inhaber auf einem Schiff Dienst tut.

Geburtsdatum des Zeugnisinhabers

Unterschrift des Zeugnisinhabers

Lichtbild des Zeugnisinhabers



Die Gültigkeitsdauer dieses Zeugnisses wird hiermit verlängert bis zum

(Dienstsiegel)

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Datum der Verlängerung

Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Die Gültigkeitsdauer dieses Zeugnisses wird hiermit verlängert bis zum

(Dienstsiegel)

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Datum der Verlängerung

Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

2 Mit Ausnahme der Fälle nach Absatz 1 muss der Vordruck, mit dem die Erteilung eines Zeugnisses bestätigt wird, dem nachstehend dargestellten Vordruck entsprechen, jedoch mit der Maßgabe, dass die auf der Vorderseite des Vordrucks abgedruckten Worte „oder bis zum Datum des Ablaufs einer etwaigen Verlängerung der Gültigkeitsdauer dieses Vermerks (siehe etwaige Eintragung auf der Rückseite)“ sowie der auf der Rückseite des Vordrucks ab-

gedruckte Kastenvermerk zur Eintragung der Verlängerung der Gültigkeitsdauer in denjenigen Fällen entfallen, in denen der Vermerk nach Ablauf seiner Gültigkeit neu auszustellen ist.

Anleitungen zum Ausfüllen des Vordrucks sind in Abschnitt B-I/2 dieses Codes enthalten.

(Dienstsiegel)

(Amtliche Landesbezeichnung in Großbuchstaben)

**VERMERK ÜBER DIE ERTEILUNG EINES ZEUGNISSES
NACH DEN BESTIMMUNGEN DES
INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1978
ÜBER NORMEN FÜR DIE AUSBILDUNG, DIE ERTEILUNG VON BEFÄHIGUNGSZEUGNISSEN UND DEN WACHDIENST VON SEELEUTEN
IN SEINER JEWEILS GELTENDEN FASSUNG**

Die Regierung von bestätigt hiermit, dass,
der/die nach Regel des oben bezeichneten Übereinkommens in seiner jeweils geltenden Fassung als gehörig befähigt und vorbehaltlich etwaiger unten eingetragener Einschränkungen als befugt befunden worden ist, bis zum oder bis zum Datum des Ablaufs einer etwaigen Verlängerung der Gültigkeitsdauer dieses Zeugnisses (siehe etwaige Eintragung auf der Rückseite) die nachstehend aufgeführten Funktionen auf den angegebenen Verantwortungsebenen wahrzunehmen, das Zeugnis Nummer erteilt worden ist:

FUNKTION	EBENE	ETWAIGE EINSCHRÄNKUNGEN

Der rechtmäßige Inhaber dieses Zeugnisses darf nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften der Verwaltung für eine sichere Schiffsbesatzung in der (den) nachstehend aufgeführten Dienststellung(en) Dienst tun:

DIENSTSTELLUNG	ETWAIGE EINSCHRÄNKUNGEN

Vermerk Nr. Erteilungsdatum

.....

(Dienstsiegel)

.....
Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

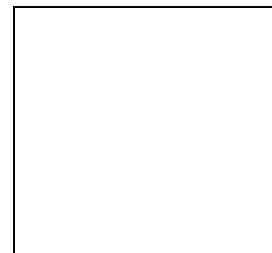
.....
Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Die Urschrift dieses Vermerks muss nach Regel I/2 Absatz 11 des Übereinkommens zur Einsichtnahme bereitgehalten werden, solange sein Inhaber auf einem Schiff Dienst tut.

Geburtsdatum des Zeugnisinhabers
.....

Unterschrift des Zeugnisinhabers
.....

Lichtbild des Zeugnisinhabers



Die Gültigkeitsdauer dieses Vermerks wird hiermit verlängert bis zum

.....

(Dienstsiegel)

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Datum der Verlängerung

.....

Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Die Gültigkeitsdauer dieses Vermerks wird hiermit verlängert bis zum

.....

(Dienstsiegel)

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Datum der Verlängerung

.....

Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

3 Der Vordruck, mit dem die Anerkennung eines Zeugnisses bestätigt wird, muss dem nachstehend dargestellten Vordruck entsprechen, jedoch mit der Maßgabe, dass die auf der Vorderseite des Vordrucks abgedruckten Worte „oder bis zum Datum des Ablaufs einer etwaigen Verlängerung der Gültigkeitsdauer dieses Vermerks (siehe etwaige Eintragung auf der Rückseite)“ sowie der auf der Rückseite des Vordrucks abgedruckte Kastenvermerk zur Eintragung der Verlängerung der Gültigkeitsdauer in denjenigen Fällen entfallen, in denen der Vermerk nach Ablauf seiner Gültigkeit neu auszustellen ist.

Anleitungen zum Ausfüllen des Vordrucks sind in Abschnitt B-I/2 dieses Codes enthalten.

(Dienstsiegel)

(Amtliche Landesbezeichnung in Großbuchstaben)

**VERMERK ZUR BESTÄTIGUNG DER ANERKENNUNG EINES ZEUGNISSES
NACH DEN BESTIMMUNGEN DES
INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1978
ÜBER NORMEN FÜR DIE AUSBILDUNG, DIE ERTEILUNG VON BEFÄHIGUNGSZEUGNISSEN UND DEN WACHDIENST VON SEELEUTEN
IN SEINER JEWEILS GELTENDEN FASSUNG**

Die Regierung von bestätigt hiermit, dass das Zeugnis Nr., das von oder namens der Regierung von für erteilt worden ist, nach Regel I/10 des oben bezeichneten Übereinkommens in seiner jeweils geltenden Fassung ordnungsgemäß anerkannt wird und dass sein rechtmäßiger Inhaber vorbehaltlich etwaiger unten eingetragener Einschränkungen berechtigt ist, bis zum oder bis zum Datum des Ablaufs einer etwaigen Verlängerung der Gültigkeitsdauer dieses Zeugnisses (siehe etwaige Eintragung auf der Rückseite) die nachstehend aufgeführten Funktionen auf den angegebenen Verantwortungsebenen wahrzunehmen:

FUNKTION	EBENE	ETWAIGE EINSCHRÄNKUNGEN

Der rechtmäßige Inhaber dieses Zeugnisses darf nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften der Verwaltung für eine sichere Schiffsbesatzung in der (den) nachstehend aufgeführten Dienststellung(en) Dienst tun:

DIENSTSTELLUNG	ETWAIGE EINSCHRÄNKUNGEN

Vermerk Nr. Erteilungsdatum

.....

(Dienstsiegel)

.....
Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

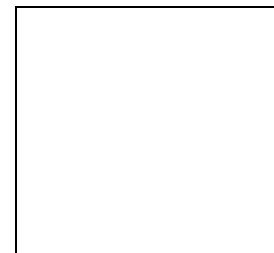
.....
Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Die Urschrift dieses Vermerks muss nach Regel I/2 Absatz 11 des Übereinkommens zur
Einsichtnahme bereitgehalten werden, solange sein Inhaber auf einem Schiff Dienst tut.

Geburtsdatum des Zeugnisinhabers
.....

Unterschrift des Zeugnisinhabers
.....

Lichtbild des Zeugnisinhabers



Die Gültigkeitsdauer dieses Vermerks wird hiermit verlängert bis zum

.....

(Dienstsiegel)

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Datum der Verlängerung

.....

Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Die Gültigkeitsdauer dieses Vermerks wird hiermit verlängert bis zum

.....

(Dienstsiegel)

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Datum der Verlängerung

.....

Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

- 4 Verwenden Vertragsparteien unter Berufung auf Regel I/2 Absatz 10 Vordrucke, die sich von den im vorliegenden Abschnitt dargestellten Vordrucken unterscheiden, so haben sie sicherzustellen, dass in allen Fällen
- .1 sämtliche Angaben bezüglich Identität und Personenbeschreibung des Inhabers, insbesondere Name, Geburtsdatum, Lichtbild und Unterschrift sowie Erteilungsdatum des Dokuments auf ein und derselben Seite des Dokuments aufgeführt sind und
 - .2 sämtliche Angaben bezüglich der Dienststellung (Dienststellungen), in der (denen) der Inhaber nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften der Verwaltung für eine sichere Schiffsbesatzung Dienst tun darf, sowie etwaige Einschränkungen an herausgehobener Stelle aufgeführt und leicht als solche Angaben erkennbar sind.

Zeugniserteilung und -registrierung

Zulassung von Seefahrtzeiten

5 Bei der im Übereinkommen vorgeschriebenen Zulassung von Seefahrtzeiten sollen die Vertragsparteien sicherstellen, dass die Seefahrtzeit, deren Zulassung beantragt wird, für die angestrebte Befähigung von Belang ist, wobei zu berücksichtigen ist, dass – abgesehen von der Zeit der anfänglichen Eingewöhnung in den Dienst auf einem Seeschiff – der Zweck einer solchen Seefahrtzeit darin besteht, zu ermöglichen, dass der betreffende Seemann die Gelegenheit erhält, diejenigen sicheren und zweckmäßigen seemännischen Praktiken, Verfahren und Vorgehensweisen theoretisch und praktisch zu erlernen, die für die angestrebte Befähigung von Belang sind.

Zulassung von Ausbildungslehrgängen

6 Bei der Zulassung von Ausbildungslehrgängen und -lehrplänen sollen die Vertragsparteien berücksichtigen, dass die einschlägigen IMO-Modelllehrgänge bei der Ausarbeitung solcher Lehrgänge und Lehrpläne hilfreich sein können, und sollen sicherstellen, dass die in deren Rahmen empfohlenen detaillierten Lernziele in geeigneter Weise abgedeckt werden.

Elektronischer Zugang zu Registern

7 Bei der Führung des elektronischen Registers nach Regel I/2 Absatz 15 sind Vorkehrungen zu treffen, dass ein kontrollierter elektronischer Zugang zu diesem Register oder zu

diesen Registern möglich ist, damit Vertragsparteien und Unternehmen nachstehende Parameter bestätigen können:

- .1 den Namen des Seemanns, für den das betreffende Zeugnis, der betreffende Vermerk oder der betreffende sonstige Qualifikationsnachweis erteilt worden ist, sowie die Seriennummer und das Erteilungsdatum des betreffenden Dokuments sowie das Datum des Ablaufs seiner Gültigkeitsdauer;
- .2 die Dienststellung, in welcher der Inhaber Dienst tun darf, sowie etwaige damit zusammenhängende Einschränkungen;
- .3 die Funktionen, welche der Inhaber wahrnehmen darf, die zugelassenen Verantwortungsebenen sowie etwaige damit zusammenhängende Einschränkungen.

Erstellung einer Datenbank für die Registrierung von Zeugnissen

8 Zur Erfüllung der Vorschrift in Regel I/2 Absatz 14, wonach ein Register für Zeugnisse und Vermerke zu führen ist, ist keine normierte Datenbank erforderlich, sofern alle einschlägigen Angaben nach Regel I/2 dokumentiert und abrufbar sind.

9 Nach Regel I/2 sollen die nachstehend aufgeführten Angaben entweder in Papierform oder elektronisch dokumentiert und abrufbar sein:

.1 Status des Zeugnisses

gültig

außer Kraft gesetzt

widerrufen

als verloren gemeldet

vernichtet

Hierzu gehören Angaben zu jeder Statusänderung, insbesondere zum Datum jeder Änderung.

.2 Einzelemente in den Zeugnissen

Name des Zeugnisinhabers

Geburtsdatum

Staatsangehörigkeit

Geschlecht

Lichtbild (nach Möglichkeit)

Seriennummer

Erteilungsdatum

Datum des Ablaufs der Gültigkeitsdauer

Datum der letzten Verlängerung der Gültigkeitsdauer

Einzelheiten zu Ausnahmegenehmigungen

.3 Einzelangaben zur Befähigung

Befähigungsnorm laut STCW-Übereinkommen (zum Beispiel „Regel II/1“)

Dienststellung

Funktion

Verantwortungsebene

Vermerke

Einschränkungen

.4 Medizinische Angaben

Datum der Erteilung des letzten Seediensttauglichkeitszeugnisses im Zusammenhang mit der Ersterteilung oder Verlängerung der Gültigkeitsdauer des betreffenden Befähigungszeugnisses.

Abschnitt A-I/3*Grundsätze für küstennahe Reisen*

1 Bestimmt eine Vertragspartei den Inhalt des Begriffes 'küstennahe Reisen' unter anderem zu dem Zweck, Abweichungen bei den in Spalte 2 der in den Kapiteln II und III von Teil A des Codes enthaltenen Tabellen über Befähigungsnormen zuzulassen, so sind bei der Erteilung von Zeugnissen, die für den Dienst auf Schiffen gültig sind, die zur Führung der Flagge der betreffenden Vertragspartei berechtigt und auf solchen Reisen eingesetzt sind, neben den Auswirkungen dieser Abweichungen auf die Sicherheit aller Schiffe, auf die Gefahrenabwehr auf allen Schiffen und auf die Meeresumwelt die nachstehend aufgeführten Faktoren zu berücksichtigen:

- .1 der Schiffstyp und das Fahrtgebiet, in dem das Schiff eingesetzt ist;
- .2 die Bruttoreaumzahl des Schiffes und die Antriebsleistung der Hauptmaschine in Kilowatt;
- .3 die Art und die Länge der Reisen;
- .4 die maximale Entfernung von einem Nothafen;
- .5 die Frage, ob der Erfassungsgrad und die Genauigkeit der Positionsbestimmungsgeräte ausreichend sind;
- .6 die normalerweise in dem Gebiet, in dem die küstennahen Reisen durchgeführt werden, herrschenden Wetterverhältnisse;
- .7 das Vorhandensein von schiffs- und landseitigen Anlagen und Einrichtungen zur Nachrichtenübermittlung bei Such- und Rettungsmaßnahmen;
- .8 die Verfügbarkeit landseitiger Unterstützung insbesondere bei der technischen Instandhaltung an Bord.

2 Der Leitgedanke beim Konzept der küstennahen Reisen ist nicht, dass Schiffe, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind, mit dem Argument, sie führen ständig innerhalb der Grenzen des für küstennahe Reisen festgelegten Gebietes voneinander benachbarten Vertragsparteien, ihr Fahrtgebiet auf die ganze Welt ausdehnen.

Abschnitt A-I/4*Kontrollverfahren*

1 Das nach Regel I/4 Absatz 1.3 vorgesehene Beurteilungsverfahren, das bei einem der dort genannten Vorkommnisse durchzuführen ist, muss in der Form erfolgen, dass überprüft wird, ob die Besatzungsmitglieder, die über eine bestimmte Befähigung verfügen müssen, tatsächlich die erforderlichen Fertigkeiten im Zusammenhang mit dem jeweiligen Vorkommnis besitzen.

2 Wenn diese Beurteilung vorgenommen wird, ist zu bedenken, dass an Bord durchzuführende Verfahren im Internationalen Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs und zur Verhütung der Meeresverschmutzung (ISM-Code) geregelt sind und dass die Bestimmungen des vorliegenden Übereinkommens lediglich auf die Befähigung abstellen, jene Verfahren sicher durchzuführen.

3 Die Kontrollverfahren nach diesem Übereinkommen sind auf die Befähigungsnormen der einzelnen Seeleute an Bord sowie auf deren Fertigkeiten im Zusammenhang mit dem Wachdienst nach der Begriffsbestimmung in Teil A dieses Codes beschränkt. Die an Bord durchzuführende Beurteilung der Befähigung beginnt mit der Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit der Zeugnisse der Seeleute.

4 Unabhängig von der Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit des Zeugnisses kann es im Rahmen der Beurteilung nach Regel I/4 Absatz 1.3 erforderlich sein, dass der betreffende Seemann seine einschlägige Befähigung an seinem Arbeitsplatz praktisch vorführt. Ein Element dieser praktischen Vorführung kann sein, dass überprüft wird, ob die betrieblichen Vorschriften bezüglich der Wachdienstnormen eingehalten worden sind und ob der betreffende Seemann auf Notfallsituationen entsprechend seiner Befähigungsebene zweckmäßig reagiert.

5 Für die Beurteilung sind ausschließlich die in Teil A dieses Codes beschriebenen Verfahren für den Nachweis der Befähigung zusammen mit den Kriterien für seine Bewertung sowie der dort dargestellte Normenumfang heranzuziehen.

6 Die Beurteilung der Befähigung im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr ist für die Seeleute mit zugewiesenen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr durchzuführen, jedoch nur bei Vorliegen von triftigen Gründen im Sinne von Kapitel XI-2 des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS). In allen sonstigen Fällen ist sie auf die Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit der Zeugnisse und der Vermerke der Seeleute zu beschränken.

Abschnitt A-I/5*Innerstaatliche Bestimmungen*

Regel I/5 darf nicht so ausgelegt werden, als schließe sie die Zuweisung von Aufgaben im Rahmen einer Ausbildung unter Überwachung oder in Fällen höherer Gewalt aus.

Abschnitt A-I/6*Ausbildung und Beurteilung*

1 Jede Vertragspartei stellt sicher, dass jegliche Ausbildung und Beurteilung von Seeleuten mit dem Ziel einer Zeugniserteilung nach dem Übereinkommen

- .1 nach Maßgabe schriftlich niedergelegter Lehrpläne gegliedert sind und mit Hilfe sämtlicher Methoden, Vermittlungsformen, Verfahren und Lehrmaterialien erfolgen, die erforderlich sind, um die vorgeschriebene Befähigungsnorm zu erreichen, und
- .2 von Personen durchgeführt, überwacht, ausgewertet und unterstützt werden, die eine Befähigung nach den Absätzen 4, 5 und 6 erworben haben.

2 Personen, die eine Ausbildung oder eine Beurteilung im laufenden Dienstbetrieb an Bord durchführen, dürfen dies nur dann tun, wenn dadurch der normale Schiffsbetrieb nicht beeinträchtigt wird und sie ihre Zeit und Aufmerksamkeit uneingeschränkt der Ausbildung oder Beurteilung widmen können.

Befähigung von Ausbildern, Aufsichtspersonen und Beurteilern

3 Jede Vertragspartei stellt sicher, dass alle Ausbilder, Aufsichtspersonen und Beurteiler nach Maßgabe dieses Abschnitts über eine angemessene Befähigung für die spezielle Art und das spezielle Niveau der nach dem Übereinkommen vorgeschriebenen bord- oder landseitigen Ausbildung oder Beurteilung der Befähigung von Seeleuten verfügen.

Ausbildung im laufenden Dienstbetrieb

4 Jede Person, die eine bord- oder landseitige Ausbildung im laufenden Dienstbetrieb durchführt, die dem Ziel dient, einem Seemann eine Befähigung zu verschaffen, aufgrund derer er ein Zeugnis nach diesem Übereinkommen erteilt bekommt, muss nachstehende Bedingungen erfüllen:

- .1 sie muss über ein Gesamtbild des Ausbildungsprogramms und über ein Verständnis der spezifischen Ausbildungsziele der jeweils durchgeführten Art von Ausbildung verfügen;
- .2 sie muss über eine Qualifikation in dem Aufgabenbereich verfügen, der Gegenstand der jeweils durchgeführten Ausbildung ist;
- .3 sie muss, sofern für die Ausbildung ein Simulator verwandt wird,
 - .3.1 eine angemessene Anleitung zu Unterrichtstechniken unter Verwendung von Simulatoren erhalten haben und
 - .3.2 praktische betriebliche Erfahrungen mit dem speziellen Simulatortyp erworben haben, der jeweils verwandt wird.

5 Jede Person, die für die Beaufsichtigung einer Ausbildung im laufenden Dienstbetrieb zuständig ist, die dem Ziel dient, einem Seemann eine Befähigung zu verschaffen, aufgrund derer er ein Zeugnis nach diesem Übereinkommen erteilt bekommt, muss über ein umfassendes Verständnis des Ausbildungsprogramms und der spezifischen Ausbildungsziele der jeweils durchgeführten Art von Ausbildung verfügen.

Beurteilung der Befähigung

6 Jede Person, die eine bord- oder landseitige Beurteilung der Befähigung eines Seemanns im laufenden Dienstbetrieb durchführt, die dem Ziel dient, einem Seemann eine Befähigung zu verschaffen, aufgrund derer er ein Zeugnis nach diesem Übereinkommen erteilt bekommt, muss nachstehende Bedingungen erfüllen:

- .1 sie muss über ein angemessenes Maß an Kenntnis und Verständnis der zu beurteilenden Befähigung verfügen;
- .2 sie muss über eine Qualifikation in dem Aufgabenbereich verfügen, der Gegenstand der jeweils durchgeführten Beurteilung ist;
- .3 sie muss eine angemessene Anleitung zu Theorie und Praxis von Beurteilungen erhalten haben;
- .4 sie muss praktische Erfahrungen mit Beurteilungen erworben haben;
- .5 sie muss, sofern bei der Beurteilung ein Simulator verwandt wird, unter Überwachung durch einen erfahrenen Beurteiler und zu dessen Zufriedenheit prakti-

sche Erfahrungen mit Beurteilung an dem speziellen Simulatortyp erworben haben.

Ausbildung und Beurteilung innerhalb einer Ausbildungseinrichtung

7 Jede Vertragspartei, die einen Ausbildungslehrgang, eine Ausbildungseinrichtung oder eine von einer Ausbildungseinrichtung zuerkannte Befähigung als Teil der von ihr geforderten Voraussetzungen für die Erteilung eines nach dem Übereinkommen vorgeschriebenen Zeugnisses anerkennt, muss sicherstellen, dass Befähigung und Erfahrung von Ausbildern und Beurteilern den Bestimmungen über die Anwendung der Qualitätsnormen nach Abschnitt A-I/8 entsprechen. Zu dieser Befähigung, Erfahrung und Anwendung der Qualitätsnormen gehört eine angemessene Ausbildung in Unterrichtstechniken sowie in Theorie und Praxis von Ausbildung und Beurteilungen und alle einschlägigen Vorschriften der Absätze 4 bis 6 müssen erfüllt werden.

Abschnitt A-I/7

Übermittlung von Informationen

1 Die nach Regel I/7 Absatz 1 vorgeschriebenen Informationen sind dem Generalsekretär in einer Form zu übermitteln, deren verbindliche Struktur in den nachstehenden Absätzen dargestellt ist.

TEIL 1 – ERSTÜBERMITTLUNG VON ANGABEN

2 Innerhalb eines Kalenderjahres nach Inkrafttreten von Regel I/7 berichtet jede Vertragspartei über die Maßnahmen, die sie getroffen hat, um dem Übereinkommen voll und ganz Wirksamkeit zu verleihen; dieser Bericht muss zumindest nachstehende Angaben beinhalten:

- .1 die Kontaktangaben zu dem Ministerium, der Abteilung oder der sonstigen staatlichen Dienststelle, das oder die für die verwaltungsmäßige Durchführung des Übereinkommens zuständig ist, sowie das Organigramm der betreffenden Stelle;
- .2 eine kurzgefasste Erläuterung der gesetzgeberischen und verwaltungstechnischen Maßnahmen, die vorgesehen und die bereits getroffen worden sind, um die Einhaltung insbesondere der Regeln I/2, I/6 und I/9 zu gewährleisten;

- .3 eine verständliche Darstellung der Grundsätze, die seitens der Vertragspartei im Hinblick auf die theoretische und praktische Ausbildung, die Prüfung, die Beurteilung der Befähigung und die Zeugniserteilung angewandt werden;
- .4 eine Kurzdarstellung der Lehrgänge, Ausbildungsprogramme, Prüfungen und Beurteilungen für jedes Zeugnis, das nach Maßgabe des Übereinkommens erteilt wird;
- .5 eine kurzgefasste Grobdarstellung der Genehmigungs-, Akkreditierungs- und Zulassungsverfahren für die nach dem Übereinkommen vorgeschriebenen Ausbildungsgänge und Prüfungen sowie für die Beurteilung der Seediensttauglichkeit und Befähigung und der daran geknüpften Bedingungen sowie eine Liste der demgemäß erteilten Genehmigungen, Akkreditierungen und Zulassungen;
- .6 eine Kurzdarstellung des Verfahrens zur Gewährung von Befreiungen nach Artikel VIII des Übereinkommens;
- .7 die Ergebnisse des nach Regel I/11 durchgeführten Vergleichs sowie eine kurzgefasste Grobdarstellung der verbindlichen Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgänge.

TEIL 2 – FOLGEBERICHTE

- 3 Jede Vertragspartei muss innerhalb von sechs Monaten nach
 - .1 der Entscheidung über die Beibehaltung der bisherigen oder die Einführung gleichwertiger neuer Maßnahmen für die theoretische oder praktische Ausbildung nach Artikel IX eine vollständige Darstellung dieser Maßnahmen vorlegen;
 - .2 der Anerkennung von Zeugnissen, die von einer anderen Vertragspartei erteilt wurden, einen Bericht mit einer Kurzdarstellung der Maßnahmen vorlegen, die zur Gewährleistung der Erfüllung von Regel I/10 getroffen worden sind;
 - .3 der Genehmigung der Beschäftigung von Seeleuten, die Inhaber nach Regel VII/1 erteilter abweichender Zeugnisse sind, auf Schiffen, welche die Flagge der betreffenden Vertragspartei zu führen berechtigt sind, dem Generalsekretär ein Muster der Art von Schiffsbesatzungszeugnis übermitteln, das für Schiffe dieser Art erteilt wird.

4 Jede Vertragspartei legt die Ergebnisse jeder nach Regel I/8 Absatz 2 durchgeführten Beurteilung innerhalb von sechs Monaten nach deren Abschluss in einem Bericht schriftlich nieder. Diese Berichte müssen zumindest nachstehende Angaben beinhalten:

- .1 Angaben zu Befähigung und Erfahrung der Personen, welche die Beurteilung durchgeführt haben (zum Beispiel die Art der Befähigungszeugnisse, die sie besitzen; ihre Erfahrungsdienstzeiten als Seeleute und unabhängige Beurteiler; ihre Erfahrung auf den Gebieten seemännische Ausbildung und Beurteilungswesen; ihre Erfahrung im Umgang mit Systemen der Zeugniserteilung; weitere einschlägige Befähigung und Erfahrungen);
- .2 die Inhaltsbeschreibung für die unabhängige Beurteilung und die Tätigkeitsbeschreibung für die Beurteiler;
- .3 eine Liste der durch die unabhängige Beurteilung erfassten Ausbildungseinrichtungen;
- .4 die Ergebnisse der unabhängigen Beurteilung, insbesondere
 - .1 die Bestätigung, dass
 - .1.1 alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens und des STCW-Codes einschließlich der in den Änderungsfassungen des Übereinkommens und des Codes enthaltenen Bestimmungen vom Qualitätsnormensystem der Vertragspartei entsprechend Abschnitt A-I/8 Absatz 3.1 erfasst werden;
 - .1.2 alle internen Steuerungs- und Überwachungsmaßnahmen sowie die sich aus der Beurteilung ergebenden Folgemaßnahmen den geplanten Vorkehrungen und schriftlich festgelegten Verfahren entsprechen und wirkungsvoll sicherstellen, dass die festgesetzten Ziele entsprechend Abschnitt A-I/8 Absatz 3.2 erreicht werden;

- .2 eine Kurzdarstellung
 - .2.1 der im Laufe der unabhängigen Beurteilung eventuell festgestellten Fälle von Normabweichung;
 - .2.2 der zur Beseitigung der festgestellten Normabweichungen empfohlenen Abhilfemaßnahmen;
 - .2.3 der zur Beseitigung der festgestellten Normabweichungen durchgeführten Abhilfemaßnahmen.

5 Die Vertragsparteien berichten über die von ihnen getroffenen Maßnahmen zur Umsetzung etwaiger späterer verbindlicher Änderungen des Übereinkommens und des STCW-Codes, die nicht bereits bei der Erstübermittlung von Angaben im Sinne von Regel I/7 oder in einem früheren Bericht im Sinne von Regel I/8 Berichtsgegenstand gewesen waren. Diese Angaben sind in den Bericht im Sinne von Regel I/8 Absatz 3 aufzunehmen, der nach dem Inkrafttreten der betreffenden Änderung als nächster erstellt wird.

6 Die Angaben über die von der betreffenden Vertragspartei getroffenen Maßnahmen zur Umsetzung verbindlicher Änderungen des Übereinkommens und des STCW-Codes müssen, soweit dies sachlich in Betracht kommt, folgendes enthalten:

- .1 eine kurzgefasste Erläuterung der gesetzgeberischen und verwaltungstechnischen Maßnahmen, die vorgesehen und die bereits getroffen worden sind, um die Einhaltung der betreffenden Änderung zu gewährleisten;
- .2 eine Kurzdarstellung der einschlägigen Lehrgänge, Ausbildungsprogramme, Prüfungen und Beurteilungen, die vorgesehen sind, um die betreffende Änderung einzuhalten;
- .3 eine kurzgefasste Grobdarstellung der Genehmigungs-, Akkreditierungs- oder Zulassungsverfahren für die nach der betreffenden Änderung vorgeschriebenen Ausbildungsgänge und Prüfungen sowie für die Beurteilung der Seediensttauglichkeit und Befähigung;
- .4 eine kurzgefasste Grobdarstellung der Auffrischungs- und Weiterbildungslehrgänge, die erforderlich sind, um die geänderten Bestimmungen einhalten zu können;

- .5 einen Vergleich zwischen den Maßnahmen zur Umsetzung der betreffenden Änderung und den bestehenden Maßnahmen, die in früheren Berichten nach Regel I/7 Absatz 1 oder Regel I/8 Absatz 2 Berichtsgegenstand gewesen waren.

TEIL 3 – SACHVERSTÄNDIGENGREMIUM

7 Der Generalsekretär pflegt eine Liste vom Schiffssicherheitsausschuss anerkannter Sachverständiger, in die auch Sachverständige aufgenommen sind, die von den Vertragsparteien abgeordnet oder empfohlen worden sind; auf diese Sachverständigen kann zur Beurteilung von Berichten, die nach von Regel I/7 und Regel I/8 vorgelegt worden sind, sowie zur Unterstützung bei der Erstellung des nach Regel I/7 Absatz 2 vorgeschriebenen Berichts zurückgegriffen werden. Diese Personen müssen im Regelfall während einschlägiger Tagungen des Schiffssicherheitsausschusses oder von dessen nachgeordneten Gremien zur Verfügung stehen; sie brauchen ihre Arbeit jedoch nicht ausschließlich bei diesen Tagungen zu erledigen.

8 In Bezug auf Regel I/7 Absatz 2 müssen sich die Sachverständigen mit dem Übereinkommen gut auskennen; zumindest einer von ihnen muss über Kenntnisse des Ausbildungswesens und des Systems der Zeugniserteilung der betreffenden Vertragspartei verfügen.

9 Geht von einer Vertragspartei ein Bericht im Sinne von Regel I/8 Absatz 3 ein, so bestimmt der Generalsekretär aus der nach vorstehendem Absatz 7 gepflegten Liste eine Reihe von Sachverständigen; deren Aufgabe ist es, den Bericht zu prüfen und ihre Ansichten darüber zu äußern,

- .1 ob der Bericht vollständig ist und durch ihn belegt wird, dass die betreffende Vertragspartei im Sinne von Abschnitt A-I/8 Absatz 3 eine unabhängige Beurteilung von Kenntnissen, theoretischem Verständnis, praktischen Fertigkeiten, Befähigungserwerb, Beurteilungswesen sowie der verwaltungsmäßigen Aspekte des Systems der Zeugniserteilung (einschließlich der Erteilung von Vermerken und Verlängerung der Gültigkeitsdauer) vorgenommen hat;
- .2 der Bericht in ausreichender Deutlichkeit belegt, dass
 - .2.1 die Beurteiler die erforderliche Qualifikation besessen haben;
 - .2.2 die Inhaltsbeschreibung für die unabhängige Beurteilung und die Tätigkeitsbeschreibung für die Beurteiler von ausreichender Deutlichkeit waren, um sicherzustellen, dass

- .2.2.1 alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens und des STCW-Codes einschließlich der in den Änderungsfassungen des Übereinkommens und des Codes enthaltenen Bestimmungen vom Qualitätsnormensystem der Vertragspartei erfasst werden und
- .2.2.2 die Umsetzung klar festgelegter Ziele im Sinne von Regel I/8 Absatz 1 für das gesamte Spektrum der in Betracht kommenden Tätigkeiten auf ihre Verwirklichung hin überprüft werden konnte;
- .2.3 das bei der unabhängigen Beurteilung angewandte Verfahren dazu geeignet war, etwa vorhandene nennenswerte Normabweichungen in dem bei der betroffenen Vertragspartei üblichen Ausbildungswesen, bei der Befähigungsbeurteilung und beim System der Zeugniserteilung an Seeleute feststellen zu können;
- .2.4 Abhilfemaßnahmen gegen etwa festgestellte Normabweichungen rechtzeitig und in angemessener Form getroffen worden sind.

10 Treffen der Sachverständigen

- .1 sind nach dem pflichtgemäßen Ermessen des Generalsekretärs einzuberufen;
- .2 müssen eine ungerade Anzahl von Gremienmitgliedern zusammenführen, und zwar im Regelfall nicht mehr als fünf Personen;
- .3 bestimmen ihren Tagungsleiter selbst;
- .4 übermitteln dem Generalsekretär entweder eine Stellungnahme, auf die sich die Gremienmitglieder geeinigt haben, oder im Falle einer Nichteinigung die Ansichten der Mehrheit und der Minderheit.

11 Die Sachverständigen äußern unter dem Siegel der Vertraulichkeit schriftlich ihre Ansichten über:

- .1 einen Vergleich der Tatsachen, die in der Mitteilung an den Generalsekretär Berichtsgegenstand waren, mit allen einschlägigen Vorschriften des Übereinkommens;

- .2 den nach Regel I/8 Absatz 3 vorzulegenden Bericht über eine etwaige einschlägige Beurteilung;
- .3 den nach Absatz 5 vorgelegten Bericht über etwaige Maßnahmen, die zur Umsetzung von Änderungen des STCW-Übereinkommens und des STCW-Codes getroffen worden sind;
- .4 etwaige von der Vertragspartei gelieferten zusätzlichen Angaben.

TEIL 4 – BERICHT AN DEN SCHIFFSSICHERHEITSAUSSCHUSS

12 Im Zusammenhang mit der Erstellung des nach Regel I/7 Absatz 2 vorgeschriebenen Berichts an den Schiffssicherheitsausschuss hat der Generalsekretär:

- .1 die von den Sachverständigen, die aus der nach Absatz 7 erstellten Liste ausgewählt worden waren, geäußerten Ansichten anzufordern und zu berücksichtigen;
- .2 erforderlichenfalls die betreffende Vertragspartei um Erläuterungen zu allen Angelegenheiten im Zusammenhang mit den nach Regel I/7 Absatz 1 gemachten Angaben zu ersuchen;
- .3 alle Bereiche zu benennen, in denen die betreffende Vertragspartei um Unterstützung bei der Umsetzung des Übereinkommens ersucht hat.

13 Die betreffende Vertragspartei ist über die Vorkehrungen für die Treffen der Sachverständigen in Kenntnis zu setzen; ihre Vertreter sind teilnahmeberechtigt, um gegebenenfalls Angelegenheiten im Zusammenhang mit den nach Regel I/7 Absatz 1 gemachten Angaben zu erläutern.

14 Ist der Generalsekretär nicht in der Lage, den nach Regel I/7 Absatz 2 zu erstattenden Bericht vorzulegen, so kann die betroffene Vertragspartei den Schiffssicherheitsausschuss ersuchen, die nach Regel I/7 Absatz 3 möglichen Maßnahmen zu treffen, wobei die entsprechend dem vorliegenden Abschnitt gemachten Angaben sowie die im Sinne der Absätze 10 und 11 geäußerten Ansichten zu berücksichtigen sind.

Abschnitt A-I/8

Qualitätsnormen

Innerstaatliche Ziele und Qualitätsnormen

1 Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die zu erreichenden Ziele der theoretischen und praktischen Ausbildung und die dazugehörigen Befähigungsnormen eindeutig bestimmt sind und dass das nach dem Übereinkommen vorgeschriebene Niveau an Kenntnissen, theoretischem Verständnis und praktischen Fertigkeiten genau benannt ist. Die Ausbildungsziele und die dazugehörigen Qualitätsnormen dürfen für unterschiedliche Lehrgänge und Ausbildungsprogramme jeweils gesondert festgelegt werden; sie müssen jedoch stets die verwaltungsmäßigen Aspekte des Systems der Zeugniserteilung mit einschließen.

2 Der Anwendungsbereich der Qualitätsnormen muss sich auf die verwaltungsmäßigen Aspekte des Systems der Zeugniserteilung, auf alle Ausbildungslehrgänge und -lehrpläne, auf die von oder unter der Verantwortung einer Vertragspartei durchgeführten Prüfungen und Beurteilungen sowie auf die von Ausbildern und Beurteilern vorzuweisende Befähigung und Erfahrung erstrecken; dabei sind die Vorgehensweisen, die systematischen Grundlagen, die Lenkungsmechanismen und die internen Qualitätssicherungsprüfungen zu beachten, die geschaffen wurden, um das Erreichen der festgelegten Ziele sicherzustellen.

3 Jede Vertragspartei stellt sicher, dass in Zeitabständen von nicht mehr als fünf Jahren eine unabhängige Beurteilung von Kenntnissen, theoretischem Verständnis, praktischen Fertigkeiten, Befähigungserwerb, Beurteilungswesen sowie der verwaltungsmäßigen Aspekte des Systems der Zeugniserteilung durchgeführt wird; Ziel dieser Beurteilung ist es, zu überprüfen, ob

- .1 alle einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens und des STCW-Codes einschließlich der in den Änderungsfassungen des Übereinkommens und des Codes enthaltenen Bestimmungen vom Qualitätssystem erfasst werden;
- .2 alle internen Steuerungs- und Überwachungsmaßnahmen sowie die sich aus der Beurteilung ergebenden Folgemaßnahmen den geplanten Vorkehrungen und schriftlich festgelegten Verfahren entsprechen und wirkungsvoll sicherstellen, dass die festgesetzten Ziele verwirklicht werden;
- .3 die Ergebnisse jeder unabhängigen Beurteilung schriftlich festgehalten und den für den beurteilten Bereich Zuständigen zur Kenntnis gebracht werden;
- .4 frühzeitig Maßnahmen zur Mängelbeseitigung getroffen werden.

Abschnitt A-I/9

Gesundheitsnormen

1 Bei der Festlegung von Normen für die Seediensttauglichkeit nach Regel I/9 sind die Vertragsparteien an die in Tabelle A-I/9 genannten Mindestwerte für die dienstlich erforderliche Sehkraft gebunden und müssen die in Absatz 2 dargestellten Kriterien für körperliche Eignung und Diensttauglichkeit berücksichtigen. Sie sollen auch die in Abschnitt B-I/9 dieses Codes gegebenen Anleitungen sowie im Hinblick auf die Beurteilung der mindestens nachzuweisenden körperlichen Fähigkeiten Tabelle B-I/9 berücksichtigen.

Ohne dass die Sicherheit der Seeleute oder des Schiffes gefährdet wird, darf bei diesen Normen in einem durch die jeweilige Vertragspartei festzulegenden Umfang unterschieden werden zwischen Personen, die eine seemännische Laufbahn erst noch anstreben, und solchen Personen, die bereits zur See fahren; ebenso darf angesichts der unterschiedlichen Aufgaben der Seeleute zwischen unterschiedlichen Funktionen an Bord unterschieden werden. Auch etwaige körperliche Behinderungen oder Krankheiten, durch die während der Laufzeit des Seediensttauglichkeitszeugnisses die Fähigkeit des betreffenden Seemanns zur wirksamen Wahrnehmung seiner Aufgaben eingeschränkt werden könnte, sind zu berücksichtigen.

2 Durch die von der Vertragspartei festgelegten Normen für körperliche Eignung und Diensttauglichkeit muss sichergestellt sein, dass Seeleute den nachstehend aufgeführten Kriterien genügen:

- .1 sie müssen unter Berücksichtigung von Absatz 5 die körperlichen Fähigkeiten besitzen, um alle Anforderungen der Grundausbildung nach Abschnitt A-VI/1 Absatz 2 zu erfüllen;
- .2 sie müssen über ausreichendes Hör- und Sprechvermögen verfügen, um sich wirksam verständigen sowie Alarmsignale wahrnehmen und unterscheiden zu können;
- .3 sie dürfen an keinen Gesundheitsstörungen oder körperlichen Behinderungen leiden, durch die während der Laufzeit des Seediensttauglichkeitszeugnisses die wirksame und sichere Wahrnehmung ihrer Aufgaben an Bord im Regelbetrieb oder in einer Notfallsituation verhindert werden könnte;
- .4 sie dürfen an keinem Krankheitszustand leiden, von dem anzunehmen ist, dass er sich durch den Dienst auf See verschlimmert, dass er den betreffenden Seemann seedienstuntauglich macht oder dass durch ihn die Gesundheit und Sicherheit anderer Personen an Bord gefährdet werden;

.5 sie dürfen keine Medikamente einnehmen, die durch ihre Nebenwirkungen zu einer Beeinträchtigung des Urteilsvermögens, des Gleichgewichts oder irgendwelcher anderer Dienststellungen führen, die für eine wirksame und sichere Wahrnehmung ihrer Aufgaben an Bord im Regelbetrieb oder in einer Notfallsituation erforderlich sind.

3 Seediensttauglichkeitsuntersuchungen sind von zugelassenen Ärzten mit angemessener Qualifikation und Erfahrung durchzuführen, die von der betreffenden Vertragspartei zur Durchführung solcher Untersuchungen zugelassen sind.

4 Jede Vertragspartei erlässt Bestimmungen für die Zulassung der Ärzte zur Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen. Ein amtliches Verzeichnis von zur Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zugelassenen Ärzten ist von der jeweiligen Vertragspartei zu pflegen und anderen Vertragsparteien, Unternehmen und Seeleuten zugänglich zu machen.

5 Jede Vertragspartei veröffentlicht Hinweise für die Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen und die Erteilung von Seediensttauglichkeitszeugnissen; dabei hat sie die Bestimmungen in Abschnitt B-I/9 dieses Codes zu berücksichtigen. Jede Vertragspartei legt fest, wie viel Ermessensspielraum sie angesichts der unterschiedlichen Aufgaben der Seeleute den zur Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zugelassenen Ärzten bezüglich der Anwendung medizinischer Normwerte einräumt; es besteht jedoch kein Ermessensspielraum für Abweichungen von dem in Tabelle A-I/9 genannten Sehkraft-Mindestwert für die Fernsicht mit bewaffnetem Auge, für die Nahsicht und die Sicht auf mittlere Entfernungen sowie das Farbsehvermögen von Seeleuten, die im Decksbereich Dienst tun und zu deren Aufgaben es dabei gehört, Ausguck zu halten. Eine Vertragspartei kann bezüglich der Anwendung dieser Normwerte einen Ermessensspielraum im Hinblick auf Seeleute einräumen, die im Maschinenbereich Dienst tun; Voraussetzung ist, dass das kombinierte Sehvermögen dieser Seeleute die Vorschriften laut Tabelle A-I/9 erfüllt.

6 Jede Vertragspartei legt Abläufe und Verfahren fest, nach denen Seeleute eine Neubewertung ihres Falles anstrengen können, wenn sie nach einer erstmaligen Untersuchung die Seediensttauglichkeitsnormen nicht erfüllen oder Beschäftigungsbeschränkungen auferlegt bekommen haben, insbesondere solche im Hinblick auf die Arbeitszeit, das Arbeitsgebiet oder das Fahrtgebiet, in dem sie eingesetzt werden dürfen; die Einzelheiten richten sich nach den Bestimmungen der jeweiligen Vertragspartei für verwaltungsrechtliche Widerspruchsverfahren.

7 Das Seediensttauglichkeitszeugnis nach Regel I/9 Absatz 3 muss mindestens nachstehende Angaben enthalten:

- .1 Ausstellende Behörde** sowie Angabe der Vorschriften, nach denen das Zeugnis erteilt wird
- .2 Angaben zum Zeugnisinhaber**
 - .2.1 Name: (*Familiennamen, erster Vorname, weitere Vornamen*)
 - .2.2 Geburtsdatum: (*Tag/Monat/Jahr*)
 - .2.3 Geschlecht: (*männlich/weiblich*)
 - .2.4 Staatsangehörigkeit
- .3 Erklärung des zugelassenen Arztes**
 - .3.1 Bestätigung, dass zum Zeitpunkt der Untersuchung Unterlagen zur Nämlichkeitsfeststellung der zu untersuchenden Person geprüft worden sind: *Ja/Nein*
 - .3.2 Das Hörvermögen erfüllt die Normen laut Abschnitt A-I/9: *Ja/Nein*
 - .3.3 Ist das Hörvermögen ohne Hörhilfe zufriedenstellend? *Ja/Nein*
 - .3.4 Die Sehkraft erfüllt die Normen laut Abschnitt A-I/9: *Ja/Nein*
 - .3.5 Das Farbsehvermögen erfüllt die Normen laut Abschnitt A-I/9: *Ja/Nein*
 - 3.5.1 Datum der letzten Untersuchung des Farbsehvermögens
 - .3.6 Ist der Zeugnisinhaber dazu tauglich, Ausguck zu halten? *Ja/Nein*
 - .3.7 Bestehen keinerlei Begrenzungen oder Einschränkungen im Hinblick auf die Tauglichkeit des Zeugnisinhabers? *Ja/Nein*

Falls die Antwort „Nein“ lautet, sind die Begrenzungen oder Einschränkungen näher zu bezeichnen.
 - .3.8 Ist der Seemann frei von jeglichem Krankheitszustand, von dem anzunehmen ist, dass er sich durch den Dienst auf See verschlimmert, dass er den betreffenden Seemann seedienstuntauglich macht oder dass

durch ihn die Gesundheit und Sicherheit anderer Personen an Bord gefährdet werden? *Ja/Nein*

.3.9 Tag der Untersuchung: *(Tag/Monat/Jahr)*

.3.10 Ablauf der Gültigkeitsdauer des Zeugnisses: *(Tag/Monat/Jahr)*

.4 Einzelheiten zur ausstellenden Behörde

.4.1 Amtlicher Stempel (mit amtlicher Bezeichnung) der ausstellenden Behörde

.4.2 Unterschrift der zur Zeugniserteilung bevollmächtigten Person

.5 Unterschrift des Seemanns – *Mit dieser Unterschrift bestätigt der Zeugnishaber, dass er über den Inhalt des Zeugnisses sowie über sein Recht auf eine Neubewertung seines Falles nach Abschnitt A-I/9 Absatz 6 belehrt worden ist.*

8 Seediensttauglichkeitszeugnisse sind in der Amtssprache des ausstellenden Landes abzufassen. Ist die benutzte Sprache nicht Englisch, so ist dem Wortlaut eine Übersetzung in jene Sprache beizugeben.

Tabelle A-I/9

Mindestwerte für die dienstlich erforderliche Sehkraft von Seeleuten

Regel des STCW-Übereinkommens	Kategorie von Seeleuten	Fernsicht mit bewaffnetem Auge ¹		Nahsicht und Sicht auf mittlere Entfernungen	Farbsehvermögen ³	Sichtfelder ⁴	Nachtblindheit ⁴	Diplopie (= Doppelsehen) ⁴
		Auge A	Auge B	beide Augen, bewaffnet oder unbewaffnet				
I/11 II/1 II/2 II/3 II/4 II/5 VII/2	Kapitäne, Nautische Schiffsoffiziere und Schiffsleute, zu deren Aufgaben es gehört, Ausguck zu halten	0,5 ²	0,5	die für die Führung eines Schiffes erforderliche Sehkraft (zum Beispiel für das Studium von Seekarten und nautischen Veröffentlichungen; für den Gebrauch der Instrumente und Geräte auf der Brücke; für das eindeutige Erkennen von Seezeichen)	siehe Anmerkung 6	normale Sichtfelder	die Sehkraft, die erforderlich ist, um bei Dunkelheit uneingeschränkt alle notwendigen Funktionen ausüben zu können	kein Anzeichen von Diplopie erkennbar
I/11 III/1 III/2 III/3 III/4 III/5 III/6 III/7 VII/2	alle Technischen Schiffsoffiziere, Schiffselektriker sowie Schiffsleute und sonstige Personen, die Maschinenwache gehen	0,4 ⁵	0,4 (siehe Anmerkung 5)	die Sehkraft, die erforderlich ist, um Instrumente aus nächster Nähe abzulesen, Geräte zu bedienen und bei Bedarf Systeme/Bauteile zu erkennen	siehe Anmerkung 7	ausreichende Sichtfelder	die Sehkraft, die erforderlich ist, um bei Dunkelheit uneingeschränkt alle notwendigen Funktionen ausüben zu können	kein Anzeichen von Diplopie erkennbar
I/11 IV/2	GMDSS-Funker	0,4	0,4	die Sehkraft, die erforderlich ist, um Instrumente aus nächster Nähe abzulesen, Geräte zu bedienen und bei Bedarf Systeme/Bauteile zu erkennen	siehe Anmerkung 7	ausreichende Sichtfelder	die Sehkraft, die erforderlich ist, um bei Dunkelheit uneingeschränkt alle notwendigen Funktionen ausüben zu können	kein Anzeichen von Diplopie erkennbar

Anmerkungen:

- 1 Die Werte in diesen beiden Spalten sind als Dezimalzahlen nach dem Snellen-Index angegeben.
- 2 Es wird ein Snellen-Indexwert von mindestens 0,7 auf einem Auge empfohlen, um das Risiko möglichst gering zu halten, dass eine verborgene Augenkrankheit unentdeckt bleibt.

- 3 entsprechend der Begriffsbestimmung in den *Internationalen Empfehlungen für Anforderungen an das Farbsehvermögen im Verkehr* der Internationalen Beleuchtungskommission (Veröffentlichung CIE 143-2001 einschließlich etwaiger Nachfolger-Versionen)
 - 4 vorbehaltlich einer Begutachtung durch einen klinisch tätigen Facharzt für Ophthalmologie (sofern das Ergebnis der Erstuntersuchung dies angezeigt erscheinen lässt)
 - 5 Personen, die im Maschinenbereich Dienst tun sollen, müssen über eine kombinierte Sehstärke von mindestens 0,4 verfügen.
 - 6 CIE-Farbsehvermögensnorm 1 oder 2
 - 7 CIE-Farbsehvermögensnorm 1, 2 oder 3
-

Abschnitt A-I/10

Anerkennung von Zeugnissen

1 Die Bestimmungen von Regel I/10 Absatz 4 betreffend die Nichtanerkennung von Zeugnissen, die von einer Nichtvertragspartei erteilt worden sind, sind nicht dahin gehend auszulegen, als hinderten sie eine Vertragspartei daran, bei der Erteilung eines Zeugnisses nach ihrem Recht Seefahrtzeiten sowie Zeiten theoretischer und praktischer Ausbildung, die unter der Verantwortung einer Nichtvertragspartei erbracht worden sind, anzuerkennen, sofern die Vertragspartei bei der Erteilung eines solchen Zeugnisses Regel I/2 einhält und sicherstellt, dass die Bestimmungen des Übereinkommens betreffend Seefahrtzeiten, Zeiten theoretischer und praktischer Ausbildung sowie Befähigung eingehalten werden.

2 Widerruft eine Verwaltung, die ein Zeugnis anerkannt hat, ihren Anerkennungsvermerk aus disziplinarischen Gründen, so hat sie die Vertragspartei, die das Zeugnis erteilt hat, über die näheren Umstände zu unterrichten.

Abschnitt A-I/11

Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Zeugnissen

Fachliche Befähigung

- 1 Die fortdauernde fachliche Befähigung im Sinne von Regel I/11 wird nachgewiesen
 - .1 durch eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens nachstehender Dauer, in welcher Funktionen wahrgenommen werden, die dem zu verlängernden Zeugnis entsprechen:
 - .1.1 entweder insgesamt zwölf Monate im Verlauf der vorangegangenen fünf Jahre

- .1.2 oder insgesamt drei Monate im Verlauf der dem Verlängerungsvorgang unmittelbar vorangegangenen sechs Monate;
 - .2 dadurch, dass Funktionen wahrgenommen worden sind, die als gleichwertig mit der nach Absatz 1.1 vorgeschriebenen Seefahrtzeit angesehen werden, oder
 - .3 dadurch, dass eine zugelassene Prüfung abgelegt wird, oder
 - .4 dadurch, dass ein zugelassener Ausbildungslehrgang erfolgreich abgeschlossen worden ist oder mehrere zugelassene Ausbildungslehrgänge erfolgreich abgeschlossen worden sind, oder
 - .5 dadurch, dass entweder als ausschließlich zu Ausbildungszwecken mitfahrendes Besatzungsmitglied eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Monaten abgeleistet worden ist, in welcher Funktionen wahrgenommen wurden, die dem zu verlängernden Zeugnis entsprechen, oder dadurch, dass unmittelbar vor Eintritt in die Dienststellung, für die das zu verlängernde Zeugnis gültig ist, diese Seefahrtzeit in einer niedrigeren Schiffsoffiziersdienststellung abgeleistet worden ist als derjenigen, für die das zu verlängernde Zeugnis gültig ist.
- 2 Die nach Regel I/11 vorgeschriebenen Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgänge müssen zugelassen sein und unter anderem auch Änderungen einschlägiger innerstaatlicher und internationaler Regelungen betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See, die Gefahrenabwehr und den Schutz der Meeresumwelt zum Gegenstand haben sowie etwaige Aktualisierungen der in Betracht kommenden Befähigungsnormen berücksichtigen.
- 3 Die fortdauernde fachliche Befähigung im Sinne von Regel I/11 Absatz 3 wird für den Dienst auf Tankschiffen nachgewiesen
- .1 durch eine zugelassene Seefahrtzeit von insgesamt mindestens 3 Monaten im Verlauf der vorangegangenen 5 Jahre, in welcher Funktionen wahrgenommen wurden, die dem zu verlängernden Zeugnis oder Vermerk für den Dienst auf Tankschiffen entsprechen, oder
 - .2 dadurch, dass ein zugelassener einschlägiger Ausbildungslehrgang erfolgreich abgeschlossen worden ist oder mehrere zugelassene einschlägige Ausbildungslehrgänge erfolgreich abgeschlossen worden sind.

Abschnitt A-I/12

Anforderungen an die Verwendung von Simulatoren

TEIL 1 – LEISTUNGSANFORDERUNGEN

Allgemeine Leistungsanforderungen für Simulatoren, die für Ausbildungszwecke verwandt werden

- 1 Jede Vertragspartei stellt sicher, dass alle Simulatoren, die für eine verbindlich vorgeschriebene simulatorgestützte Ausbildung verwandt werden,
 - .1 für die gewählten Ausbildungsziele und die im Rahmen der Ausbildung zu erbringenden Leistungen geeignet sind;
 - .2 in einem den Ausbildungszielen angemessenen Ausmaß an physisch wahrnehmbarer Authentizität in der Lage sind, die technischen Leistungsmerkmale der betreffenden an Bord zur Verfügung stehenden Ausrüstung zu simulieren, wobei neben den aktiven Fähigkeiten auch die Einschränkungen und möglichen Fehlleistungen dieser Ausrüstung zu simulieren sein müssen;
 - .3 in ihrem Verhalten von ausreichender Authentizität sind, um den Auszubildenden die Möglichkeit zu bieten, die den Ausbildungszielen angemessenen Fertigkeiten zu erwerben;
 - .4 ein regelbares Betriebsumfeld bieten, in dem sich eine Vielzahl unterschiedlicher Rahmenbedingungen erzeugen lässt, wozu auch Notfall-, gefährliche oder ungewöhnliche Situationen gehören können, die für die Ausbildungsziele von Belang sind;
 - .5 eine Schnittstelle bieten, mittels derer ein Auszubildender an das Gerät, das vom Gerät simulierte Umfeld und gegebenenfalls an den Ausbilder Signale senden und von dort Signale empfangen kann;
 - .6 einem Ausbilder die Möglichkeit bieten, bestimmte Übungen zu steuern, zu überwachen und aufzuzeichnen, um sie in Nachbesprechungen mit den Auszubildenden gründlich auszuwerten.

Allgemeine Leistungsanforderungen für Simulatoren, die bei der Beurteilung der Befähigung verwandt werden

2 Jede Vertragspartei stellt sicher, dass alle Simulatoren, die für die vom Übereinkommen vorgeschriebene Beurteilung der Befähigung oder für den Nachweis der fortdauernd vorhandenen Fachkenntnisse verwandt werden,

- .1 in der Lage sind, den festgelegten Zielen der Beurteilung zu genügen;
- .2 in einem den Beurteilungszielen angemessenen Ausmaß an physisch wahrnehmbarer Authentizität in der Lage sind, die technischen Leistungsmerkmale der betreffenden an Bord zur Verfügung stehenden Ausrüstung zu simulieren, wobei neben den aktiven Fähigkeiten auch die Einschränkungen und möglichen Fehlleistungen dieser Ausrüstung zu simulieren sein müssen;
- .3 in ihrem Verhalten von ausreichender Authentizität sind, um einem Bewerber die Möglichkeit zu bieten, die den Beurteilungszielen angemessenen Fertigkeiten darzustellen;
- .4 eine Schnittstelle bieten, mittels derer ein Bewerber an das Gerät und an das vom Gerät simulierte Umfeld Signale senden und von dort Signale empfangen kann;
- .5 ein regelbares Betriebsumfeld bieten, in dem sich eine Vielzahl unterschiedlicher Rahmenbedingungen erzeugen lässt, wozu auch Notfall-, gefährliche oder ungewöhnliche Situationen gehören können, die für die Beurteilungsziele von Belang sind;
- .6 einem Beurteiler die Möglichkeit bieten, bestimmte Übungen zu steuern, zu überwachen und aufzuzeichnen, um anhand dieser die Leistungen der Bewerber wirksam beurteilen zu können.

Zusätzliche Leistungsanforderungen

3 Der Simulation dienende Gerätschaften, auf die der vorliegende Abschnitt Anwendung findet, müssen über die in den Absätzen 1 und 2 beschriebenen Grundanforderungen hinaus entsprechend ihrem jeweiligen Baumuster die im Folgenden dargestellten Leistungsanforderungen erfüllen.

Radarsimulation

4 Der Radarsimulation dienende Gerätschaften müssen in der Lage sein, die technischen Leistungsmerkmale von der Navigation dienenden Radargeräten zu simulieren, die alle einschlägigen von der Organisation beschlossenen Leistungsanforderungen erfüllen; diesen Gerätschaften müssen Vorrichtungen eingegliedert sein, die

- .1 in den Darstellungsmodi „stabilisierte Darstellung der Bewegung des Schiffes relativ zu einem zweiten Ziel“ sowie „Fahrt des Schiffes durchs Wasser“ und „Fahrt des Schiffes über Grund“ arbeiten können;
- .2 Wetterphänomene, Gezeitenströme, die Meeresströmung, Blindsektoren, Fehlechos und sonstige Ausbreitungseffekte nachbilden können sowie die Echos von Küstenlinien, schwimmenden Seezeichen und SAR-Radartranspondern generieren können;
- .3 ein in Echtzeit arbeitendes Betriebsumfeld schaffen können, mit dem mit mindestens zwei Geräten die Position des eigenen Schiff angezeigt werden kann und das die Fähigkeit besitzt, Änderungen des Kurses und der Geschwindigkeit des eigenen Schiffes zu simulieren, das die Anzeige der Parameter von mindestens 20 Zielen ermöglicht und über ausreichende Einrichtungen zur Nachrichtenübermittlung verfügt.

Simulation von automatischen Radarbildauswerteverfahren (ARPA)

5 Der Simulation von automatischen Radarbildauswerteverfahren dienende Gerätschaften (ARPA-Anlagen) müssen in der Lage sein, die technischen Leistungsmerkmale von ARPA-Anlagen zu simulieren, die alle einschlägigen von der Organisation beschlossenen Leistungsanforderungen erfüllen; diesen Gerätschaften müssen Vorrichtungen eingegliedert sein

- .1 für manuelle und automatische Zielerfassung;
- .2 für die Anzeige der Wegstrecken, die Ziele vor der Einnahme ihrer momentanen Positionen zurückgelegt haben;
- .3 zur Ermöglichung der Verwendung von Ausschlusszonen;
- .4 für die Anzeige des Zeitverlaufs in Vektor- oder graphischer Form sowie für die Datenanzeige;

- .5 für Testmanöver.

TEIL 2 – WEITERE BESTIMMUNGEN

Ziele der Ausbildung am Simulator

6 Jede Vertragspartei stellt sicher, dass die Ziele jeder simulatorgestützten Ausbildung im Rahmen eines Gesamt-Ausbildungsprogramms festgelegt sind und dass bestimmte Ausbildungsziele und -schritte gewählt werden, die so eng wie möglich mit den Aufgaben und Verfahrensweisen an Bord zusammenhängen.

Ausbildungsverfahren

7 Bei der Durchführung verbindlich vorgeschriebener simulatorgestützter Ausbildungsgänge müssen die Ausbilder sicherstellen, dass

- .1 die Auszubildenden bereits vor Ausbildungsbeginn über die Ziele und die einzelnen Schritte der Übungen ausreichend aufgeklärt werden und dass ihnen genügend Vorbereitungszeit eingeräumt wird, bevor die jeweilige Übung beginnt;
- .2 die Auszubildenden ausreichend Zeit eingeräumt bekommen, um sich mit dem Simulator und seinen Geräten vertraut zu machen, bevor irgendeine zur Ausbildung oder Beurteilung gehörige Übung beginnt;
- .3 die gegebenen übungsbezogenen Hinweise und Anregungen den gewählten Zielen und Einzelschritten der Übungen sowie dem Erfahrungsstand der Auszubildenden angemessen sind;
- .4 die Übungen wirksam überwacht werden und soweit erforderlich eine Unterstützung durch akustische und visuelle Beobachtung der Tätigkeiten der Auszubildenden sowie durch Beurteilungsberichte stattfindet, die den gesamten Zeitraum von vor der Übung bis nach der Übung abdecken;
- .5 die Übungen in Nachbesprechungen mit den Auszubildenden gründlich ausgewertet werden, so dass sichergestellt ist, dass die Ausbildungsziele erreicht worden sind und dass die gezeigten Fertigkeiten auf einem annehmbaren Niveau liegen;
- .6 das gegenseitige kritische Beurteilen der Auszubildenden untereinander in den der Auswertung dienenden Nachbesprechungen gefördert wird;

- .7 die Übungen am Simulator so gestaltet und im Voraus getestet werden, dass ihre Eignung für das Erreichen der festgelegten Ausbildungsziele sichergestellt ist.

Beurteilungsverfahren

- 8 Werden Simulatoren für die Beurteilung der Fähigkeit von Bewerbern eingesetzt, ihr Befähigungsniveau unter Beweis zu stellen, so müssen die Beurteiler sicherstellen,
- .1 dass die Leistungskriterien klar und allgemeinverständlich festgelegt sind, in der festgelegten Form tatsächlich gelten und für die Bewerber zur Einsichtnahme verfügbar sind;
 - .2 dass die Beurteilungskriterien so klar festgelegt und so allgemeinverständlich sind, dass Verlässlichkeit und Einheitlichkeit des Beurteilungsverfahrens sichergestellt sind sowie das Messen und Bewerten der Prüfungsleistung in bestmöglicher Art und Weise objektiviert ist, so dass Anzahl und Umfang subjektiver Urteile auf das unvermeidliche Mindestmaß verringert werden;
 - .3 dass die Bewerber in deutlichen Worten über die zur Beurteilung anstehenden Aufgaben und Fertigkeiten sowie über die Aufgaben und Leistungskriterien, anhand derer ihre Befähigung festgestellt wird, aufgeklärt werden;
 - .4 dass bei der Leistungsbewertung die normalen Betriebsverfahren sowie sämtliche etwaigen Aktionen und Reaktionen im Verhalten des jeweiligen Bewerbers gegenüber anderen Bewerbern am Simulator oder gegenüber den am Simulator beschäftigten Personen berücksichtigt werden;
 - .5 dass Verfahren zur Leistungsbeurteilung, bei denen Noten oder Leistungsstufen vergeben werden, mit Vorsicht verwendet werden, solange sie noch nicht validiert worden sind;
 - .6 dass das vorrangige Kriterium bei der Beurteilung die Fähigkeit des Bewerber ist, den Beweis dafür zu erbringen, dass er eine ihm obliegende Aufgabe zur Zufriedenheit des Beurteilers sicher und mit dem gewünschten Ergebnis erledigen kann.

Befähigung der Ausbilder und Beurteiler

- 9 Jede Vertragspartei stellt sicher, dass alle Ausbilder und Beurteiler über die angemessene Befähigung und Erfahrung für die spezielle Art und das spezielle Niveau der in Regel I/6

und Abschnitt A-I/6 dargestellten Ausbildung und der dazugehörigen Beurteilung der Befähigung verfügen.

Abschnitt A-I/13

Durchführung von Erprobungen

(– bleibt frei –)

Abschnitt A-I/14

Verantwortlichkeiten von Unternehmen

1 Unternehmen, Kapitäne und Besatzungsmitglieder tragen jeweils Verantwortung dafür, dass sichergestellt ist, dass den in diesem Abschnitt enthaltenen Verpflichtungen voll und ganz Rechnung getragen wird und im erforderlichen Umfang weitere Maßnahmen getroffen werden, um sicherzustellen, dass jedes Besatzungsmitglied unter Nutzung seiner Kenntnisse und seines Wissens einen Beitrag zu einem sicheren Schiffsbetrieb erbringen kann.

2 Das Unternehmen stattet den Kapitän eines jeden Schiffes, auf welches das Übereinkommen Anwendung findet, mit schriftlichen Anweisungen aus, in denen die grundsätzlichen und die besonderen Verfahren dargelegt werden, die einzuhalten sind, um sicherzustellen, dass allen Seeleuten, die auf einem Schiff neu den Dienst antreten, eine vernünftig bemessene Einarbeitungszeit eingeräumt wird, um sich mit der Ausrüstung an Bord, den betrieblichen Verfahrensweisen und sonstigen Vorkehrungen vertraut zu machen, die für die ordnungsmäßige Wahrnehmung ihrer Aufgaben benötigt werden, bevor ihnen die betreffenden Aufgaben zugewiesen werden. Zu diesen grundsätzlichen und besonderen Verfahren gehören:

- .1 das Einräumen einer vernünftig bemessenen Zeitspanne, während der jeder neu an Bord gekommene Seemann die Gelegenheit hat, sich vertraut zu machen mit
 - .1.1 den speziellen Ausrüstungsgegenständen, die er benutzen oder bedienen wird;
 - .1.2 den für das betreffende Schiff geltenden Verfahrensweisen und Vorkehrungen für den Wachdienst, für die Schiffssicherheit, für den Umweltschutz, für die Gefahrenabwehr sowie für Notfallsituationen, die der Seemann kennen muss, um die ihm zugewiesenen Aufgaben sachgerecht wahrnehmen zu können, sowie
- .2 die Benennung eines fachkenntnisreichen Besatzungsmitglieds, das dafür verantwortlich ist, sicherzustellen, dass jedem neu an Bord gekommenen Seemann

die Gelegenheit geboten wird, in einer Sprache, die er versteht, wesentliche Informationen zu erhalten.

3 Alle Unternehmen müssen unter Berücksichtigung der in Abschnitt B-I/14 dieses Codes gegebenen Anleitungen sicherstellen, dass Kapitäne, Schiffsoffiziere und sonstige Personen, denen auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen des betreffenden Unternehmens besondere Aufgaben und Verantwortung zugewiesen worden sind, einen Einführungslehrgang abgeschlossen haben, um die Fähigkeiten zu erwerben, die der Position oder den Aufgaben und Verantwortung angemessen sind, die sie wahrnehmen sollen.

Abschnitt A-I/15

Übergangsbestimmungen

(– bleibt frei –)

Kapitel II

Normen betreffend den Kapitän und den Decksbereich

Abschnitt A-II/1

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr

Befähigungsnorm

- 1 Jeder Zeugnisbewerber muss
 - .1 nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-II/1 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung auf der Betriebsebene wahrzunehmen;
 - .2 mindestens Inhaber des einschlägigen Zeugnisses für die Abwicklung des UKW-Funkverkehrs nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst sein;
 - .3 falls ihm die Erstverantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seeunfällen übertragen worden ist, Inhaber des einschlägigen nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilten oder anerkannten Zeugnisses sein.
- 2 Das Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, das für die Zeugniserteilung vorgeschrieben ist, ist in Spalte 2 von Tabelle A-II/1 aufgeführt.
- 3 Der Wissensstand von Wachoffizieren auf den in Spalte 2 von Tabelle A-II/1 aufgeführten Lern- und Prüfgegenständen muss dazu ausreichen, dass sie ihre Wachdienstaufgaben wahrnehmen können.
- 4 Grundlage für die Tiefe der Ausbildung und für den Umfang an Erfahrung, die benötigt werden, um das erforderliche Niveau an theoretischen Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde zu erreichen, ist Abschnitt A-VIII/2 Teil 4-1 – Grundsätze für die Brückenwache ; außerdem sind die einschlägigen Vorschriften des vorliegenden Teils sowie die in Teil B dieses Codes enthaltenen Anleitungen zu berücksichtigen.
- 5 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-II/1 zusammenfassend dargestellt.

Ausbildung an Bord

6 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über die Befähigung zum Nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr, dessen Seefahrtzeit nach Absatz 2.2 von Regel II/1 fester Bestandteil eines Ausbildungsprogramms ist, bei dessen Genehmigung verbindlich festgestellt wurde, dass es die Vorschriften des vorliegenden Abschnitts erfüllt, muss ein zugelassenes Ausbildungsprogramm an Bord abgeschlossen,

- .1 das die Gewähr dafür bietet, dass der Bewerber während der vorgeschriebenen Seefahrtzeit eine systematische praktische Ausbildung in den Aufgaben, Pflichten und Verantwortung eines Nautischen Wachoffiziers erhält, bei der die in Abschnitt B-II/1 dieses Codes enthaltenen Anleitungen berücksichtigt werden;
- .2 das durch befähigte Schiffsoffiziere an Bord der Schiffe, auf denen die zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet wird, engmaschig beaufsichtigt und überwacht wird;
- .3 das in einem Ausbildungsberichtsheft oder einem ähnlichen Dokument angemessen beurkundet ist.

Küstennahe Reisen

7 Bei der Erteilung von Zeugnissen mit der Beschränkung auf den Dienst auf küstennahen Reisen können aus der Gesamtheit der in Spalte 2 von Tabelle A-II/1 genannten Fachgebiete die nachstehend aufgeführten entfallen; dabei ist die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die möglicherweise in denselben Gewässern verkehren:

- .1 astronomische Navigation und
- .2 diejenigen elektronischen Positionsbestimmungs- und Navigationssysteme, die nicht die Gewässer abdecken, für die das angestrebte Zeugnis gelten soll.

Tabelle A-II/1

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Nautische Wachoffiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr

Funktion: Schiffsführung auf der Betriebsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Planung und Durchführung einer Reise sowie Bestimmung der Position	<p><i>Astronomische Navigation</i></p> <p>Fähigkeit, mit Hilfe von Gestirnen die Schiffspolition zu bestimmen</p> <p><i>Terrestrische und Küstennavigation</i></p> <p>Fähigkeit, die Schiffspolition zu bestimmen mit Hilfe</p> <p>.1 von Landmarken</p> <p>.2 von Seezeichen, insbesondere von Leuchttürmen, Baken und Tonnen</p> <p>.3 des Koppelns unter Berücksichtigung von Wind, Gezeiten, Strömungen und geschätzter Geschwindigkeit</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p> <p>Unter Einbeziehung von Seekarten und Seekartenverzeichnissen, nautischen Veröffentlichungen, funkgestützten nautischen Warnnachrichten, Sextant, Peildiopler, elektronischer Navigationsausrüstung, Echolot, Kompass</p>	<p>Die aus Seekarten für Navigationszwecke und nautischen Veröffentlichungen gewonnenen Angaben sind einschlägig und werden richtig interpretiert und sachgerecht angewandt. Alle potentiellen Gefahren für die Schiffsführung werden zutreffend erkannt.</p> <p>Das ausgewählte Verfahren zur Bestimmung der Schiffspolition ist das den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessenste.</p> <p>Die Genauigkeit der bestimmten Position liegt innerhalb der instrumenten- oder systembedingten Fehlertoleranzen.</p> <p>Die Verlässlichkeit der mit dem ausgewählten Verfahren für die Positionsbestimmung gewonnenen Angaben wird in angemessenen Zeitabständen überprüft.</p> <p>Die für die Navigation</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Gründliche Kenntnisse im Gebrauch von Seekarten und nautischen Veröffentlichungen, zum Beispiel Seehandbüchern und Gezeitentafeln, sowie in der Auswertung von Nachrichten für Seefahrer, funkgestützten nautischen Warnnachrichten und Angaben zur Schiffswegführung</p> <p><i>Elektronische Positionsbestimmungs- und Navigationssysteme</i></p> <p>Fähigkeit, die Schiffspolition mit Hilfe von elektronischen Navigationshilfen zu bestimmen</p> <p><i>Echolote</i></p> <p>Fähigkeit, das Gerät richtig zu bedienen und die gewonnenen Informationen richtig anzuwenden</p> <p><i>Magnet- und Kreiselkompass</i></p> <p>Kenntnis der Funktions-</p>		<p>heranzuziehenden Angaben sind zutreffend berechnet und gemessen worden.</p> <p>Die ausgewählten Seekarten sind diejenigen mit dem größten für das Fahrtgebiet passenden Maßstab; die Seekarten und die nautischen Veröffentlichungen sind nach den letztverfügbaren Informationen korrigiert.</p> <p>Überprüfungen der Leistungsfähigkeit und Erprobungen von Navigationssystemen erfolgen nach den Empfehlungen des Herstellers und nach gutem Seemannsbrauch.</p> <p>Fehler von Magnet- und Kreiselkompassen werden bestimmt; mit den daraus berechneten Korrekturwerten werden Kurs und Peilung korrekt berichtet.</p> <p>Der gewählte Bedienungsmodus der Ruderanlage ist angesichts der</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>prinzipien von Magnet- und Kreiselkompassen</p> <p>Fähigkeit, mit Hilfe der astronomischen und der terrestrischen Navigation Fehler von Magnet- und Kreiselkompassen zu bestimmen und zu kompensieren</p> <p><i>Ruderanlage</i></p> <p>Kenntnisse über Ruderanlagen und deren Bedienung sowie Fähigkeit zum Umschalten von Handsteuerung auf Selbststeuerung und umgekehrt;</p> <p>Fähigkeit zum Einregeln der Bedienelemente auf optimale Leistungsparameter</p> <p><i>Wetterkunde</i></p> <p>Fähigkeit, die von den an Bord mitgeführten meteorologischen Instrumenten gewonnenen Informationen verständlich zu verwenden und richtig auszuwerten</p> <p>Kenntnis der Merkmale der verschiedenen Wettersysteme, Melde- und Aufzeichnungsverfahren</p> <p>Fähigkeit, die vorliegen-</p>		<p>herrschenden Wetter-, Seegangs- und Verkehrsverhältnisse sowie der vorgesehenen Manöver der am besten geeignete.</p> <p>Die Messungen und Beobachtungen der Wetterverhältnisse sind zutreffend und für den betreffenden Reiseabschnitt ausreichend.</p> <p>Meteorologische Daten werden richtig ausgewertet und sachgerecht angewandt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	den meteorologischen Daten auszuwerten		
Gehen einer sicheren Brückenwache	<p><i>Wachdienst</i></p> <p>Gründliche Kenntnisse über Inhalt, Anwendung und Zweck der Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung</p> <p>Gründliche Kenntnis der Grundsätze für die Brückenwache</p> <p>Praktische Kenntnisse über die Routenplanung entsprechend den Allgemeinen Bestimmungen über die Routenplanung</p> <p>Fähigkeit zur Verwendung der durch Navigationsgeräte gewonnenen Daten für das Gehen einer sicheren Brückenwache</p> <p>Kenntnisse über Verfahren für das Führen eines Schiffes unter ausschließlicher Zuhilfenahme der technischen Ausrüstung ohne optische Sicht Fähigkeit zur Abgabe von Meldungen entsprechend den Allgemeinen Grundsätzen für Schiffsmeldesysteme sowie den einschlägigen VTS-Verfahren</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>Durchführung, Übergabe und Übernahme der Wache entsprechen allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen.</p> <p>Es wird jederzeit und entsprechend allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen ein gehöriger Ausguck gehalten.</p> <p>Lichter, Signalkörper und Schallsignale entsprechen den Vorschriften der Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung und werden richtig erkannt.</p> <p>Häufigkeit und Umfang der Überwachung von Verkehr, Schiff und Umwelt entsprechen allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen.</p> <p>Über alle Schiffsbewegungen und alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Führung des Schiffes werden ordnungsmäßige Aufzeichnungen geführt.</p> <p>Die Zuständigkeit für die</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p><i>Effektiver Umgang mit den Ressourcen auf der Brücke</i></p> <p>Kenntnis der Grundsätze über den richtigen Umgang mit Ressourcen auf der Brücke, insbesondere</p> <p>.1 Einteilung und Aufgabenzuweisung sowie Priorisierung der zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend ihrer Wichtigkeit</p> <p>.2 wirksame Verständigung</p> <p>.3 Durchsetzungsvermögen und Führungskompetenz</p> <p>.4 Bewusstsein für die momentane Lage und Aufrechterhaltung dieses Bewusstseins</p> <p>.5 Berücksichtigung der Erfahrungen der Mitarbeiter</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 eine zugelassene Ausbildung</p> <p>.2 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p>	<p>Sicherheit der Seefahrt ist jederzeit eindeutig festgelegt, auch für Zeiten der Anwesenheit des Kapitäns auf der Brücke und während das Schiff unter Lotsenberatung fährt.</p> <p>Der Ressourceneinsatz wird dem Erfordernis gerecht, notwendige Aufgaben in der ihrer Wichtigkeit entsprechenden richtigen Reihenfolge wahrzunehmen.</p> <p>Die Verständigung erfolgt in beiden Richtungen deutlich und eindeutig.</p> <p>Werden durch Reden oder Handeln Zweifel ausgelöst, so führt dies zu einem der Sache angemessenen kritischen Meinungsaustausch.</p> <p>Echtes Führungsverhalten wird als solches erkannt und anerkannt.</p> <p>Alle Besatzungsmitglieder im Decksbereich sind auf einem zutreffenden Wissensstand bezüglich des momentanen und des zu erwartenden Zustands des Schiffes, des zu steuernden Kurses sowie des äußeren Umfelds.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Gebrauch von Radargerät und ARPA-Anlagen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit der Seefahrt</p> <p><i>Anmerkung:</i> Eine Ausbildung und Leistungsbeurteilung im Gebrauch von ARPA-Anlagen ist nicht vorgeschrieben für Personen, die ausschließlich auf nicht mit ARPA-Anlagen ausgerüsteten Schiffen Dienst tun. Diese Einschränkung muss aus dem Vermerk ersichtlich sein, der dem betreffenden Seemann erteilt worden ist.</p>	<p><i>Radarunterstützte Schiffsführung</i></p> <p>Kenntnisse über die Grundlagen der Radartechnik und von ARPA</p> <p>Fähigkeit, ein Radargerät zu bedienen sowie durch Radargeräte gewonnene Informationen richtig zu deuten und auszuwerten; dies schließt insbesondere folgendes ein:</p> <p>Leistungsfähigkeit; hierbei insbesondere:</p> <p>.1 Faktoren, durch die Leistungsfähigkeit und Anzeigegenauigkeit beeinflusst werden</p> <p>.2 Einstellen und Nachregulieren des Radarbildes</p> <p>.3 Erkennen von falschen oder missverständlichen Anzeigen, Geisterechos, See-gangsechos und so weiter sowie von Radarantwortbaken (racons) und von SAR-Transpondern (SARTs)</p> <p>Gebrauch von Radargerät und ARPA; insbesondere:</p>	<p>Beurteilung der nachweisbaren Leistungen am Radar-Simulator und ARPA-Simulator sowie der im regulären Dienstbetrieb gewonnenen Erfahrungen</p>	<p>Die durch Radargeräte und ARPA-Anlagen gewonnenen Informationen werden unter Berücksichtigung der Einschränkungen der Geräte sowie der herrschenden Umstände und Verhältnissen richtig gedeutet und ausgewertet.</p> <p>Maßnahmen zur Vermeidung einer Nahbereichssi-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.1 Abstand und Peilung; Kurs und Geschwindigkeit anderer Schiffe; Zeitpunkt und Entfernung beim geringsten Passierabstand zu kreuzenden, entgegenkommenden und überholenden Schiffen</p> <p>.2 Erkennen und Zuordnen kritischer Echos; Feststellen von Kurs- und Geschwindigkeitsänderungen anderer Schiffe; Auswirkungen von Kurs- oder Geschwindigkeitsänderungen des eigenen Schiffes</p> <p>.3 Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung</p> <p>.4 praktisches Vorgehen beim Plotten sowie konzeptionelle Grundlagen der Darstellungsarten Relativ und true motion</p> <p>.5 Parallel Indexing</p> <p>Hauptsächliche ARPA-Baumuster; ihre jeweili-</p>		<p>tuation oder eines Zusammenstoßes mit anderen Fahrzeugen erfolgen entsprechend den Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung.</p> <p>Entscheidungen über Kurs- oder Geschwindigkeitsänderungen erfolgen sowohl rechtzeitig als auch entsprechend der allgemein anerkannten Praxis der Schiffsführung.</p> <p>Durch Anpassung von Kurs und Geschwindigkeit des Schiffes bleibt die Sicherheit der Seefahrt aufrechterhalten.</p> <p>Informationen werden deutlich und ohne Umschweife übermittelt; empfangene Nachrichten werden jederzeit in einer unter Seeleuten üblichen Art und Weise bestätigt.</p> <p>Die Abgabe von Manöversignalen erfolgt zur rechten Zeit und entsprechend den Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>gen Besonderheiten bei der Darstellung; Leistungsanforderungen; Gefahren eines übermäßigen Vertrauens in die Zuverlässigkeit von ARPA-Anzeigen</p> <p>Fähigkeit, eine ARPA-Anlage zu bedienen sowie durch ein solches Gerät gewonnene Informationen richtig zu deuten und auszuwerten; dies schließt insbesondere folgendes ein:</p> <p>.1 systembedingte Leistungsfähigkeit und Genauigkeit; Fähigkeiten und Einschränkungen bei der Zielverfolgung; Verzögerungen bei der Datenverarbeitung</p> <p>.2 Umgang mit Betriebsstörungsanzeigen und Systemtests</p> <p>.3 Methoden der Zielerfassung und deren Einschränkungen</p> <p>.4 wahre und relative Vektoren; graphische Darstellung von Ziel- und Gefahrenzonen</p>		

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	.5 Ableitung und Auswertung von Informationen, kritischen Echos, Ausschlusszonen und Manöversimulationen		
<p>Verwendung elektronischer Seekartendarstellungs- und Informationssysteme (ECDIS) zur Aufrechterhaltung der Sicherheit der Seefahrt</p> <p><i>Anmerkung:</i> Eine Ausbildung und Leistungsbeurteilung im Gebrauch von ECDIS ist nicht vorgeschrieben für Personen, die ausschließlich auf nicht mit ECDIS ausgerüsteten Schiffen Dienst tun.</p> <p>Diese Einschränkung muss aus dem Vermerk ersichtlich sein, der dem betreffenden Seemann erteilt worden ist.</p>	<p><i>Schiffsführung unter Verwendung elektronischer Seekartendarstellungs- und Informationssysteme (ECDIS)</i></p> <p>Kenntnis der Fähigkeiten und Einschränkungen elektronischer Seekartendarstellungs- und Informationssysteme, insbesondere</p> <p>.1 ein gründliches Verständnis der Daten elektronischer Seekarten (ENC), der Genauigkeit der Daten, der Regeln für ihre Aufbereitung, der verschiedenen Möglichkeiten ihrer Darstellung sowie anderer Datenformate</p> <p>.2 Gefahren eines übermäßigen Vertrauens in die Zuverlässigkeit der Angaben</p> <p>.3 Vertrautheit mit den</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 eine zugelassene Ausbildung am ECDIS-Simulator</p>	<p>Angaben aus elektronischen Seekartendarstellungs- und Informationssystemen werden in einer Art und Weise überwacht, die zu einer sicheren Schiffsführung beiträgt.</p> <p>Die durch elektronische Seekartendarstellungs- und Informationssysteme (einschließlich Radarüberlagerung oder Zielverfolgung mittels Radargerät, sofern diese Funktionen installiert sind) gewonnenen Informationen werden unter Berücksichtigung der Einschränkungen der Geräte, aller angeschlossenen Sensoren (insbesondere von Radargerät und AIS, sofern über Schnittstellen angeschlossen) sowie der herrschenden Umstände und Verhältnissen richtig gedeutet und ausgewertet.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Funktionen von ECDIS entsprechend den derzeit geltenden Leistungsanforderungen</p> <p>Umfassende Erfahrung und Fertigkeit in der Bedienung von ECDIS sowie in der Deutung und Auswertung von Angaben, die aus ihnen gewonnen werden; insbesondere:</p> <p>.1 Verwendung von Funktionen, die in verschiedenen Einrichtungen in andere Navigationsgeräte integriert sind; hierbei von besonderer Bedeutung: richtiges Funktionieren und Herbeiführen der gewünschten Einstellungen</p> <p>.2 sichere Überwachung und Anpassung von angezeigten Informationen, insbesondere der eigenen Position, des angezeigten Seegebiets, der Darstellungsart und der Ausrichtung des Monitorbildes, der angezeigten Seekartendaten, der tatsächlich zurückgelegten Route, der vom</p>		<p>Die Sicherheit der Seefahrt wird dadurch aufrechterhalten, dass Kurs und Geschwindigkeit des Schiffes mit Hilfe der ECDIS-gesteuerten Kurshaltefunktion (sofern installiert) geändert werden.</p> <p>Nachrichten werden deutlich und ohne Umschweife übermittelt; empfangene Nachrichten werden jederzeit in einer unter Seeleuten üblichen Art und Weise bestätigt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Benutzer selbst angelegten Informationsebenen und der Kontakte (sofern die Funktionen AIS oder Zielverfolgung mittels Radargerät über Schnittstellen angeschlossen sind) und Radarbildüberlagerung (sofern über Schnittstelle angeschlossen)</p> <p>.3 Bestätigung der Schiffsposition durch andere Methoden</p> <p>.4 wirksame Verwendung der Einstellungen zur Gewährleistung der Einhaltung der betrieblichen Verfahren mit besonderem Augenmerk auf Alarmierungsparametern bei drohender Grundberührung, bei Annäherung an treibende Gegenstände und an Sondergebiete, Sicherstellung der Vollständigkeit von Seekartendaten und des Aktualisierungsstandes der Seekarten sowie der Vorkehrungen für Ersatz bei Ausfall der Primärversorgung mit</p>		

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Seekartendaten</p> <p>.5 Anpassung von Einstellungen und Werten an die jeweils herrschenden Bedingungen</p> <p>.6 Bewusstsein für die momentane Lage bei der Verwendung von ECDIS; hierbei insbesondere Erkennen sicherer Gewässer sowie der Nähe von Gefahrenstellen, Kenntnis von Versetzung und Drift, richtige Auswahl von Seekartendaten und -maßstab, Eignung der gewählten Route, Aufspüren von Stellen, wo es zu einer Berührung mit dem Grund oder mit einem Hindernis kommen könnte, und richtiges Verhalten in einer solchen Situation sowie Beurteilung der Genauigkeit der Sensoren.</p>		
Reaktionen auf Notfallsituationen	<p><i>Notfallverfahren</i></p> <p>Vorsichtsmaßnahmen zum Schutz und zur Sicherheit von Fahrgästen in Notfallsituationen</p>	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:	<p>Art und Ausmaß der Notfallsituation werden sofort richtig erkannt.</p> <p>Die Erstmaßnahmen und die eventuell gefahrenen</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Erstmaßnahmen nach einem Zusammenstoß oder einer Grundberührung; erste Schadensabschätzung und Sofortmaßnahmen zur Schadensminderung</p> <p>Vorstellung von den einzuhaltenden Verfahren bei der Rettung von Personen aus dem Meer, bei der Hilfeleistung für Schiffe in Seenot und beim Reagieren auf Notfallsituationen, die in einem Hafen auftreten können</p>	<p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine praktische Ausbildung</p>	<p>Schiffsmanöver entsprechen den Notfallplänen und sind der Dringlichkeit der Lage und der Art des Notfalls angemessen.</p>
Reaktionen auf Notsignale auf See	<p><i>Suche und Rettung</i></p> <p>Kenntnisse über den Inhalt des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR-Handbuch)</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung oder gegebenenfalls einer zugelassenen Ausbildung am Simulator erbracht wurden</p>	<p>Das Havarie- oder Notsignal wird unmittelbar richtig erkannt.</p> <p>Notfallpläne und Anweisungen in Dienstanordnungen werden umgesetzt und eingehalten.</p>
Verwendung der IMO-Standard-Redewendungen für die Seefahrt sowie Gebrauch von Englisch in Wort und Schrift	<p><i>Englische Sprache</i></p> <p>Kenntnisse der englischen Sprache, die dazu ausreichen, dass der Schiffsoffizier in der Lage ist, Seekarten und sonstige nautische Veröffentlichungen zu verwenden, meteorologische Informationen sowie die Sicherheit und den Betrieb des Schiffes be-</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung erbracht wurden</p>	<p>Englischsprachige nautische Veröffentlichungen und Meldungen von Belang für die Sicherheit des Schiffes werden korrekt gedeutet oder entworfen.</p> <p>Nachrichten werden deutlich übermittelt und werden verstanden.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>treffende Meldungen zu verstehen, sich mit anderen Schiffen, Küstenfunkstellen und Verkehrszentralen zu verständigen sowie die Aufgaben eines Schiffsoffiziers auch bei einer vielsprachigen Besatzung wahrzunehmen, insbesondere Besitz der Fähigkeit, die IMO-Standard-Redewendungen für die Seefahrt (SMCP) zu verwenden und zu verstehen</p>		
<p>Senden und Empfangen von Nachrichten durch optische Signalgebung</p>	<p><i>Optische Signalgebung</i></p> <p>Fähigkeit zur Verwendung des Internationalen Signalbuchs</p> <p>Fähigkeit, das Notsignal SOS nach der Darstellung in Anlage IV der Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung sowie in Anhang I des Internationalen Signalbuchs im Morse-Code mit Lichtsignalen zu senden und zu empfangen sowie Ein-Buchstaben-Signale nach der Darstellung im Internationalen Signalbuch mit optischer Signalgebung zu senden und zu empfangen</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung oder am Simulator erbracht wurden</p>	<p>Im Verantwortungsbereich der mit der Übermittlung betrauten Person werden Mitteilungen durchgehend erfolgreich übermittelt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Manövrieren des Schiffes	<p><i>Manövrieren und Handhaben des Schiffes</i></p> <p>Kenntnisse über</p> <p>.1 die Auswirkungen von Beladungszustand, Tiefgang, Trimm, Geschwindigkeit und Bodenfreiheit auf Drehkreise und Stoppstrecken</p> <p>.2 die Auswirkungen von Wind und Strömung auf die Handhabung des Schiffes</p> <p>.3 Manöver und Verfahren bei der Rettung einer über Bord gegangenen Person</p> <p>.4 die Auswirkungen von Squat, Flachwasser und ähnlichen Effekten</p> <p>.5 die sachgerechten Verfahren beim Ankern und Festmachen</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung auf einem bemannten maßstabsgerechten Schiffsmodell</p>	<p>Bei normalen Manövern werden die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs einzuhaltenden Toleranzen der Antriebs- und Ruderanlage sowie des Energieversorgungssystems nicht überschritten.</p> <p>Durch Anpassung von Kurs und Geschwindigkeit des Schiffes bleibt die Sicherheit der Seefahrt aufrechterhalten.</p>

Funktion: Ladungsumschlag und Stauung auf der Betriebsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Überwachung des Ladens, Stauens, Sicherns und Löschens sowie des Betreuungens der Ladung während der Reise	<p><i>Umschlag, Stauen und Sichern der Ladung</i></p> <p>Wissen um die Wirkung von Ladung, insbesondere von Schwergut, auf die Seetüchtigkeit und die Stabilität des Schiffes</p> <p>Kenntnisse über das sichere Umschlagen, Stauen und Sichern von Ladung, insbesondere von Gefahrgut und Schadstoffen, sowie über deren Wirkung auf die Sicherheit von Mensch und Schiff</p> <p>Fähigkeit, während der Zeit des Ladens und des Löschens wirksame Verständigungsmöglichkeiten zu schaffen und aufrechtzuerhalten</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p>	<p>Ladungsbezogene Tätigkeiten werden nach dem Ladeplan oder sonstigen Unterlagen sowie entsprechend allgemein anerkannten Sicherheitsbestimmungen, den Bedienungsanweisungen für das Umschlagsgerät sowie den für das Schiff geltenden Staubeschränkungen durchgeführt.</p> <p>Der Umschlag von Gefahrgut, gesundheitsschädlichen und anderen schädlichen Ladungen entspricht den Vorgaben internationaler Regelwerke sowie anerkannter Normen und Codes für den sicheren Umgang mit Ladungen.</p> <p>Mitteilungen sind deutlich, werden verstanden und werden durchgehend erfolgreich übermittelt.</p>
Überprüfung von Laderäumen, Lukendeckeln und Ballasttanks sowie Meldung von Mängeln und Beschädigungen an diesen	Kenntnisse über die am häufigsten auftretenden Beschädigungen und Mängel sowie die Fähigkeit, zu erklären, wo solche Beschädigungen und Mängel am ehesten zu finden sind, die auftreten	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb ge-</p>	<p>Die Überprüfungen werden nach schriftlich festgelegten Verfahren durchgeführt; Mängel und Beschädigungen werden entdeckt und ordnungsgemäß gemeldet.</p> <p>Werden keine Mängel o-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>aufgrund von</p> <p>.1 Lade- und Löschtätigkeiten</p> <p>.2 Korrosion</p> <p>.3 schlechten Wetterbedingungen</p> <p>Fähigkeit, festzulegen, welche Teile des Schiffes jeweils zu überprüfen sind, damit innerhalb eines bestimmten Zeitraums alle Teile des Schiffes erfasst werden</p> <p>Fähigkeit, die schiffbaulichen Verbände zu identifizieren, die für die Sicherheit des Schiffes von entscheidender Bedeutung sind</p> <p>Fähigkeit, die Gründe für Korrosion in Laderäumen und Ballasttanks zu nennen und Ratschläge zu geben, wie Korrosion festgestellt und verhindert werden kann</p> <p>Kenntnisse über die Verfahren, wie Überprüfungen durchzuführen sind</p> <p>Fähigkeit, zu erklären, wie eine verlässliche Feststellung von Mängeln und Beschädigungen sicherzu-</p>	<p>wonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p>	<p>der Beschädigungen entdeckt, so darf aus den Erprobungen und Überprüfung der Schluss gezogen werden, dass eine ausreichende Befähigung dafür vorliegt, vorgeschriebene Verfahren einzuhalten, sowie die Fähigkeit, normal erhaltene und mangelhafte oder beschädigte Bauteile des Schiffes voneinander zu unterscheiden.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	stellen ist Verständnis des Zwecks des „Erweiterten Besichtigungsprogramms“		

Funktion: Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die an Bord befindlichen Personen auf der Betriebsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Sicherstellung der Einhaltung von Verschmutzungsverhütungsvorschriften	<i>Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt und Verfahren zur Verschmutzungsbekämpfung</i> Kenntnisse über die zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen Kenntnisse über Verfahren zur Verschmutzungsbekämpfung und über die gesamte dazugehörige Ausrüstung Wissen um die Bedeutung vorsorglich zu treffender Maßnahmen für den Schutz der Meeresumwelt	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung	Die Verfahren für die Überwachung betrieblicher Vorgänge an Bord und zur Sicherstellung der Einhaltung der MARPOL-Vorschriften werden in vollem Umfang beachtet. Es werden Maßnahmen getroffen, um sicherzustellen, dass im Hinblick auf den Umweltschutz ein guter Ruf erhalten bleibt.
Aufrechterhaltung der Seetüchtigkeit des Schiffes	<i>Schiffsstabilität</i> Für den regulären Betrieb	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder	Die Stabilitätsverhältnisse des Schiffes entsprechen bei allen Beladungszu-

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
fes	<p>ausreichende Kenntnisse in der Anwendung von Stabilitäts-, Trimm- und Stress-Tabellen und -Diagrammen sowie von Beladungsrechnern</p> <p>Verständnis davon, welche grundlegenden Maßnahmen bei einem teilweisen Verlust des Auftriebs des Schiffes in unbeschädigtem Zustand zu treffen sind</p> <p>Verständnis der Grundlagen des Verschlusszustandes</p> <p><i>Schiffbau</i></p> <p>Allgemeine Kenntnisse über die hauptsächlichen schiffbaulichen Verbände und Kenntnis der richtigen Bezeichnungen für die verschiedenen Bauteile</p>	<p>mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>ständen den IMO-Kriterien für die Intakttabilität.</p> <p>Maßnahmen zur Sicherstellung und Aufrechterhaltung des Verschlusszustandes des Schiffes entsprechen der allgemein üblichen Praxis.</p>
Verhütung, Eindämmung der Ausbreitung und Bekämpfung von Bränden an Bord	<p><i>Brandverhütung und Brandbekämpfungsausrüstung</i></p> <p>Fähigkeit, Brandabwehrübungen zu planen und zu leiten</p> <p>Kenntnisse über Brandklassen und über die chemischen Vorgänge bei Schladfeuern</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Brandschutzausbildung und von Erfahrung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/3 erbracht wurden</p>	<p>Art und Umfang des Problems werden sofort richtig erkannt und die getroffenen Sofortmaßnahmen entsprechen den für das Schiff geltenden Notfallverfahren und -plänen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Kenntnisse über Brandbekämpfungseinrichtungen</p> <p>Kenntnisse über die im Brandfall zu treffenden Maßnahmen, einschließlich der Maßnahmen bei Bränden, die ölführende Systeme betroffen haben</p>		<p>Die Verfahren für das Räumen von Gefahrenzonen, für die Notabschaltung und die Verhütung weiterer Luftzufuhr sind der Art des Notfalls angemessen und werden sofort umgesetzt.</p> <p>Die Reihenfolge der getroffenen Maßnahmen und die Einstufung sowie die zeitliche Abfolge der abgesetzten Meldungen und der Unterrichtung der Personen an Bord entsprechen der Art des Notfalls und spiegeln die Dringlichkeit des Problems wider.</p>
Einsatz von Rettungsmitteln	<p><i>Rettung von Menschenleben</i></p> <p>Fähigkeit, Übungen zum Verlassen des Schiffes zu planen und zu leiten, sowie Kenntnisse über die Bedienung von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten, ihren Aussetzvorrichtungen und ihrer Ausrüstung, insbesondere von funktechnischen Rettungsmitteln, Satelliten-Funkbaken zur</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung und von Erfahrung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/2 Absätze 1 bis 4 erbracht wurden	Die nach dem Verlassen des Schiffes oder zum Überleben nach einem Seenotfall getroffenen Maßnahmen sind den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessen und entsprechen der üblichen Praxis und den allgemein anerkannten Sicherheitsnormen.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Kennzeichnung der Seenotposition (Satelliten-EPIRBs), SAR-Transpondern (SARTs), Rettungsanzügen und Wärmeschutzhilfsmitteln		
Anwendung medizinischer Erster Hilfe an Bord	<i>Medizinische Hilfe</i> Fähigkeit zur praktischen Anwendung medizinischer Ratgeber in gedruckter Form und funktionsmedizinischer Ratschläge einschließlich der Fähigkeit, auf der Grundlage solcher Kenntnisse bei Unfällen oder Krankheiten, deren Auftreten an Bord wahrscheinlich ist, wirksame Maßnahmen zu treffen	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/4 Absätze 1 bis 3 erbracht wurden	Die Feststellung der wahrscheinlichen Ursache, der Art und des Umfangs der Verletzungen oder Krankheiten erfolgt unverzüglich; durch die Behandlung wird die unmittelbare Lebensgefahr auf das unvermeidliche Mindestmaß verringert.
Überwachung der Einhaltung rechtlicher Vorschriften	Für den regulären Betrieb ausreichende grundlegende Kenntnisse der einschlägigen IMO-Übereinkommen betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See, die Gefahrenabwehr und den Schutz der Meeresumwelt	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer Prüfung oder einer zugelassenen Ausbildung erbracht wurden	Die rechtlichen Vorschriften betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See, die Gefahrenabwehr und den Schutz der Meeresumwelt sind genau bekannt.
Anwendung von Führungskompetenz und Teamfähigkeit	Für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnisse über Menschenführung und Ausbildung von Personen an Bord von Schif-	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die durch eine oder mehrere der nachfolgenden Arten erbracht wurden:	Die Aufgabenzuweisung an die Besatzung und deren Unterrichtung über die erwarteten Arbeits- und Verhaltensnormen erfol-

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>fen</p> <p>Kenntnisse über die einschlägigen internationalen Übereinkommen und Empfehlungen auf dem Gebiet des Seeverkehrs sowie über die innerstaatliche Rechtssetzung</p> <p>Fähigkeit zur Anwendung von Grundsätzen der richtigen Verteilung von Aufgaben und Belastungen, insbesondere im Zusammenhang mit</p> <p>.1 Planung und Koordination</p> <p>.2 der Zuweisung von Personal</p> <p>.3 Zeit- oder Ressourcenknappheit</p> <p>.4 Priorisierung entsprechend der Wichtigkeit</p> <p>Theoretische und praktische Kenntnisse über den richtigen Umgang mit den zur Verfügung stehenden Mitteln:</p> <p>.1 Einteilung und Aufgabenzuweisung sowie Priorisierung der zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend ihrer Wichtigkeit</p>	<p>.1 eine zugelassene Ausbildung</p> <p>.2 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine praktische Demonstration</p>	<p>gen in einer der jeweiligen Einzelperson angemessenen Art und Weise.</p> <p>Die Ausbildungsziele und -schritte beruhen auf der Beurteilung der momentan feststellbaren Befähigung und Fähigkeiten sowie der betrieblichen Notwendigkeiten.</p> <p>Es wird nachgewiesen, dass die betrieblichen Vorgänge den anwendbaren Regeln entsprechen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.2 wirksame Verständigung an Bord und mit der Landseite</p> <p>.3 Entscheidungsfindung unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Mitarbeiter</p> <p>.4 Durchsetzungsvermögen und Führungskompetenz, insbesondere Motivationsfähigkeit</p> <p>.5 Bewusstsein für die momentane Lage und Aufrechterhaltung dieses Bewusstseins</p> <p>Theoretische und praktische Kenntnisse über die Anwendung von Entscheidungsfindungstechniken auf folgenden Gebieten:</p> <p>.1 Lage- und Risikobewertung</p> <p>.2 Erkennen und Abwägen bestehender Optionen</p> <p>.3 Wahl des Handlungsablaufs</p> <p>.4 Bewertung der Wirksamkeit von Ergebnissen</p>		<p>Die Planung betrieblicher Vorgänge und die Zuweisung von Ressourcen werden dem Erfordernis gerecht, notwendige Aufgaben in der ihrer Wichtigkeit entsprechenden Reihenfolge wahrzunehmen.</p> <p>Die Verständigung erfolgt in beiden Richtungen deutlich und eindeutig.</p> <p>Es wird echtes Führungsverhalten gezeigt.</p> <p>Diejenigen Mitglieder der Schiffsführung, bei denen es erforderlich ist, sind auf</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
			<p>einem zutreffenden Wissensstand bezüglich des momentanen und des zu erwartenden Zustands des Schiffes, seines Betriebszustands sowie des äußeren Umfelds.</p> <p>Die getroffenen Entscheidungen sind diejenigen, die in der jeweiligen Situation das effizienteste Ergebnis erreichen.</p>
<p>Persönlicher Beitrag zur Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord</p>	<p>Kenntnisse über die richtigen Verhaltensweisen für das eigene Überleben</p> <p>Kenntnisse über Brandschutz sowie Fähigkeit, Brände zu bekämpfen und zu löschen</p> <p>Kenntnisse über grundlegende Erste Hilfe</p> <p>Kenntnisse über persönliche Überlebentechniken und soziale Verantwortung</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung und von Erfahrung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/1 Absatz 2 erbracht wurden</p>	<p>Es wird die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwandt.</p> <p>Es werden jederzeit die Verfahren und eine sichere Arbeitsweise eingehalten, die dem Zweck dienen, das Schiff und die Personen an Bord vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Es werden jederzeit Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, die Umwelt vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Die Erstmaßnahmen, die getroffen werden, wenn ein Notfall bemerkt wird, und die Folgemaßnahmen entsprechen den allgemein anerkannten Verfahren zur Reaktion auf Notfälle.</p>

Abschnitt A-II/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Kapitän und zum Ersten Offizier auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr

Befähigungsnorm

1 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über die Befähigung zum Kapitän oder zum Ersten Offizier auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr muss nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-II/2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung auf der Führungsebene wahrzunehmen.

2 Das Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, das für die Zeugniserteilung vorgeschrieben ist, ist in Spalte 2 von Tabelle A-II/2 aufgeführt. Dazu gehören auch die in Spalte 2 von Tabelle A-II/1 aufgeführten Fachgebiete für Nautische Wachoffiziere, die jedoch noch erweitert und vertieft werden.

3 Angesichts der Tatsache, dass letztlich der Kapitän die Verantwortung für die Schiffsicherheit, die Gefahrenabwehr auf dem Schiff, die Fahrgäste, die Besatzung und die Ladung sowie für den Schutz der Meeresumwelt vor einer Verschmutzung durch das Schiff trägt und dass ein Erster Offizier in der Lage sein muss, diese Verantwortung jederzeit zu übernehmen, muss die Beurteilung in diesen Fachgebieten darauf ausgerichtet sein, dass die Fähigkeit der Bewerber geprüft wird, sämtliche verfügbaren Informationen, die für die Schiffsicherheit, die Gefahrenabwehr auf dem Schiff, die Fahrgäste, die Besatzung oder die Ladung oder aber für den Schutz der Meeresumwelt von Belang sind, erfasst und verwertet werden können.

4 Der Wissensstand der Bewerber in den in Spalte 2 von Tabelle A-II/2 aufgeführten Fachgebieten muss dazu ausreichen, dass sie in der Lage sind, in der Dienststellung als Kapitän oder als Erster Offizier Dienst zu tun.

5 Der Stand an theoretischen Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, der entsprechend den verschiedenen Abschnitten in Spalte 2 von Tabelle A-II/2 vorgeschrieben ist, kann in Abhängigkeit davon abgewandelt werden, ob das angestrebte Zeugnis für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl von 3 000 oder mehr oder für Schiffe mit einer Bruttoreumzahl zwischen 500 und 3 000 gültig sein soll.

6 Grundlage für die Tiefe der Ausbildung und für den Umfang an Erfahrung, die benötigt werden, um das erforderliche Niveau an theoretischen Kenntnissen, Verständnis und

Fachkunde zu erreichen, sind die einschlägigen Vorschriften des vorliegenden Teils sowie die in Teil B dieses Codes enthaltenen Anleitungen.

7 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-II/2 zusammenfassend dargestellt.

Küstennahe Reisen

8 Eine Verwaltung kann ein Zeugnis erteilen, für dessen Inhaber die Beschränkung gilt, nur auf Schiffen Dienst tun zu dürfen, die ausschließlich auf küstennahen Reisen eingesetzt sind; bei der Erteilung eines derartigen Zeugnisses können solche Fachgebiete unberücksichtigt bleiben, die für die betreffenden Gewässer oder Schiffe nicht von Belang sind; dabei ist die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die möglicherweise in denselben Gewässern verkehren.

Tabelle A-II/2

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr

Funktion: Schiffsführung auf der Führungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Reiseplanung und Durchführung der Navigation	<p>Reiseplanung und Navigation unter allen denkbaren Umständen mittels allgemein anerkannter Methoden des Plottens von Überseerouten, wobei zum Beispiel zu berücksichtigen sind:</p> <p>.1 begrenzte Gewässer</p> <p>.2 die Wetterbedingungen</p> <p>.3 der Eisgang</p> <p>.4 verminderte Sicht</p> <p>.5 Verkehrstrennungsgelände</p> <p>.6 Gebiete mit Verkehrsregelung und -überwachung (VTS-Gebiete)</p> <p>.7 Gebiete mit starken Auswirkungen der Gezeiten</p> <p>Eine Schiffswegführung entsprechend den Allgemeinen Bestimmungen über die Schiffswegführung</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten unter Einbeziehung von</p> <p>Seekarten und Seekartenverzeichnissen, nautischen Veröffentlichungen und den Kennwerten des Schiffes</p>	<p>Die für die Reise vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenstände, Seekarten und nautischen Veröffentlichungen sind in einer Auflistung dargestellt und für eine sichere Durchführung der Reise angemessen.</p> <p>Die Gründe für die Wahl der geplanten Reiseroute werden durch Tatsachen und statistische Angaben gestützt, die aus einschlägigen Veröffentlichungen und sonstigen Quellen stammen.</p> <p>Die berechneten Positionen, Kurse, Entfernungen und Zeiten sind innerhalb der für Navigationsgeräte allgemein anerkannten Fehlertoleranzen zutreffend.</p> <p>Alle potentiellen Gefahren für die Schiffsführung werden zutreffend erkannt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Die Abgabe von Meldungen entsprechend den Allgemeinen Grundsätzen für Schiffsmeldesysteme sowie den einschlägigen VTS-Verfahren		
Positionsbestimmung und Genauigkeit des daraus auf beliebige Weise ermittelten Schiffsortes	<p>Positionsbestimmung unter allen denkbaren Umständen</p> <p>.1 durch astronomische Beobachtungen</p> <p>.2 durch terrestrische Beobachtungen; dazu gehört die Fähigkeit, die richtigen Seekarten, Nachrichten für Seefahrer und sonstigen Veröffentlichungen zur Beurteilung der Genauigkeit des ermittelten Schiffsortes zu benutzen</p> <p>.3 unter Verwendung moderner elektronischer Navigationshilfen bei detaillierten Kenntnissen über deren Funktionsgrundlagen, Leistungsgrenzen und Fehlerquellen sowie der Fähigkeit zum Erkennen fehlerhafter oder missverständlicher Anzeigen und zur Anwendung von Kor-</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten unter Einbeziehung</p> <p>.1 Seekarten, nautischem Almanach, Plottkarten, Chronometer, Sextant und Taschenrechner</p> <p>.2 Seekarten, nautischen Veröffentlichungen und Navigationsinstrumenten (Peildiopeter, Sextant, Log, Echolot, Kompass) sowie Hersteller-Dokumentationen</p>	<p>Das ausgewählte Verfahren zur Bestimmung der Schiffsposition ist das den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessenste.</p> <p>Der durch astronomische Beobachtungen ermittelte Schiffsort ist innerhalb allgemein anerkannter Fehlertoleranzen zutreffend.</p> <p>Der durch Beobachtungen terrestrischer Fixpunkte ermittelte Schiffsort ist innerhalb allgemein anerkannter Fehlertoleranzen zutreffend.</p> <p>Die Genauigkeit des ermittelten Schiffsortes wird sachgerecht beurteilt.</p> <p>Der durch die Verwendung elektronischer Navigationshilfen ermittelte Schiffsort ist innerhalb der Fehlertoleranzen der verwandten Anlagen zutreffend. Mögliche Fehler, welche die Genauigkeit</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	rekturverfahren, mit deren Hilfe der Schiffsort richtig und genau ermittelt werden kann	.3 Radargeräten, terrestrisch arbeitenden elektronischen Positionsbestimmungssystemen, Satellitennavigationssystemen sowie geeigneten Seekarten und nautischen Veröffentlichungen	des ermittelten Schiffsortes berühren könnten, werden festgestellt und es werden Verfahren sachgerecht angewandt, welche die Auswirkungen von Systemfehlern auf den ermittelten Schiffsort auf das unvermeidliche Mindestmaß verringern.
Bestimmung und Berücksichtigung von Kompassfehlern	Fähigkeit, Fehler von Magnet- und Kreiselkompassen zu bestimmen und zu berücksichtigen Kenntnis der Funktionsgrundlagen von Magnet- und Kreiselkompassen Verständnis von Anlagen, die von einem Mutter-Kreiselkompass gesteuert werden, und Kenntnisse über Bedienung und Wartung der hauptsächlichen Typen von Kreiselkompassen	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator .3 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten unter Einbeziehung von astronomischen Beobachtungen, terrestrischen Peilungen und des Vergleichs zwischen den Anzeigen von Magnet- und von Kreiselkompassen	Durch die Art und Häufigkeit der Überprüfung von Magnet- und Kreiselkompassen auf Fehler wird die Genauigkeit ihrer Anzeigen sichergestellt.
Koordinierung von Such- und Rettungsmaßnahmen	Gründliche Kenntnisse über die im Internationalen Handbuch für die luft-	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder	Der Plan zur Koordinierung von Such- und Rettungsmaßnahmen ent-

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	gestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR) dargestellten Verfahren sowie die Fähigkeit, diese Verfahren anzuwenden	mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator .3 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten unter Einbeziehung einschlägiger Veröffentlichungen, von Seekarten, meteorologischen Daten, Kennwerten der beteiligten Schiffe, Funkgeräten und sonstigen zur Verfügung stehenden Einrichtungen sowie eines oder mehrerer der nachstehenden Ausbildungsgänge: .1 eines zugelassenen SAR-Lehrgangs .2 gegebenenfalls einer zugelassenen Ausbildung am Simulator .3 einer zugelassenen Ausbildung an Laborgeräten	spricht internationalen Normen und Richtlinien. In allen Phasen der Such- und Rettungsmaßnahmen werden Funkverbindungen hergestellt und korrekte Verfahren der Verständigung eingehalten.
Festlegen von Verfahren und Vorkehrungen für den Wachdienst	Gründliche Kenntnisse über Inhalt, Anwendung und Zweck der Kollisi-	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder	Festlegen und Aufrechterhalten von Verfahren und Vorkehrungen für den

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>onsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung</p> <p>Gründliche Kenntnisse über Inhalt, Anwendung und Zweck der Grundsätze für die Brückenwache</p>	<p>mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p>	<p>Wachdienst entsprechen internationalen Bestimmungen verbindlichen und empfehlenden Charakters, so dass die Sicherheit der Seefahrt, der Schutz der Meeresumwelt und die Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord gewährleistet sind.</p>
<p>Aufrechterhaltung einer sicheren Schiffsführung durch Verwendung von Daten aus Navigationsgeräten und -anlagen zur Unterstützung der Entscheidungsfindung durch den Wachhabenden</p> <p><i>Anmerkung:</i> Eine Ausbildung und Leistungsbeurteilung im Gebrauch von ARPA-Anlagen ist nicht vorgeschrieben für Personen, die ausschließlich auf nicht mit ARPA-Anlagen ausgerüsteten Schiffen Dienst tun.</p> <p>Diese Einschränkung muss aus dem Vermerk ersichtlich sein, der dem betreffenden Seemann erteilt worden ist.</p>	<p>Eine Vorstellung von Systemfehlern; gründliches Verständnis der betrieblichen Aspekte von Navigationsanlagen</p> <p>Kenntnisse über Verfahren für das Führen eines Schiffes unter ausschließlicher Zuhilfenahme der technischen Ausrüstung ohne optische Sicht</p> <p>Fähigkeit zur Bewertung von nautischen Informationen, die aus allen denkbaren Quellen, insbesondere von Radargeräten und ARPA-Anlagen, mit dem Ziel bezogen werden, Entscheidungen des Wachhabenden zur Kollisionsverhütung und zur Anleitung für eine sichere Führung des Schiffes zu treffen und umzusetzen</p> <p>Kenntnis des gegenseitigen</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die an einem zugelassenen ARPA-Simulator auf eine der nachfolgenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>Die durch Navigationsgeräte und -anlagen gewonnenen Informationen werden unter Berücksichtigung der Leistungsgrenzen der Geräte sowie der herrschenden Umstände und Verhältnisse richtig gedeutet und ausgewertet.</p> <p>Die zur Vermeidung einer Nahbereichssituation oder eines Zusammenstoßes mit einem anderen Schiff getroffenen Maßnahmen erfolgen entsprechend den Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	gen Zusammenhang zwischen und über die optimale Verwendung von allen verfügbaren nautischen Daten zur Durchführung der Navigation		
<p>Aufrechterhaltung einer sicheren Schiffsführung durch Verwendung von ECDIS und damit zusammenhängenden Navigationsanlagen zur Unterstützung der Entscheidungsfindung durch den Wachhabenden</p> <p><i>Anmerkung:</i> Eine Ausbildung und Leistungsbeurteilung im Gebrauch von ECDIS ist nicht vorgeschrieben für Personen, die ausschließlich auf nicht mit ECDIS ausgerüsteten Schiffen Dienst tun. Diese Einschränkung muss aus dem Vermerk ersichtlich sein, der dem betreffenden Seemann erteilt worden ist.</p>	<p>Beherrschung der betrieblichen Verfahren, Systemdateien und -daten, insbesondere</p> <p>.1 Fähigkeit zur Beschaffung von, zum Lizenzwerb für und zur Aktualisierung der Seekartendaten und der dazugehörigen Systemsoftware, damit diese den allgemein anerkannten Verfahren entsprechen</p> <p>.2 Fähigkeit zur System- und Datenaktualisierung, insbesondere Fähigkeit zur Aktualisierung der ECDIS-Systemversion nach Maßgabe der Produktbeschreibung des Herstellers</p> <p>.3 Fähigkeit zum Anlegen und Pflegen der Systemkonfiguration und von Backup-Dateien</p> <p>.4 Fähigkeit zum Anle-</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine der nachfolgenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am ECDIS-Simulator</p>	<p>Es werden betriebliche Verfahren für die Verwendung von ECDIS festgelegt und angewandt und ihre Anwendung wird überwacht.</p> <p>Die getroffenen Maßnahmen verringern die Gefahren für die Sicherheit der Seefahrt auf das unvermeidliche Mindestmaß.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>gen und Pflegen von Log-Dateien nach allgemein anerkannten Verfahren</p> <p>.5 Fähigkeit zum Anlegen und Pflegen von Routenplanungs-Dateien nach allgemein anerkannten Verfahren</p> <p>.6 Fähigkeit zur Verwendung der ECDIS-Funktionen Logbuch und Kursaufzeichnung zur Überprüfung von Systemfunktionen, Alarmierungseinstellungen und Nutzerreaktionen</p> <p>Fähigkeit zur Verwendung der ECDIS-Playback-Funktionalität zur nachträglichen Überprüfung des Reiseverlaufs, zur Routenplanung sowie zur nachträglichen Überprüfung der Systemfunktionen</p>		
Vorhersage von Wetter- und ozeanographischen Verhältnissen	Fähigkeit, synoptische Wetterkarten zu verstehen und auszuwerten sowie unter Berücksichtigung der örtlichen Wetterverhältnisse und der über Wetterfax empfangenen	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulä-</p>	<p>Die Vorhersage der wahrscheinlichen Wetterverhältnisse für einen bestimmten Zeitraum beruht auf sämtlichen zur Verfügung stehenden Angaben.</p> <p>Die zur Aufrechterhaltung</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Informationen das Wetter für ein bestimmtes Gebiet vorherzusagen</p> <p>Kenntnisse der Merkmale verschiedener Wettersysteme, insbesondere tropischer Wirbelstürme; Fähigkeit, Sturmzentren und die gefährlichen Quadranten zu meiden</p> <p>Kenntnisse über die großen Strömungsverläufe auf den Weltmeeren</p> <p>Fähigkeit, die Gezeiten zu berechnen</p> <p>Fähigkeit, alle einschlägigen nautischen Veröffentlichungen über Gezeiten und Meeresströmungen zweckmäßig zu verwenden</p>	<p>ren Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>der Sicherheit der Seefahrt getroffenen Maßnahmen verringern jegliche Gefahr für die Sicherheit des Schiffes auf das unvermeidliche Mindestmaß.</p> <p>Die Gründe für vorgesehene Maßnahmen werden durch statistische Angaben sowie durch Beobachtungen der tatsächlich herrschenden Wetterverhältnisse gestützt.</p>
Reaktionen auf Notfallsituationen bei der Führung des Schiffes	<p>Kenntnisse über Vorichtsmaßnahmen beim Auf Grundsetzen eines Schiffes</p> <p>Kenntnisse über Maßnahmen, die unmittelbar vor einer Grundberührung und die nach einer Grundberührung zu treffen sind</p> <p>Fähigkeit, ein auf Grund gelaufenes Schiff mit und ohne Unterstützung wie-</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung, im regulären Dienstbetrieb oder bei der praktischen Anwendung von Notfallverfahren erbracht wurden</p>	<p>Art und Umfang jedes Problems werden sofort richtig erkannt; die getroffenen Entscheidungen und Maßnahmen verringern die Auswirkungen von Funktionsstörungen der Anlagen des Schiffes auf das unvermeidliche Mindestmaß.</p> <p>Die Verständigung erfolgt wirksam und nach allgemein anerkannten Verfah-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>der flott zu bekommen</p> <p>Kenntnisse über Maßnahmen, die vor einem unmittelbar drohenden oder nach einem Zusammenstoß oder nach einer Beeinträchtigung des Verschlusszustandes durch eine beliebige sonstige Ursache zu treffen sind</p> <p>Fähigkeit zur Beurteilung der erforderlichen Maßnahmen zur Leckabwehr</p> <p>Fähigkeit, die Notsteueranlage zu bedienen</p> <p>Kenntnisse über Not-schleppvorrichtungen und das Notschleppverfahren</p>		<p>ren.</p> <p>Die getroffenen Entscheidungen und Maßnahmen vergrößern die Sicherheit der Personen an Bord auf das höchstmögliche Maß.</p>
<p>Manövrieren und Handhaben eines Schiffes unter allen denkbaren Umständen</p>	<p>Fähigkeit zum Manövrieren Handhaben eines Schiffes unter allen denkbaren Umständen; dazu gehört insbesondere</p> <p>.1 die Fähigkeit zur Durchführung der Manöver beim Annähern an Lotsenstationen und beim Anbordkommen sowie Vonbordgehen von Lotsen unter gehöriger Berücksichtigung des Wetters, der Gezeiten, des Vorauses und der benö-</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung auf einem be-</p>	<p>Alle Entscheidungen das Anlegen und Ankern betreffend werden auf Grundlage einer sachgerechten Beurteilung der Manövriereigenschaften und Maschinenkennwerte des Schiffes sowie der Kräfte getroffen, mit deren Auftreten während der Liegezeit am Kai oder auf Reede zu rechnen ist.</p> <p>Solange das Schiff in Fahrt ist, wird eine vollständige Beurteilung möglicher Auswirkungen von</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>tigten Stoppstrecken</p> <p>.2 die Fähigkeit zum Führen eines Schiffes in Flussläufen, Flussmündungen und begrenzten Gewässern unter Berücksichtigung der Einflüsse von Strömung, Wind und Flachwasser auf das Ansprechen des Ruders</p> <p>.3 die Fähigkeit zur Anwendung der radiuskonstanten Kurvenfahrt</p> <p>.4 die Fähigkeit zum Manövrieren im Flachwasser, insbesondere unter Berücksichtigung der verringerten Bodenfreiheit aufgrund von Squat, Roll- und Stampfbewegungen</p> <p>.5 das Wissen um die Wechselwirkung zwischen einander begegnenden Schiffen sowie zwischen dem eigenen Schiff und nahegelegenen Uferböschungen (sogenannter 'Böschungseffekt')</p> <p>.6 die Fähigkeit zum An-</p>	<p>mannten maßstabsgerechten Schiffsmodell</p>	<p>Flachwasser und begrenzten Gewässern , von Eis, Uferböschungen, Gezeitenverhältnissen, von Entgegenkommern sowie der Bug- und der Heckwelle des eigenen Schiffes vorgenommen, sodass das Schiff bei unterschiedlichen Beladungszuständen und Wetterverhältnissen stets sicher manövriert werden kann.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>legen und Ablegen bei unterschiedlichen Wind-, Gezeiten- und Strömungsverhältnissen mit und ohne Schlepperassistenz</p> <p>.7 das Wissen um die Wechselwirkung zwischen Schiff und Schlepper</p> <p>.8 Kenntnisse über den richtigen Gebrauch von Antriebs- und Manövrieranlagen</p> <p>.9 Kenntnisse über die Wahl des Ankerplatzes, über das Ankern mit einem oder zwei Ankern auf räumlich eingeschränkten Ankerplätzen und über die Faktoren, die bei der Festlegung der Länge der zu benutzenden Ankerkette heranzuziehen sind</p> <p>.10 Kenntnisse über Maßnahmen bei rutschendem Anker und über das Klarieren unklarer Anker</p> <p>.11 Fähigkeit zum Eindocken sowohl mit als auch ohne Schaden am Schiff</p>		

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.12 Kenntnisse über den Umgang mit und das Handhaben von Schiffen in schwerem Wetter, einschließlich der Hilfeleistung für Schiffe oder Luftfahrzeuge in Seenot, über den Schleppbetrieb und über Möglichkeiten, ein manövrierunfähiges Schiff aus schwerer See herauszuhalten, über die Verminderung der Abdrift und den Einsatz von Öl</p> <p>.13 Kenntnis der Vorsichtsmaßnahmen beim Manövrieren, wenn Bereitschaftsboote oder Überlebensfahrzeuge bei schlechtem Wetter zu Wasser gelassen werden sollen</p> <p>.14 Kenntnis der Verfahren zum Anbordnehmen von Schiffbrüchigen aus Bereitschaftsbooten und Überlebensfahrzeugen</p> <p>.15 Fähigkeit zur Bestimmung der Manöviereigenschaften</p>		

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>und Antriebskennwerte gängiger Schiffstypen mit besonderer Berücksichtigung von Stoppstrecken und Drehkreise bei unterschiedlichen Tiefgängen und Geschwindigkeiten</p> <p>.16 Wissen um die Wichtigkeit des Fahrens mit verminderter Geschwindigkeit zur Vermeidung von Beschädigungen durch Bug- oder Heckwelle des eigenen Schiffes</p> <p>.17 Kenntnisse über praktische Maßnahmen bei der Fahrt durchs Eis oder in der Nähe von Eis oder aber bei Eisbildung an Bord</p> <p>.18 Kenntnisse über die richtige Benutzung und das zweckmäßige Manövrieren in oder in der Nähe von Verkehrstrennungsgebieten und in Gebieten mit Verkehrsregelung und -überwachung (VTS-Gebieten)</p>		
Bedienen der Fernbedienung für die Antriebsan-	Beherrschen der Grundlagen für die Bedienung von	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leis-	Haupt- und Hilfsmaschinen sowie sonstige techni-

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
lage und für andere maschinengetriebene Anlagen und Dienststeinrichtungen	Maschinenanlagen an Bord von Schiffen Kenntnisse über Hilfsmaschinen von Schiffen Allgemeine Kenntnisse in der schiffstechnischen Fachterminologie	tungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator	sche Geräte werden jederzeit nach Maßgabe der Betriebsanweisungen und innerhalb sicherer Betriebsleistungsgrenzen betrieben.

Funktion: Ladungsumschlag und Stauung auf der Führungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Planung und Gewährleistung des sicheren Ladens, Stauens, Sicherns und Lösens von Ladung sowie der sicheren Ladungsfürsorge während der Reise	Kenntnis der einschlägigen internationalen Regeln, Codes und Normen betreffend den sicheren Umschlag, das sichere Stauen und Sichern sowie die sichere Beförderung von Ladung sowie Fähigkeit, diese Rechtsinstrumente anzuwenden Kenntnisse über die Auswirkungen von Ladung und ladungsbezogenen Tätigkeiten auf Trimm und Stabilität Fähigkeit zur Verwendung von Stabilitäts- und Trimmogrammen sowie	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator unter Verwendung von Stabilitäts-, Trimm- und Stresstabellen und -diagrammen sowie von Beladungsrechnern	Häufigkeit und Umfang der Überwachung des Ladungszustands sind der Art der Ladung und den herrschenden Verhältnissen angemessen. Nicht annehmbare oder unvorhergesehene Abweichungen beim Zustand oder bei den Kennwerten der Ladung werden sofort erkannt und es werden unverzüglich Abhilfemaßnahmen mit dem Ziel getroffen, die Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord zu gewährleisten.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>von Beladungsrechnern, insbesondere von selbstständig arbeitenden datengestützten Geräten (ADB-Geräte), und Kenntnisse über das Anbordnehmen von Ladung und Ballast mit der Maßgabe, die Belastung des Schiffskörpers innerhalb annehmbarer Grenzen zu halten</p> <p>Kenntnisse über das Stauen und Sichern von Ladungen auf Schiffen, insbesondere Kenntnisse über Umschlagsgerät sowie über die Ausrüstung zum Sichern und Laschen</p> <p>Fähigkeit zur Durchführung der mit dem Laden und Löschen zusammenhängenden Tätigkeiten unter besonderer Berücksichtigung der Beförderung der Ladungen, die in den „Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung der Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen“ aufgeführt sind</p> <p>Grundkenntnisse über Tankschiffe und den Tankschiffbetrieb</p> <p>Kenntnisse über die für Massengutschiffe beste-</p>		<p>Planung und Durchführung ladungsbezogener Tätigkeiten erfolgen nach allgemein anerkannten Verfahren und nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften.</p> <p>Durch die Art und Weise des Stauens und Sicherns der Ladung wird sichergestellt, dass der Stabilitäts- und Stresszustand des Schiffes während der Reise jederzeit innerhalb sicherer Grenzwerte bleibt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>henden betrieblichen und entwurfsbedingten Einschränkungen</p> <p>Fähigkeit, alle an Bord verfügbaren Angaben im Zusammenhang mit dem Laden und Löschen von Massengütern sowie mit deren Betreuung während der Reise richtig zu nutzen</p> <p>Fähigkeit zum Konzipieren von Verfahren für den sicheren Ladungsumschlag nach den einschlägigen Vorschriftenammlungen wie dem IMDG-Code, dem IMSBC-Code, den Anlagen III und V von MARPOL 73/78 sowie sonstigen einschlägigen Regelwerken</p> <p>Fähigkeit zur Erklärung der Grundprinzipien für die Herstellung wirksamer Wege sprachlicher Verständigung zwischen den auf dem Schiff Beschäftigten und dem Personal der Umschlaganlage sowie für die Verbesserung der Arbeitsbeziehung zwischen diesen Personengruppen</p>		
Beurteilung von gemeldeten Mängeln und Beschä-	Kenntnisse über die Stressgrenzen der aller-	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leis-	Bewertungen erfolgen auf der Grundlage bewährter

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
digungen an Laderäumen, Lukendeckeln und Ballasttanks sowie Ergreifen von für solche Fälle geeigneten Maßnahmen	wichtigsten Bauteile eines gewöhnlichen Massengutschiffes sowie Fähigkeit zur Auswertung von Zahlenwerten für Biegemomente und Scherkräfte Fähigkeit, zu erklären, wie die nachteiligen Auswirkungen von Korrosion, Materialermüdung und unsachgemäßem Ladungsumschlag auf Massengutschiffe zu vermeiden sind	tungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator unter Verwendung von Stabilitäts-, Trimm- und Stresstabellen und -diagrammen sowie von Beladungsrechnern	Prinzipien und wohlbe gründeter Argumente und werden korrekt durchgeführt. Unter dem Aspekt der Schiffssicherheit und angesichts der herrschenden Verhältnisse sind die getroffenen Entscheidungen annehmbar.
Beförderung gefährlicher Güter	Kenntnisse über internationale Regelwerke, Normen, Codes und Empfehlungen über die Beförderung gefährlicher Güter, insbesondere den „Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen“ (IMDG-Code) und den „Internationalen Code für die Beförderung von Schüttgut über See“ (IMSBC-Code) Kenntnisse über die Beförderung von Gefahrgut und Schadstoffen, über Vorsichtsmaßnahmen während des Ladens und Löschens sowie über die	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator .3 eine zugelassene Fachausbildung	Die geplante Ladungsverteilung beruht auf verlässlichen Informationen und erfolgt nach allgemein anerkannten Richtlinien und gesetzlichen Vorschriften. Angaben über Gefahren und Sondervorschriften werden so dokumentiert, dass sie bei einem Unfall ohne weiteres zur Unterstützung herangezogen werden können.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Ladungsbetreuung während der Reise		

Funktion: Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die an Bord befindlichen Personen auf der Führungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Beeinflussung von Trimm, Stabilität und Stress	<p>Verständnis der Grundlagen des Schiffbaus sowie der Theorien und Faktoren, die Trimm und Stabilität beeinflussen, sowie der Maßnahmen, die erforderlich sind, um Trimm und Stabilität zu erhalten</p> <p>Kenntnisse über die Auswirkungen der Beschädigung einer Abteilung und der dadurch bewirkten Flutung der Abteilung auf Trimm und Stabilität eines Schiffes sowie über die in einem solchen Fall zu treffenden Gegenmaßnahmen</p> <p>Kenntnisse von IMO-Empfehlungen betreffend die Stabilität von Schiffen</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p>	<p>Stabilitäts- und Stresszustand werden jederzeit innerhalb sicherer Grenzwerte gehalten.</p>
Überwachung und Überprüfung der Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften und Maßnahmen zur Sicherstellung des Schutzes des menschlichen Lebens auf See, der Gefahrenab-	<p>Kenntnisse über das Seevölkerrecht in Gestalt internationaler Abkommen und Übereinkommen</p> <p>Folgende Themenkreise sind besonders zu beach-</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p>	<p>Bei den Verfahren für die Überwachung von Betrieb und Instandhaltung werden die gesetzlichen Vorschriften eingehalten.</p> <p>Eine eventuelle Nichtein-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
wehr und des Schutzes der Meeresumwelt	<p>ten:</p> <p>.1 Zeugnisse und sonstige Dokumente, deren Mitführung an Bord durch internationale Übereinkommen vorgeschrieben ist, insbesondere das Verfahren für deren Erwerb und ihre Gültigkeitsdauer</p> <p>.2 Verpflichtungen nach den einschlägigen Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 in seiner jeweils geltenden Fassung</p> <p>.3 Verpflichtungen nach den einschlägigen Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung</p> <p>.4 Verpflichtungen nach dem Internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in seiner jeweils geltenden Fassung</p>	<p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p>	<p>haltung gesetzlicher Vorschriften wird sofort und in vollem Umfang als solche erkannt.</p> <p>Durch die planmäßige Erneuerung oder Verlängerung der für besichtigte Bauteile und Ausrüstungsgegenstände erteilten Zeugnisse wird deren fortdauernde Gültigkeit sichergestellt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.5 Seegesundheitserklärungen sowie die Internationalen Gesundheitsvorschriften</p> <p>.6 Verpflichtungen nach internationalen Rechtsinstrumenten, welche die Sicherheit des Schiffes, der Fahrgäste, der Besatzung und der Ladung berühren</p> <p>.7 Verfahren und Hilfsmittel zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt durch Schiffe</p> <p>.8 innerstaatliche Gesetzgebung zur Umsetzung internationaler Abkommen und Übereinkommen</p>		
<p>Aufrechterhaltung der Sicherheit der Schiffsbesatzung und der Fahrgäste, der Gefahrenabwehr sowie des einwandfreien Betriebszustands von Rettungsmitteln, Brandbekämpfungseinrichtungen und sonstigen der Sicherheit dienenden Ein- und Vorrichtungen</p>	<p>Gründliche Kenntnis der Regelungen über Rettungsmittel (Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See)</p> <p>Fähigkeit, Brandabwehrübungen und Übungen zum Verlassen des Schiffes zu planen und zu leiten</p> <p>Fähigkeit zur Aufrechterhaltung des einwandfreien</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung sowie einer zugelassenen Ausbildung im regulären Dienstbetrieb und der dabei gewonnenen Erfahrung erbracht wurden</p>	<p>Durch die angewandten Verfahren für die Überwachung von Feuermeldesystemen und sonstigen der Sicherheit dienenden Ein- und Vorrichtungen wird sichergestellt, dass alle Alarmsituationen sofort wahrgenommen werden und dass darauf entsprechend allgemein anerkannten Notfallverfahren reagiert wird.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Betriebszustands von Rettungsmitteln, Brandbekämpfungseinrichtungen und sonstigen der Sicherheit dienenden Ein- und Vorrichtungen</p> <p>Fähigkeit, Maßnahmen zum aktiven und passiven Schutz aller Personen an Bord in Notfallsituationen zu treffen</p> <p>Fähigkeit, nach einem Brand, einer Explosion, Kollision oder Grundberührung den Schaden zu begrenzen und das Schiff vor einem Totalverlust zu bewahren</p>		
Ausarbeitung von Notfall- und Leckabwehrplänen sowie Umgang mit Notfallsituationen	<p>Fähigkeit zur Erstellung von Notfallplänen zur Reaktion auf Notfallsituationen</p> <p>Schiffbauliche Kenntnisse, insbesondere Kenntnisse über den Leckabwehr</p> <p>Kenntnisse über Verfahren und Hilfsmittel zum Verhüten, Melden und Löschen von Bränden</p> <p>Kenntnisse über Funktionen von Rettungsmitteln und über ihre Verwendung</p>	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung im regulären Dienstbetrieb und der dabei gewonnenen Erfahrung erbracht wurden	Die Notfallverfahren stehen im Einklang mit den für Notfallsituationen aufgestellten Plänen.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Führungskompetenz und betriebswirtschaftlichen Fähigkeiten</p>	<p>Kenntnisse über Menschenführung und Ausbildung von Personen an Bord eines Schiffes</p> <p>Kenntnis der dafür einschlägigen seeverkehrsbezogenen internationalen Übereinkommen und Empfehlungen sowie der innerstaatlichen Rechtssetzung</p> <p>Fähigkeit zur richtigen Verteilung von Aufgaben und Belastungen, insbesondere im Zusammenhang mit</p> <p>.1 Planung und Koordination</p> <p>.2 der Zuweisung von Personal</p> <p>.3 Knappheit von Zeit oder Ressourcen</p> <p>.4 Priorisierung entsprechend der Wichtigkeit</p> <p>Theoretische und praktische Kenntnisse über den richtigen Umgang mit den zur Verfügung stehenden Mitteln:</p> <p>.1 Einteilung und Aufgabenzuweisung sowie</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die durch eine oder mehrere der nachfolgenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 eine zugelassene Ausbildung</p> <p>.2 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p>	<p>Die Aufgabenzuweisung an die Besatzung und deren Unterrichtung über die erwarteten Arbeits- und Verhaltensnormen erfolgen in einer der jeweiligen Einzelperson angemessenen Art und Weise.</p> <p>Die Ausbildungsziele und -schritte beruhen auf der Beurteilung der momentan feststellbaren Befähigung und Fähigkeiten sowie der betrieblichen Notwendigkeiten.</p> <p>Es wird nachgewiesen, dass die betrieblichen Vorgänge den anwendbaren Regeln entsprechen.</p> <p>Die Planung betrieblicher Vorgänge und die Zuweisung von Ressourcen werden dem Erfordernis gerecht, notwendige Aufgaben in der ihrer Wichtigkeit entsprechenden Reihenfolge wahrzunehmen.</p> <p>Die Verständigung erfolgt in beiden Richtungen deutlich und eindeutig.</p> <p>Es wird echtes Führungsverhalten gezeigt.</p> <p>Diejenigen Mitglieder der</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Priorisierung der zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend ihrer Wichtigkeit</p> <p>.2 wirksame Verständigung an Bord und mit der Landseite</p> <p>.3 Entscheidungsfindung unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Mitarbeiter</p> <p>.4 Durchsetzungsvermögen und Führungskompetenz, insbesondere Motivationsfähigkeit</p> <p>.5 Bewusstsein für die momentane Lage und Aufrechterhaltung dieses Bewusstseins</p> <p>Theoretische und praktische Kenntnisse über die Anwendung von Entscheidungsfindungstechniken auf folgenden Gebieten:</p> <p>.1 Lage- und Risikobewertung</p> <p>.2 Erkennen bestehender und Schaffen neuer Handlungsmöglichkeiten</p> <p>.3 Wahl des Handlungs-</p>		<p>Schiffsführung, bei denen es erforderlich ist, sind auf einem zutreffenden Wissensstand bezüglich des momentanen und des zu erwartenden Zustands des Schiffes, seines Betriebszustands sowie des äußeren Umfelds.</p> <p>Die getroffenen Entscheidungen sind diejenigen, die in der jeweiligen Situation das meiste bewirken.</p> <p>Es wird nachgewiesen, dass die betrieblichen Vorgänge wirksam sind und den anwendbaren Regeln entsprechen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>ablaufs</p> <p>.4 Bewertung der Wirksamkeit von Ergebnissen</p> <p>Fähigkeit zum Konzipieren und Umsetzen von sowie zu einem Überblick über routinemäßige Betriebsabläufe</p>		
Planung und Leitung der medizinischen Fürsorge an Bord	<p>Gründliche Kenntnisse über den Inhalt nachstehender Veröffentlichungen und ihren richtigen Gebrauch:</p> <p>.1 „International Medical Guide for Ships“ (Internationaler Medizinischer Leitfaden für Schiffe) oder gleichwertige innerstaatliche Veröffentlichungen</p> <p>.2 Ärztlicher Abschnitt des Internationalen Signalbuchs</p> <p>.3 „Leitfaden für Medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern“ (MFAG)</p>	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung erbracht wurden	Durch die getroffenen Maßnahmen und die angewandten Verfahren werden die verfügbaren Ratschläge richtig angewandt und in vollem Umfang genutzt.

Abschnitt A-II/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind

NAUTISCHER WACHOFFIZIER

Befähigungsnorm

- 1 Jeder Zeugnisbewerber muss
 - .1 nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-II/3 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung auf der Betriebsebene wahrzunehmen;
 - .2 Inhaber mindestens des einschlägigen Zeugnisses für die Abwicklung des UKW-Funkverkehrs nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst sein;
 - .3 falls ihm vorrangig die Verantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist, Inhaber des einschlägigen nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilten oder anerkannten Zeugnisses sein.
- 2 Das Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, das für die Zeugniserteilung vorgeschrieben ist, ist in Spalte 2 von Tabelle A-II/3 aufgeführt.
- 3 Der Wissensstand der Bewerber auf den in Spalte 2 von Tabelle A-II/3 aufgeführten Lern- und Prüfgegenständen muss dazu ausreichen, dass sie in der Lage sind, in der Dienststellung als Nautischer Wachoffizier Dienst zu tun.
- 4 Grundlage für die Tiefe der Ausbildung und für den Umfang an Erfahrung, die benötigt werden, um das erforderliche Niveau an theoretischen Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde zu erreichen, ist Abschnitt A-VIII/2 Teil 4-1 – Grundsätze für die Brückenwache - ; außerdem sind die einschlägigen Vorschriften des vorliegenden Teils sowie die in Teil B dieses Codes enthaltenen Anleitungen zu berücksichtigen.
- 5 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-II/3 zusammenfassend dargestellt.

Besondere Ausbildung

- 6 Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis als Nautischer Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind,

der nach Regel II/3 Absatz 4.2.1 eine besondere Ausbildung abgeleistet haben muss, muss ein zugelassenes Ausbildungsprogramm an Bord abgeschlossen,

- .1 das die Gewähr dafür bietet, dass der Bewerber während der vorgeschriebenen Seefahrtzeit eine systematische praktische Ausbildung in den Aufgaben, Pflichten und Verantwortung eines Nautischen Wachoffiziers erhält, bei der die in Abschnitt B-II/1 dieses Codes enthaltenen Anleitungen berücksichtigt werden;
- .2 das durch befähigte Schiffsoffiziere an Bord der Schiffe, auf denen die zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet wird, engmaschig beaufsichtigt und überwacht wird;
- .3 das in einem Ausbildungsberichtsheft oder einem ähnlichen Dokument angemessen beurkundet ist.

KAPITÄN

7 Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis als Kapitän auf Schiffen mit einer Brutto- raumzahl von weniger als 500, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind, muss die nachstehend aufgeführten Anforderungen an Nautische Wachoffiziere erfüllen und zusätzlich den Nachweis erbringen, dass er über die Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt, um alle Aufgaben eines Kapitäns dieser Art wahrzunehmen.

Tabelle A-II/3

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Nautische Wachoffiziere und Kapitäne auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind

Funktion: Schiffsführung auf der Betriebsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Planung und Durchführung einer Reise entlang der Küste sowie Positionsbestimmung</p> <p><i>Anmerkung:</i> Eine Ausbildung und Leistungsbeurteilung im Gebrauch von ECDIS ist nicht vorgeschrieben für Personen, die ausschließlich auf nicht mit ECDIS ausgerüsteten Schiffen Dienst tun. Diese Einschränkung muss aus dem Vermerk ersichtlich sein, der dem betreffenden Seemann erteilt worden ist.</p>	<p><i>Schiffsführung</i></p> <p>Fähigkeit, den Schiffsort zu bestimmen unter Heranziehung</p> <p>.1 von Landmarken</p> <p>.2 von Seezeichen, insbesondere von Leuchttürmen, Baken und Tonnen</p> <p>.3 der Koppelnavigation unter Berücksichtigung von Wind, Gezeiten, Strömungen und geschätzter Geschwindigkeit</p> <p>Gründliche Kenntnis von Seekarten und nautischen Veröffentlichungen, zum Beispiel Seehandbüchern, Gezeitentafeln, Nachrichten für Seefahrer, funkgestützten nautischen Warnnachrichten und Angaben zur Schiffswegeführung, sowie die Fähigkeit zum Gebrauch der genannten Unterlagen</p> <p>Fähigkeit zur Abgabe von</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p> <p>unter Heranziehung von Seekarten und Seekartenverzeichnissen, nautischen Veröffentlichungen, funkgestützten nautischen Warnnachrichten, Sextant, Peildioptr, elektronischer Navigationsausrüstung, Echolot, Kompass</p>	<p>Die aus Seekarten und nautischen Veröffentlichungen gewonnenen Angaben sind einschlägig und werden richtig ausgewertet sowie sachgerecht angewandt.</p> <p>Das ausgewählte Verfahren zur Bestimmung der Schiffsposition ist das den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessenste.</p> <p>Die Genauigkeit der bestimmten Position liegt innerhalb hinnehmbarer instrumenten- oder anlagenbedingter Fehlertoleranzen.</p> <p>Die Verlässlichkeit der mit dem ausgewählten Verfahren für die Positionsbestimmung gewonnenen Angaben wird in angemessenen Zeitabständen überprüft.</p> <p>Die der Schiffsführung dienenden Angaben werden zutreffend berechnet</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Meldungen nach den Allgemeinen Grundsätzen für Schiffsmeldesysteme sowie den einschlägigen VTS-Verfahren</p> <p><i>Anmerkung:</i> Die Beherrschung dieses Ausbildungsgegenstandes wird nur von Bewerbern um ein Befähigungszeugnis als Kapitän verlangt.</p> <p>Fähigkeit zur Reiseplanung und Navigation unter allen denkbaren Umständen mittels allgemein anerkannter Methoden des Absetzens von Fahrtrouten entlang der Küste, wobei zum Beispiel zu berücksichtigen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 begrenzte Gewässer .2 die Wetterbedingungen .3 der Eisgang .4 verminderte Sicht .5 Verkehrstrennunggebiete .6 Gebiete mit Verkehrsregelung und -überwachung (VTS-Gebiete) .7 Gebiete mit starken Auswirkungen der Ge- 	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnener Erfahrung .2 eine zugelassene Ausbildung am ECDIS-Simulator <p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen an einem zugelassenen Radarsimulator</p>	<p>und gemessen.</p> <p>Die ausgewählten Seekarten sind von den an Bord mitgeführten diejenigen mit dem größten für das Fahrtgebiet geeigneten Maßstab; die Seekarten und die nautischen Veröffentlichungen sind nach den letztverfügbaren Informationen berichtigt.</p> <p>Die Leistungs- und Funktionsprüfungen von Navigationssystemen erfolgen nach den Empfehlungen der Hersteller, nach gutem Seemannsbrauch sowie nach Maßgabe von IMO-Entschlüssen über Leistungsanforderungen für Navigationsgeräte.</p> <p>Auswertung und Analyse der mit Hilfe von Radargeräten gewonnenen Informationen erfolgen nach gutem Seemannsbrauch und berücksichtigen Leistungsgrenzen und die relative Ungenauigkeit von Radargeräten.</p> <p>Fehler von Magnetkompassen werden bestimmt und unter Berücksichtigung entsprechender Korrekturwerte auf Kurse und Peilungen angewandt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>zeiten</p> <p><i>Anmerkung:</i> Die Beherrschung dieses Ausbildungsgegenstandes wird nur von Bewerbern um ein Befähigungszeugnis als Kapitän verlangt.</p> <p>Gründliche Kenntnisse von ECDIS sowie die Fähigkeit, ECDIS zu benutzen</p> <p><i>Navigationshilfen und Navigationsgeräte</i></p> <p>Fähigkeit, alle gemeinhin an Bord der betreffenden Schiffe installierten Navigationshilfen und Navigationsgeräte sicher zu bedienen und unter deren Zuhilfenahme die Schiffsposition zu bestimmen</p> <p><i>Kompasse</i></p> <p>Kenntnisse über die Fehler von Magnetkompassen und über deren Besichtigung</p> <p>Fähigkeit, unter Zuhilfenahme terrestrischer Mittel Kompassfehler zu bestimmen und zu kompensieren</p> <p><i>Selbststeueranlage</i></p> <p>Kenntnisse über Selbst-</p>		<p>Das gewählte Steuerprogramm der Selbststeueranlage ist angesichts der herrschenden Wetter-, Seegangs- und Verkehrsverhältnisse sowie der vorgesehenen Manöver das am besten geeignete.</p> <p>Die Messungen und Beobachtungen der Wetterverhältnisse sind zutreffend und für den betreffenden Reiseabschnitt ausreichend.</p> <p>Auswertung und Anwendung meteorologischer Daten führen zu einer sicheren Reise des Schiffes.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>steueranlagen und deren Bedienung und Fähigkeit zum Umschalten von Handsteuerung auf Selbststeuerung und umgekehrt sowie zum Einregeln der Bedienelemente auf optimale Leistungsparameter</p> <p><i>Wetterkunde</i></p> <p>Fähigkeit, die von den an Bord mitgeführten meteorologischen Instrumenten gewonnenen Informationen verständlich zu verwenden und richtig auszuwerten</p> <p>Kenntnis der Merkmale der verschiedenen Wettersysteme, Melde- und Aufzeichnungsverfahren</p> <p>Fähigkeit, die vorliegenden meteorologischen Daten richtig anzuwenden</p>		
Gehen einer sicheren Brückenwache	<p><i>Wachdienst</i></p> <p>Gründliche Kenntnisse über Inhalt, Anwendung und Zweck der Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung</p> <p>Kenntnisse über die Grundsätze für die Brückenwache</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnener Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff</p>	<p>Durchführung, Übergabe und Übernahme der Wache entsprechen allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen.</p> <p>Es wird jederzeit entsprechend allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen ein gehöriger Ausguck gehalten.</p> <p>Lichter, Signalkörper und</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Kenntnisse auf dem Gebiet der Schiffswegeföhrung entsprechend den Allgemeinen Bestimmungen über die Schiffswegeföhrung</p> <p>Abgabe von Meldungen entsprechend den Allgemeinen Grundsätzen für Schiffsmeldesysteme sowie den einschlägigen VTS-Verfahren</p>	<p>gewonnener Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>Schallsignale entsprechen den Vorschriften der Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung und werden richtig erkannt.</p> <p>Häufigkeit und Intensität der Überwachung von Verkehr, Schiff und Umwelt entsprechen allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen.</p> <p>Die zur Vermeidung von Nahbereichssituationen und Zusammenstößen mit anderen Schiffen getroffenen Maßnahmen erfolgen entsprechend den Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung.</p> <p>Entscheidungen bezüglich der Anpassung von Kurs oder Geschwindigkeit erfolgen sowohl rechtzeitig als auch entsprechend allgemein anerkannten Verfahren der Schiffsföhrung.</p> <p>Über alle Schiffsbewegungen und alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Föhrung des Schiffes werden ordnungsmäßige Aufzeich-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
			<p>nungen geführt.</p> <p>Die Verantwortung für die sichere Führung des Schiffes ist jederzeit eindeutig festgelegt, auch für Zeiten der Anwesenheit des Kapitäns auf der Brücke und während das Schiff gelotst wird.</p>
Reaktionen auf Notfallsituationen	<p>Kenntnisse über Notfallverfahren, insbesondere über</p> <p>.1 Vorsichtsmaßnahmen zum Schutz und zur Sicherheit von Fahrgästen in Notfallsituationen</p> <p>.2 die erste Schadensbeurteilung und über Sofortmaßnahmen in der Leckabwehr-</p> <p>.3 die nach einem Zusammenstoß zu treffenden Maßnahmen</p> <p>.4 die nach einer Grundberührung zu treffenden Maßnahmen</p> <p>Zusätzlich sollen bei einer Bewerbung um ein Befähigungszeugnis als Kapitän die nachstehend aufgeführten Ausbildungsgegenstände einge-</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnener Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 praktische Unterweisung</p>	<p>Art und Ausmaß der Notfallsituation werden sofort richtig erkannt.</p> <p>Die Sofortmaßnahmen und die gegebenenfalls gefahrenen Manöver entsprechen den Notfallplänen und sind der Dringlichkeit der Lage sowie der Art des Notfalls angemessen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>geschlossen sein:</p> <p>.1 Kenntnisse über die Notsteueranlage</p> <p>.2 Kenntnisse über die Vorkehrungen für aktive und passive Schlepperassistenz</p> <p>.3 Kenntnisse über die Bergung von Menschen aus dem Meer</p> <p>.4 Fähigkeit zur Hilfeleistung für ein Fahrzeug in Seenot</p> <p>.5 Vorstellung von den Maßnahmen, die zu treffen sind, wenn sich im Hafen Notfallsituationen ereignen</p>		
Reaktionen auf ein Not-signal auf See	<p><i>Suche und Rettung</i></p> <p>Kenntnisse über den Inhalt des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR)</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung oder gegebenenfalls einer zugelassenen Ausbildung am Simulator erbracht wurden</p>	<p>Eine Seenotmeldung oder ein Notsignal wird unmittelbar richtig erkannt.</p> <p>Notfallpläne und Anweisungen in Dienstanordnungen werden umgesetzt und eingehalten.</p>
Manövrieren des Schiffes und Bedienen von Schiffsantriebsanlagen mit geringer Leistung	<p><i>Manövrieren und Führen des Schiffes</i></p> <p>Kenntnis der Faktoren, die das sichere Manövrieren und Führen des Schiffes beeinträchtigen können</p> <p>Fähigkeit zum Bedienen</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 im regulären Dienstbe-</p>	<p>Bei normalen Manövern werden die zur Gewährleistung eines sicheren Betriebs einzuhaltenden Grenzwerte beim Schiffsantrieb, bei der Rudermaschine und beim Stromversorgungssystem nicht</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>der Haupt- und der Hilfsmaschinen mit geringer Leistung</p> <p>Kenntnisse über die sachgerechten Verfahren beim Ankern und Festmachen</p>	<p>trieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 auf einem Ausbildungsschiff gewonnener Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine Ausbildung am Simulator</p>	<p>überschritten.</p> <p>Durch Anpassung von Kurs und Geschwindigkeit des Schiffes bleibt die Sicherheit der Seefahrt aufrechterhalten.</p> <p>Die Haupt- und die Hilfsmaschinen sowie deren Peripheriegeräte werden jederzeit nach Maßgabe der Betriebsanweisungen und innerhalb der für einen sicheren Betrieb vorgegebenen Grenzen bedient.</p>

Funktion: Ladungsumschlag und Stauung auf der Betriebsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Überwachung des Ladens, Stauens, Sicherns und Löschens sowie des Betreuungens der Ladung während der Reise	<p><i>Umschlag, Stauen und Sichern der Ladung</i></p> <p>Kenntnisse über das sichere Umschlagen, Stauen und Sichern von Ladung, insbesondere von Gefahrgut und Schadstoffen, sowie über deren Wirkung auf die Sicherheit von Mensch und Schiff</p> <p>Gebrauch des Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine</p>	<p>Ladungsbezogene Tätigkeiten werden nach dem Ladeplan oder sonstigen Unterlagen sowie entsprechend allgemein anerkannten Sicherheitsbestimmungen, den Bedienungsanweisungen für das Umschlagsgerät sowie den für das Schiff geltenden Staubeschränkungen durchgeführt.</p> <p>Der Umschlag von Gefahrgut und schädlichen</p>

	mit Seeschiffen (IMDG)	zugelassene Ausbildung am Simulator	Ladungen entspricht den Vorgaben internationaler Regelwerke sowie anerkannter Normen und Codes für den sicheren Umgang mit Ladungen.
--	------------------------	-------------------------------------	--

Funktion: Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die an Bord befindlichen Personen auf der Betriebsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Sicherstellung der Einhaltung von Verschmutzungsverhütungsvorschriften	<p><i>Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt und Verfahren zur Verschmutzungsbekämpfung</i></p> <p>Kenntnisse über die zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen</p> <p>Kenntnisse über Verfahren zur Verschmutzungsbekämpfung und über die gesamte dazugehörige Ausrüstung</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnener Erfahrung</p>	<p>Die einschlägigen Verfahren zur Überwachung betrieblicher Vorgänge an Bord und zur Sicherstellung der Einhaltung der MARPOL-Vorschriften werden in vollem Umfang beachtet.</p>
Aufrechterhaltung der Seetüchtigkeit des Schiffes	<p><i>Schiffsstabilität</i></p> <p>Für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnisse in der Anwendung von Stabilitäts-, Trimm- und Stress-Tabellen und -Diagrammen sowie von Beladungsrechnern</p> <p>Verständnis davon, welche grundlegenden Maß-</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem</p>	<p>Die Stabilitätsverhältnisse des Schiffes entsprechen bei allen Beladungszuständen den IMO-Kriterien für die Intakstabilität.</p> <p>Die Maßnahmen zur Sicherstellung und Aufrechterhaltung des Verschlusszustandes des Schiffes entsprechen der</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>nahmen bei einem teilweisen Verlust der Schwimmfähigkeit des Schiffes in unbeschädigtem Zustand zu treffen sind</p> <p>Verständnis der Grundlagen des Verschlusszustandes</p> <p><i>Schiffbau</i></p> <p>Allgemeine Kenntnisse über die hauptsächlichen schiffbaulichen Verbände und Kenntnis der richtigen Bezeichnungen für die verschiedenen Bauteile</p>	<p>Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>allgemein üblichen Praxis.</p>
<p>Verhütung, Eindämmung und Bekämpfung von Bränden an Bord</p>	<p><i>Brandverhütung und Brandbekämpfungsausrüstung</i></p> <p>Fähigkeit, Brandabwehrübungen zu planen und zu leiten</p> <p>Kenntnisse über Brandklassen und über die chemischen Vorgänge bei Schadfeuern</p> <p>Kenntnisse über Brandbekämpfungseinrichtungen</p> <p>Kenntnis der im Brandfall zu treffenden Maßnahmen, einschließlich der Maßnahmen bei Bränden, die ölführende Systeme ergriffen haben</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Brandschutzausbildung und von Erfahrung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/3 erbracht wurden</p>	<p>Art und Umfang des Problems werden sofort richtig erkannt und die getroffenen Sofortmaßnahmen entsprechen den für das Schiff geltenden Notfallverfahren und -plänen.</p> <p>Die Verfahren für das Räumen von Gefahrenzonen, für die Notabschaltung und die Verhütung weiterer Luftzufuhr sind der Art des Notfalls angemessen und werden sofort umgesetzt.</p> <p>Die Reihenfolge der getroffenen Maßnahmen und die Einstufung sowie die zeitliche Abfolge der abgesetzten Meldungen und</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
			der Unterrichtung der Personen an Bord entsprechen der Art des Notfalls und spiegeln die Dringlichkeit des Problems wider.
Einsatz von Rettungsmitteln	<p><i>Rettung von Menschenleben</i></p> <p>Fähigkeit, Übungen zum Verlassen des Schiffes zu planen und zu leiten, sowie Kenntnisse über die Handhabung von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten, ihren Aussetzvorrichtungen und ihrer Ausrüstung, insbesondere von funktechnischen Rettungsmitteln, Satelliten-Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (Satelliten-EPIRBs), SAR-Transpondern (SARTs), Rettungsanzügen und Wärmeschutzhilfsmitteln</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung und von Erfahrung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/2 Absätze 1 bis 4 erbracht wurden	Die nach dem Verlassen des Schiffes oder zum Überleben nach einem Seenotfall getroffenen Maßnahmen sind den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessen und entsprechen der üblichen Praxis und den allgemein anerkannten Sicherheitsnormen.
Anwendung von medizinischer Erster Hilfe an Bord	<p><i>Medizinische Hilfe</i></p> <p>Fähigkeit zur praktischen Anwendung medizinischer Ratgeber in gedruckter Form und funktmedizinischer Ratschläge einschließlich der Fähigkeit, auf der Grundlage solcher Kenntnisse bei</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/4 Absätze 1 bis 3 erbracht wurden	Die Feststellung der wahrscheinlichen Ursache, der Art und des Umfangs der Verletzungen oder Krankheiten erfolgt unverzüglich; durch die Behandlung wird die unmittelbare Lebensgefahr auf das unvermeidliche Mindestmaß verringert.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Unfällen oder Krankheiten, deren Auftreten an Bord wahrscheinlich ist, wirksame Maßnahmen zu treffen		
Überwachung der Einhaltung rechtlicher Vorschriften	Für den regulären Betrieb ausreichende grundlegende Kenntnisse der einschlägigen IMO-Übereinkommen betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See, die Gefahrenabwehr und den Schutz der Meeresumwelt	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer Prüfung oder einer zugelassenen Ausbildung erbracht wurden	Die rechtlichen Vorschriften betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See, die Gefahrenabwehr und den Schutz der Meeresumwelt sind genau bekannt.
Persönlicher Beitrag zur Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord	<p>Kenntnisse über die richtigen Verhaltensweisen für das eigene Überleben</p> <p>Kenntnisse über Brandschutz sowie Fähigkeit, Brände zu bekämpfen und zu löschen</p> <p>Kenntnisse über grundlegende Erste Hilfe</p> <p>Kenntnisse über persönliche Überlebentechniken und soziale Verantwortung</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/1 Absatz 2 erbracht wurden, sowie Beurteilung nachgewiesener Erfahrung	<p>Es wird die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwendet.</p> <p>Es werden jederzeit die Verfahren und eine sichere Arbeitsweise eingehalten, die dem Zweck dienen, das Schiff und die Personen an Bord vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Es werden jederzeit Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, die Umwelt vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Die Sofortmaßnahmen, die getroffen werden, wenn ein Notfall bemerkt wird, und die Folgemaß-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
			nahmen entsprechen den allgemein anerkannten Verfahren zur Reaktion auf Notfälle.

Abschnitt A-II/4

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen, die Schiffsleute berechnen, der Brückenwache anzugehören

Befähigungsnorm

- 1 Jeder Schiffsmann, der auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr Brückenwache angehört, muss nachweisen, dass er die Befähigung besitzt, die Funktion Schiffsführung auf der Unterstützungsebene entsprechend Spalte 1 von Tabelle A-II/4 wahrzunehmen.
- 2 Das Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, das für Schiffsleute vorgeschrieben ist, die auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreumzahl von 500 oder mehr Brückenwache gehen, ist in Spalte 2 von Tabelle A-II/4 aufgeführt.
- 3 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-II/4 dargestellt. Die praktische Prüfung, auf die in Spalte 3 verwiesen wird, kann eine zugelassene Ausbildung an Land beinhalten, bei der sich die Auszubildenden einer praktischen Prüfung unterziehen.
- 4 Sind bestimmte Funktionen in den Tabellen mit den Befähigungsnormen für die Unterstützungsebene nicht erfasst, so obliegt es der Verwaltung, die angemessenen Vorschriften für Ausbildung, Beurteilung und Zeugniserteilung festzulegen, die auf Personen anzuwenden sind, die dazu bestimmt sind, diese Funktionen auf der Unterstützungsebene wahrzunehmen.

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Schiffsleute mit der Berechtigung, der Brückenwache anzugehören

Funktion: Schiffsführung auf der Unterstützungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Steuerung des Schiffes und Ausführung von Ruderkommandos in englischer Sprache	<p>Fähigkeit zum Gebrauch von Magnet- und Kreiselkompassen</p> <p>Fähigkeit zum korrekten Ausführen von Ruderkommandos</p> <p>Fähigkeit zum Umschalten von Selbststeuerung auf Handsteuerung und umgekehrt</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 eine praktische Prüfung</p> <p>.2 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p>	<p>Angesichts der Eigenheiten des Fahrtgebietes und des herrschenden Seegangs wird – bei Abweichungen in annehmbaren Grenzen – ein fester Kurs gesteuert. Kursänderungen erfolgen allmählich und beherrscht.</p> <p>Nachrichten werden jederzeit deutlich und kurzgefasst übermittelt; alle Anweisungen werden in einer gutem Seemannsbrauch entsprechenden Art und Weise quittiert.</p>
Halten eines gehörigen Ausgucks nach Sicht und Gehör	<p>Fähigkeit zur Übernahme des Ausgucks, insbesondere zur Meldung der ungefähren Peilung eines Schallsignals, eines Leuchtfeuers oder eines sonstigen Objekts nach Winkelgraden oder Strichen</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 eine praktische Prüfung</p> <p>.2 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff ge-</p>	<p>Schallsignale, Leuchtfeuer und sonstige Objekte werden sofort wahrgenommen und ihre ungefähre Peilung nach Winkelgraden oder Strichen wird dem Wachoffizier gemeldet.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
		wonnene Erfahrung	
<p>Persönlicher Beitrag zur Überwachung und Leitung einer sicheren Wache</p>	<p>Beherrschung der an Bord verwendeten Begriffe und Kenntnis ihrer Definition</p> <p>Fähigkeit zur richtigen Verwendung von Vorrichtungen zur bordinternen Verständigung und Alarmierung</p> <p>Fähigkeit, Anweisungen zu verstehen und sich mit dem Wachoffizier über wachdienstbezogene Angelegenheiten zu verständigen</p> <p>Beherrschung der Verfahren für die Wachablösung, das regelgerechte Gehen und die Übergabe der Wache</p> <p>Kenntnis der Informationen, die für das Gehen einer sicheren Wache benötigt werden</p> <p>Kenntnis der grundlegenden Verfahren im Umweltschutz</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen anerkannter im regulären Dienstbetrieb oder anerkannter auf einem Ausbildungsschiff gewonnener Erfahrung erbracht wurden</p>	<p>Nachrichten werden deutlich und kurzgefasst übermittelt; werden wachdienstbezogene Angaben oder Anweisungen nicht klar verstanden, so wird der Wachoffizier um Rat oder Klarstellung gebeten.</p> <p>Das regelgerechte Gehen sowie die Übergabe der Wache und die Wachablösung erfolgen nach allgemein anerkannten Vorgehens- und Verfahrensweisen.</p>
<p>Einsatz der Notfallausrüstung und Anwendung von Notfallverfahren</p>	<p>Kenntnis der Aufgaben in einer Notfallsituation sowie von Alarmsignalen</p> <p>Kenntnisse über pyrotechnische Seenotsignalmittel, Satelliten-Funkbaken zur</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die bei einer praktischen Demonstration sowie im Rahmen anerkannter im regulären Dienstbetrieb oder anerkannter auf ei-</p>	<p>Die Sofortmaßnahmen, die getroffen werden, wenn ein Notfall oder eine nicht der Norm entsprechende Situation bemerkt wird, entsprechen allgemein anerkannten Vorge-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Kennzeichnung der Seenotposition (Satelliten-EPIRBs) und SAR-Transpondern (SARTs) Fähigkeit zur Vermeidung von Notfall-Fehlalarmen und Wissen um die bei versehentlicher Auslösung eines Fehlalarms zu treffenden Maßnahmen	nem Ausbildungsschiff gewonnener Erfahrung erbracht wurden	hens- und Verfahrensweisen. Nachrichten werden jederzeit deutlich und kurzgefasst übermittelt; alle Anweisungen werden in einer gutem Seemannsbrauch entsprechenden Art und Weise quittiert. Die Einsatzfähigkeit der Alarmierungssysteme für Notfälle und Havarien ist jederzeit gewährleistet.

Abschnitt A-II/5

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen, die Schiff sleute zum Dienst als Vollmatrosen im Decksbereich berechtigen

Befähigungsnorm

- 1 Jeder Schiffsmann, der auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr als Vollmatrose im Decksbereich Dienst tut, muss nachweisen, dass er die Befähigung besitzt, die Funktionen auf der Unterstützungsebene entsprechend Spalte 1 von Tabelle A-II/5 wahrzunehmen.
- 2 Das Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, das für Schiff sleute vorgeschrieben ist, die auf einem Seeschiff mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr als Vollmatrose im Decksbereich Dienst tun, ist in Spalte 2 von Tabelle A-II/5 aufgeführt.
- 3 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-II/5 dargestellt.

Tabelle A-II/5

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Schiffsleute mit der Berechtigung zum Dienst als Vollmatrosen im Decksbereich

Funktion: Schiffsführung auf der Unterstützungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Persönlicher Beitrag zum Gehen einer sicheren Brückenwache	<p>Fähigkeit, Anweisungen zu verstehen und sich mit dem Wachoffizier über wachdienstbezogene Angelegenheiten zu verständigen</p> <p>Beherrschung der Verfahren für die Wachablösung, das regelgerechte Gehen und die Übergabe der Wache</p> <p>Kenntnis der Informationen, die für das Gehen einer sicheren Wache benötigt werden</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen im regulären Dienstbetrieb gewonnener Erfahrung oder in einer praktischen Prüfung erbracht wurden</p>	<p>Nachrichten werden deutlich und kurzgefasst übermittelt.</p> <p>Das regelgerechte Gehen sowie die Übergabe der Wache und die Wachablösung erfolgen nach annehmbaren Vorgehens- und Verfahrensweisen.</p>
Persönlicher Beitrag zum Anlegen, Ankern und zu anderen Festmachevorgängen	<p>Für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnisse über das Festmachen und damit zusammenhängende Verfahren, insbesondere über</p> <p>.1 die Funktion des Festmachens und der Leinen sowie das Wissen darum, wie jede Leine eine Rolle als Teil eines Gesamtsystems spielt</p> <p>.2 die Leistungsfähigkeit,</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 eine praktischen Ausbildung</p> <p>.3 eine Prüfung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff ge-</p>	<p>Alle einschlägigen Tätigkeiten werden entsprechend allgemein anerkannten sicherheitskonformen Vorgehensweisen und den Bedienungsanweisungen für die dabei benutzten Geräte durchgeführt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>die Zugfestigkeit und die maximal zulässige Zugbeanspruchung von Festmachevorrichtungen, insbesondere von Drahtseilen, Leinen aus synthetischen und aus naturfaserigen Werkstoffen, von Seilwinden, Ankerwinden, Spills, Pollern an Bord und an Land sowie von Arretierklötzen</p> <p>.3 die Verfahren und die Ablaufreihenfolge beim Festmachen und Lösen von Festmacher- und Schleppleinen</p> <p>.4 die Verfahren und die Ablaufreihenfolge für die Verwendung von Ankern bei verschiedenen Vorgängen</p> <p>Für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnisse der Verfahren und der Ablaufreihenfolge im Zusammenhang mit dem Festmachen an einer oder mehreren Tonnen</p>	<p>wonnene Erfahrung</p> <p>.5 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p>	

Funktion: Ladungsumschlag und Stauung auf der Unterstützungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Persönlicher Beitrag zum Umgang mit Ladung und Vorräten	<p>Kenntnisse über die Verfahren für den sicheren Umschlag sowie das sichere Stauen und Sichern von Ladung und Vorräten, insbesondere von Gefahrgut und Schadstoffen in fester und flüssiger Form</p> <p>Grundkenntnisse über bestimmte Ladungsarten und über Vorsichtsmaßnahmen, die bei bestimmten Ladungsarten zu beachten sind, sowie Kenntnis der Bedeutung der bei der IMDG-Bezettelung verwandten Symbole</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 einer praktischen Ausbildung</p> <p>.3 eine Prüfung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.5 gegebenenfalls eine zugelassenen Ausbildung am Simulator</p>	<p>Tätigkeiten im Umgang mit Ladung und Vorräten werden entsprechend allgemein anerkannten sicherheitskonformen Verfahren und den Bedienungsanweisungen für die dabei benutzten Geräte durchgeführt.</p> <p>Der Umgang mit Gefahrgut und Schadstoffen in fester Form oder mit gefährlichen und schädlichen Vorräten entspricht allgemein anerkannten sicherheitskonformen Vorgehensweisen.</p>

Funktion: Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die an Bord befindlichen Personen auf der Unterstützungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Persönlicher Beitrag zum sicheren Betrieb der technischen Ausrüstung an Deck	<p>Kenntnisse über die Ausrüstung an Deck, insbesondere</p> <p>.1 über die Funktionsweise und die Verwendungsmöglichkeiten von Ventilen, Pumpen, Hebezeug,</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p>	<p>Alle einschlägigen Tätigkeiten werden entsprechend allgemein anerkannten sicherheitskonformen Vorgehensweisen und den Bedienungsanweisungen für die dabei benutzten Geräte durchge-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Kränen, Ladebäumen und der dazugehörigen Ausrüstung</p> <p>.2 über die Funktionsweise und die Verwendungsmöglichkeiten von Seilwinden, Ankerwinden, Spills und der dazugehörigen Ausrüstung</p> <p>.3 über Luken, wasserdichte Türen, Pforten und über die dazugehörige Ausrüstung</p> <p>.4 über Leinen aus naturfaserigen Werkstoffen und aus Draht sowie Kabel und Ketten, insbesondere über deren Bauweise, Verwendung, Kennzeichnungen, Instandhaltung und sachgerechte Aufbewahrung</p> <p>.5 Fähigkeit zur Verwendung und zum Verständnis der grundlegenden Anweisungen für den Betrieb der Ausrüstung, insbesondere von Seilwinden, Ankerwinden, Kränen und Hebezeug</p> <p>.6 Fähigkeit zum Bedienen des Ankerge-</p>	<p>.2 eine praktische Ausbildung</p> <p>.3 eine Prüfung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer praktischen Demonstration erbracht wurden</p> <p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer praktischen Demonstration erbracht wurden</p> <p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer praktischen Demonstration erbracht wurden</p>	<p>führt.</p> <p>Im Verantwortungsbereich der mit der Übermittlung betrauten Person werden Mitteilungen durchgehend erfolgreich übermittelt.</p> <p>Die Verwendung der Ausrüstung erfolgt in sicherer Art und Weise sowie nach allgemein anerkannten Verfahren.</p> <p>Es wird gezeigt, dass in Übereinstimmung mit den einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften die richtigen Verfahren für das Herrichten und Wegräumen angewandt werden.</p> <p>Es wird gezeigt, dass Knoten, Spleiße, Stopper, Taklings und Steke richtig gearbeitet und verwandt werden und dass mit Segeltuch richtig umgegangen wird.</p> <p>Es wird gezeigt, dass ein Flaschenzug richtig benutzt wird.</p> <p>Es wird gezeigt, dass die richtigen Verfahren für den Umgang mit Leinen, Drähten, Kabeln und Ket-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>schirrs unter unterschiedlichen Bedingungen, zum Beispiel beim Ankerwerfen, beim Ankerhieven, beim Sichern des Ankergeschirrs auf See und in Notfallsituationen</p> <p>Kenntnisse der nachstehend genannten Verfahren sowie die Fähigkeit,</p> <p>.1 Bootsmannsstühle und Stellagen für den Einsatz herzurichten, sicher zu befestigen und danach wieder abzubauen</p> <p>.2 Lotsenleitern, Hebezeuge, Rattenbleche und Gangways für den Einsatz herzurichten, sicher zu befestigen und danach wieder abzubauen</p> <p>.3 mit dem Marlspieker nach guter Seemannschaft geschickt umzugehen, insbesondere Knoten, Spleiße und Stopper richtig zu verwenden</p> <p>Fähigkeit zur richtigen Verwendung von und zum richtigen Umgang mit</p>		<p>ten beherrscht werden.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Ein- und Vorrichtungen an Deck und für den Ladungsumschlag; dazu gehören insbesondere</p> <p>.1 Zugangsmöglichkeiten, Luken und Lukendeckel, Rampen, Türen und Aufzüge an der Bordwand, am Bug und am Heck</p> <p>.2 Rohrleitungsanlagen – Bilgen- und Ballastwasser-Saugöffnungen und -brunnen</p> <p>.3 Kräne, Derricks, Winden</p> <p>Beherrschen des Hissens und Dippens von Flaggen sowie Kenntnis der wichtigsten Ein-Flaggen-Signale (A, B, G, H, O, P, Q)</p>		
Anwendung von Vorichtsmaßnahmen zum Arbeitsschutz und zur Unfallverhütung	<p>Für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnisse über eine sichere Arbeitsweise und die persönliche Sicherheit beim Aufenthalt an Bord, insbesondere auf den Gebieten</p> <p>.1 Arbeiten in großen Höhen</p> <p>.2 Arbeiten mit der Möglichkeit eines Absturzes über die Seiten-</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 eine praktische Ausbildung</p> <p>.3 eine Prüfung</p>	<p>Es werden jederzeit Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, Menschen und das Schiff vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Es wird jederzeit auf eine sichere Arbeitsweise geachtet sowie die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht ver-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>wände des Schiffes</p> <p>.3 Arbeiten in geschlossenen Räumen</p> <p>.4 Arbeiten in Bereichen, für die eine besondere Arbeitserlaubnis erforderlich ist</p> <p>.5 Umgang mit Tauwerk</p> <p>.6 Heben von schweren Lasten und Verfahren zur Vermeidung von Verletzungen der Wirbelsäule</p> <p>.7 Sicherheit beim Umgang mit elektrischem Strom</p> <p>.8 Sicherheit beim Arbeiten unter mechanischen Gefährdungen</p> <p>.9 Sicherheit beim Arbeiten unter chemischen und biologischen Gefährdungen</p> <p>.10 persönliche Schutzausrüstung</p>	<p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p>	<p>wandt.</p>
<p>Anwendung von Vorsichtsmaßnahmen sowie persönlicher Beitrag zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt</p>	<p>Kenntnisse über die zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen</p> <p>Kenntnisse über die Verwendung und den Betrieb</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb ge-</p>	<p>Es werden jederzeit Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, die Meeresumwelt vor Schäden zu bewahren.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	von Ausrüstung zur Verschmutzungsbekämpfung Kenntnisse über die zugelassenen Verfahren für die Beseitigung von Meeresschadstoffen	wonnene Erfahrung .2 eine praktische Ausbildung .3 eine Prüfung .4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung	
Einsatz von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten	Kenntnisse über den Einsatz von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten, ihren Ausstattungs- und ihrer Ausrüstung Kenntnisse über die richtigen Verhaltensweisen für das Überleben in einem Seenotfall	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung und von Erfahrung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/2 Absätze 1 bis 4 erbracht wurden	Die nach dem Verlassen des Schiffes oder zum Überleben nach einem Seenotfall getroffenen Maßnahmen sind den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessen und entsprechen der üblichen Praxis und den allgemein anerkannten Sicherheitsnormen.

Funktion: Wartung und Instandsetzung auf der Unterstützungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Persönlicher Beitrag zu Wartung und Instandsetzung an Bord	Fähigkeit zur richtigen Benutzung von Werkstoffen und Geräten für Maler-, Schmier- und Reinigungsarbeiten Verständnis der routinemäßigen Verfahren der Wartung und Instandsetzung sowie Fähigkeit zu deren Durchführung	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer praktischen Demonstration erbracht wurden Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:	Wartungs- und Instandsetzungstätigkeiten werden nach Maßgabe der einschlägigen technischen, Sicherheits- und Verfahrensweisungen durchgeführt.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Kenntnisse über Verfahren zur Oberflächenbearbeitung</p> <p>Verständnis der einschlägigen Sicherheitsrichtlinien der Hersteller sowie der an Bord geltenden Anweisungen</p> <p>Kenntnisse über die unschädliche Entsorgung von Abfallstoffen</p> <p>Kenntnisse über die richtige Anwendung, Wartung und Benutzung von Handwerkszeug mit und ohne Stromversorgung</p>	<p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 eine praktische Ausbildung</p> <p>.3 eine Prüfung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p>	

Kapitel III

Normen betreffend den technischen Bereich

Abschnitt A-III/1

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Technischen Wachoffizier in besetzten Maschinenräumen oder zum Technischen Schiffsoffizier im Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen

Ausbildung

1 Zu der nach Regel III/1 Absatz 2.4 vorgeschriebenen theoretischen und praktischen Ausbildung gehört eine Ausbildung in praktischen Fertigkeiten auf den Gebieten Mechanik und Elektrik, soweit diese Fertigkeiten für die Wahrnehmung der Aufgaben eines Technischen Schiffsoffiziers von Belang sind.

Ausbildung an Bord

2 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über die Befähigung zum Technischer Wachoffizier in einem besetzten Maschinenraum oder zum Technischer Schiffsoffizier im Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum von Schiffen mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt, dessen Seefahrtzeit nach Regel III/1 Absatz 2.2 fester Bestandteil eines Ausbildungsprogramms ist, bei dessen Genehmigung verbindlich festgestellt worden ist, dass es die Vorschriften des vorliegenden Abschnitts erfüllt, muss ein zugelassenes Ausbildungsprogramm an Bord abgeschlossen,

- .1 das die Gewähr dafür bietet, dass der Bewerber während der vorgeschriebenen Seefahrtzeit eine systematische praktische Ausbildung in den Aufgaben, Pflichten und Verantwortung eines Technischen Wachoffiziers erhält, bei der die in Abschnitt B-III/1 dieses Codes enthaltenen Anleitungen berücksichtigt werden;
- .2 das durch einen befähigten und mit dem entsprechenden Zeugnis ausgestatteten Technischen Schiffsoffizier an Bord der Schiffe, auf denen die zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet wird, engmaschig beaufsichtigt und überwacht wird;
- .3 das in einem Ausbildungsberichtsheft angemessen beurkundet ist.

Befähigungsnorm

3 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über die Befähigung zum Technischer Wachoffizier in einem besetzten Maschinenraum oder zum Technischer Schiffsoffizier im Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt muss nachweisen, dass er in der Lage ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-III/1 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung auf der Betriebsebene wahrzunehmen.

4 Das Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, das für die Zeugniserteilung vorgeschrieben ist, ist in Spalte 2 von Tabelle A-III/1 aufgeführt.

5 Der Wissensstand von Technischen Schiffsoffizieren auf den in Spalte 2 von Tabelle A-III/1 aufgeführten Lern- und Prüfgegenständen muss dazu ausreichen, dass sie ihre Wachdienstaufgaben wahrnehmen können.

6 Grundlage für die Tiefe der Ausbildung und für den Umfang an Erfahrung, die benötigt werden, um das erforderliche Niveau an theoretischen Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde zu erreichen, ist Abschnitt A-VIII/2 Teil 4-2 – Grundsätze für die Maschinenwache -; außerdem sind die einschlägigen Vorschriften des vorliegenden Teils sowie die in Teil B dieses Codes enthaltenen Anleitungen zu berücksichtigen.

7 Bei Zeugnisbewerbern für den Dienst auf Schiffen, auf denen Dampfkessel kein Teil der Antriebsanlage sind, dürfen die diesbezüglichen Vorschriften von Tabelle A-III/1 entfallen. Ein auf dieser Grundlage erteiltes Zeugnis gilt so lange nicht für den Dienst auf Schiffen, auf denen Dampfkessel Teil der Antriebsanlage sind, bis der Technische Schiffsoffizier die Befähigungsnorm für die aus Tabelle A-III/1 entfallenen Gebiete erfüllt. Jede derartige Einschränkung ist im Zeugnis oder im Vermerk anzugeben.

8 Die Verwaltung kann Kenntnisanforderungen für diejenigen Arten von Antriebsmaschinenanlagen entfallen lassen, bei denen es sich nicht um Anlagen handelt, für die das zu erteilende Zeugnis gelten soll. Ein auf dieser Grundlage erteiltes Zeugnis gilt so lange nicht für irgendeine Kategorie von Maschinenanlagen, für die Kenntnisanforderungen entfallen sind, bis der Technische Schiffsoffizier nachweist, dass er diese Kenntnisanforderungen erfüllt. Jede derartige Einschränkung ist im Zeugnis oder im Vermerk anzugeben.

9 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-III/1 zusammenfassend dargestellt.

Küstennahe Reisen

10 Die Bestimmungen von Regel III/1 Absätze 2.2 bis 2.5 betreffend den nach den verschiedenen Abschnitten in Spalte 2 von Tabelle A-III/1 vorgeschriebenen Stand an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde können für Technische Schiffsoffiziere auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von weniger als 3 000 kW, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind, so abgeändert werden, wie dies als erforderlich erachtet wird; dabei ist die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die möglicherweise in denselben Gewässern verkehren. Jede derartige Einschränkung ist im Zeugnis oder im Vermerk anzugeben.

Tabelle A-III/1

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Technische Wachoffiziere in besetzten Maschinenräumen und für Technische Schiffsoffiziere im Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen

Funktion: Schiffstechnischer Dienst auf der Betriebsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Gehen einer sicheren Maschinenwache	<p>Gründliche Kenntnis der Grundsätze für die Maschinenwache, insbesondere in folgenden Bereichen:</p> <p>.1 Aufgaben im Zusammenhang mit der Übernahme einer Wache</p> <p>.2 Routineaufgaben im Verlaufe einer Wache</p> <p>.3 Führung der Maschinentagebücher und Bedeutung der abgelesenen Betriebswerte</p> <p>.4 Aufgaben im Zusammenhang mit der Übergabe einer Wache</p> <p>Kenntnis der Sicherheits- und Notfallverfahren sowie Fähigkeit zum Umschalten von Fernsteuerung und automatischer Steuerung zu Steuerung aller Anlagen an Ort und Stelle</p> <p>Kenntnis der während der</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>Durchführung, Übergabe und Übernahme der Wache entsprechen allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen.</p> <p>Häufigkeit und Umfang der Überwachung der Maschinenanlagen und -systeme entsprechen den Empfehlungen der Hersteller sowie allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen, insbesondere den Grundsätzen für die Maschinenwache.</p> <p>Über alle Schiffsbewegungen und alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit den technischen Anlagen des Schiffes werden ordnungsmäßige Aufzeichnungen geführt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Wache zu beachtenden Sicherheitsvorkehrungen sowie der Sofortmaßnahmen im Falle eines Brandes oder Unfalls (unter besonderer Berücksichtigung der Maßnahmen bei Bränden an ölführenden Systemen)</p> <p><i>Effektiver Umgang mit den Ressourcen im Maschinenraum</i></p> <p>Kenntnis der Grundsätze über den richtigen Umgang mit den Ressourcen im Maschinenraum, insbesondere</p> <p>.1 Einteilung und Aufgabenzuweisung sowie Priorisierung der zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend ihrer Wichtigkeit</p> <p>.2 wirksame Verständigung</p> <p>.3 Durchsetzungsvermögen und Führungskompetenz</p> <p>.4 Bewusstsein für die momentane Lage und Aufrechterhaltung dieses Bewusstseins</p> <p>.5 Berücksichtigung der Erfahrungen der Mit-</p>		<p>Der Ressourceneinsatz wird dem Erfordernis gerecht, notwendige Aufgaben in der ihrer Wichtigkeit entsprechenden richtigen Reihenfolge wahrzunehmen.</p> <p>Die Verständigung erfolgt in beiden Richtungen deutlich und eindeutig.</p> <p>Fragwürdige Entscheidungen oder Aktionen werden sachlich hinterfragt und erwidert.</p> <p>Effektives Führungsverhalten ist nachweisbar.</p> <p>Die Mitglieder der Maschinenbesatzung sind auf dem zutreffenden Wissensstand bezüglich des momentanen und des zu erwartenden Zustands der Maschinenanlage und ihrer Peripherie sowie des äußeren Umfelds.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	arbeiter		
Verwendung von Englisch in Wort und Schrift	Ausreichende Kenntnisse der englischen Sprache, durch die der Schiffsoffizier in der Lage ist, technische Veröffentlichungen zu benutzen und Aufgaben im technischen Bereich wahrzunehmen	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung erbracht wurden	Englischsprachige Veröffentlichungen von Belang für die Wahrnehmung schiffstechnischer Aufgaben werden korrekt ausgewertet. Mitteilungen sind klar und werden verstanden.
Verwendung von Einrichtungen zur bordinternen Verständigung	Fähigkeit zur Bedienung aller Einrichtungen zur bordinternen Verständigung	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten	Übermittlung und Empfang von Mitteilungen erfolgen durchgehend erfolgreich. Die Aufzeichnungen über den Nachrichtenaustausch sind vollständig und zutreffend und entsprechen den gesetzlichen Vorschriften.
Betrieb der Haupt- und Hilfsmaschinen und der damit verbundenen Leitsysteme	Grundkenntnisse über die Bauweise und den Betrieb verschiedener Maschinenanlagen, insbesondere von folgenden Anlagen:	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:	Bauweise und Funktionsweise können mit Hilfe von Zeichnungen und Erläuterungen erklärt und verstanden werden.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.1 Schiffs-Dieselmotoren</p> <p>.2 Schiffs-Dampfturbinen</p> <p>.3 Schiffs-Gasturbinen</p> <p>.4 Schiffs-Dampfkessel</p> <p>.5 Wellenanlagen, insbesondere Propeller</p> <p>.6 sonstige Hilfsmaschinen, insbesondere diverse Pumpen, Luftverdichter, Separatoren, Frischwassererzeuger, Wärmetauscher, Kühl-, Klima- und Lüftungsanlagen</p> <p>.7 Ruderanlagen</p> <p>.8 Steuer- und Regelanlagen</p> <p>.9 Kenntnisse über Hydrodynamik und weitere Kennwerte von Schmieröl-, Kraftstoff- und Kühlsystemen</p> <p>.10 Decksmaschinen</p> <p>Kenntnis der Sicherheits- und Notfallverfahren für den Betrieb von Antriebsanlagen einschließlich deren Steuer- und Regeleinrichtungen</p> <p>Fähigkeit zur Vorbereitung und Durchführung</p>	<p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p> <p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leis-</p>	<p>Der Betrieb wird in Einklang mit den Betriebs-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>des Betriebs und zur Fehlersuche sowie Kenntnis der Maßnahmen, die erforderlich sind, um eine Beschädigung nachstehend aufgeführter Elemente von Maschinenanlagen und Steuerungsvorrichtungen zu verhindern:</p> <p>.1 Hauptantriebsmaschine und dazugehörige Hilfsaggregate</p> <p>.2 Dampfkessel sowie dazugehörige Hilfsaggregate und dampfführende Systeme</p> <p>.3 Hilfsantriebsmaschinen und dazugehörige Systeme</p> <p>.4 sonstige Hilfsmaschinen, insbesondere Kühl-, Klima- und Lüftungsanlagen</p>	<p>tungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>handbüchern sowie den festgelegten Regeln und Verfahren geplant und durchgeführt, um die Sicherheit des Betriebes zu gewährleisten und die Verschmutzung der Meeresumwelt zu vermeiden.</p> <p>Abweichungen von der Norm werden sofort als solche erkannt.</p> <p>Die Leistungsabgabe der schiffstechnischen Systeme entspricht genau den Anforderungen, darunter auch den Anweisungen der Brücke hinsichtlich Geschwindigkeits- und Kursänderungen.</p> <p>Die Gründe für Funktionsstörungen der Maschinenanlage werden unverzüglich erkannt; die daraufhin getroffenen Maßnahmen sind geeignet, die Sicherheit des Schiffes als Ganzes sowie der Maschinenanlage im Besonderen zu gewährleisten; dabei werden die herrschenden Umstände und Verhältnisse berücksichtigt.</p>
Bedienung der Kraftstoff-, Schmierstoff-, Ballast- und sonstigen Pumpensys-	Kenntnisse über die Betriebscharakteristiken der Pumpen- und Rohrlei-	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder	Die Bedienung wird in Einklang mit den festgelegten Regeln geplant und

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
teme und der dazugehörigen Steuer- und Regeleinrichtungen	<p>tungssysteme einschließlich der Steuer- und Regeleinrichtungen</p> <p>Fähigkeit zum Bedienen der Pumpensysteme:</p> <p>.1 routinemäßige Pumpvorgänge</p> <p>.2 Betrieb der Bilgen-, Ballast- und Ladepumpensysteme</p> <p>Kenntnisse über die Vorschriften für und den Betrieb von Öl-Wasser-Separatoranlagen (oder vergleichbaren Geräten)</p>	<p>mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>durchgeführt, um die Sicherheit des Betriebs zu gewährleisten und die Verschmutzung der Meeresumwelt zu vermeiden.</p> <p>Abweichungen von der Norm werden sofort als solche erkannt und es werden geeignete Maßnahmen getroffen.</p>

Funktion: Schiffstechnik (Elektrotechnik, Elektronik und Steuerungsvorrichtungen) auf der Betriebsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Bedienung von elektrischen, elektronischen und Steuerungsvorrichtungen	<p>Kenntnis des Aufbaus und des Funktionsprinzips der nachstehend aufgeführten elektrischen, elektronischen und Steuerungsgeräte:</p> <p>.1 elektrische Ausrüstung:</p> <p>a) Generator- und Energieverteilungsanlagen</p> <p>b) Vorbereitung von Generatoren für den Be-</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p>	<p>Dank der Planung und Durchführung des Betriebs nach Maßgabe der Betriebshandbücher sowie entsprechend bewährten Regeln und Verfahrensweisen werden sichere Betriebsabläufe gewährleistet.</p> <p>Elektrische, elektronische und Steuerungsvorrichtungen können mit Hilfe</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>trieb; Inbetriebnahme, Parallelschalten und Wechseln von Generatoren</p> <p>c) Elektromotoren, insbesondere die verschiedenen Anlaufverfahren</p> <p>d) Mittelspannungsanlagen</p> <p>e) Ablaufsteuerschaltungen und dazugehörige Gerätesysteme</p> <p>.2 elektronische Ausrüstung:</p> <p>a) Kennwerte der grundlegenden elektronischen Bauelemente</p> <p>b) Signalflussdiagramme von Steuer- und Regleinrichtungen</p> <p>c) Funktionen, Kennwerte und Besonderheiten der Steuersysteme der Maschinenanlage, insbesondere zur Steuerung des Betriebs der Hauptantriebsmaschinen sowie der Steuerung und Regelung des Betriebs der Dampfkessel</p>	<p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>von Zeichnungen und Erläuterungen erklärt und verstanden werden.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.3 Steuerungsvorrichtungen:</p> <p>a) verschiedene Verfahren der automatischen Steuerung und Regelung und deren jeweilige Besonderheiten</p> <p>b) Kennwerte für PID-Regler und die dazugehörigen Gerätesystembauteile für die Prozessregelung</p>		
<p>Wartung und Instandsetzung elektrischer und elektronischer Geräte</p>	<p>Kenntnis der Sicherheitsvorschriften für Arbeiten an den elektrischen Anlagen an Bord, insbesondere der Vorschriften über die sichere Trennung elektrischer Geräte vom Stromnetz, bevor das Arbeiten an diesen Geräten erlaubt wird</p> <p>Fähigkeit zur Wartung und Instandsetzung von elektrischen Bauteilen, Schalttafeln, elektrisch betriebenen Motoren, Generatoren sowie von mit Gleichstrom betriebenen elektrischen Anlagen und Geräten</p> <p>Fähigkeit zum Erkennen von Funktionsstörungen elektrischer Geräte und zur Lokalisierung von</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 eine anerkannte Ausbildung in handwerklichen Fertigkeiten</p> <p>.2 anerkannte praktische Prüfungen und die dabei gesammelte Erfahrung</p> <p>.3 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p>	<p>Die getroffenen Arbeitsschutzmaßnahmen sind angemessen.</p> <p>Die getroffene Auswahl und die Verwendung von Handwerkszeug, Messinstrumenten und Prüfgeräten sowie die Auswertung der Mess- und Prüfergebnisse sind richtig.</p> <p>Demontage, Überprüfung, Instandsetzung und Montage der Geräte erfolgen nach Maßgabe der einschlägigen Handbücher und nach guter Fachpraxis.</p> <p>Die Montage und die Funktionsüberprüfung der Geräte erfolgen nach Maßgabe der einschlägigen Handbücher und nach</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Fehlerquellen sowie Kenntnis der notwendigen Maßnahmen zur Verhinderung von Beschädigungen</p> <p>Kenntnisse über Aufbau und Funktion von elektrotechnischen Prüf- und Messgeräten</p> <p>Fähigkeit zur Durchführung von Funktions- und Leistungsprüfungen der nachstehend aufgeführten Gerätetypen sowie zu deren Konfiguration:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Überwachungssysteme .2 automatische Steuersysteme .3 Schutzvorrichtungen <p>Fähigkeit zur Auswertung von elektrischen und einfachen elektronischen Schaltplänen</p>		guter Fachpraxis.

Funktion: Wartung und Instandsetzung auf der Betriebsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Richtige Verwendung von Werkzeugen, Werkzeugmaschinen sowie von Messinstrumenten zur Herstellung und Instandsetzung von Ausrüstungsgegenständen an Bord</p>	<p>Kenntnisse über Eigenschaften und Leistungsgrenzen der Werkstoffe, die für den Bau und die Instandsetzung von Schiffen und Ausrüstungsgegenständen verwendet werden</p> <p>Kenntnisse über Eigenschaften und Leistungsgrenzen der Verfahren, die für Herstellung und Instandsetzung verwendet werden</p> <p>Kenntnis von Eigenschaften und Parametern, die bei Herstellung und Instandsetzung von Anlagen und deren Komponenten zu berücksichtigen sind</p> <p>Kenntnis von Methoden zur gefahrlosen Durchführung von Not- und Behelfsinstandsetzungen</p> <p>Kenntnis von Sicherheitsmaßnahmen zur Gewährleistung einer gefahrlosen Arbeitsumgebung sowie für die Verwendung von Werkzeug, Werkzeugmaschinen sowie von Messinstrumenten</p> <p>Fähigkeit zum Gebrauch</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 eine anerkannte Ausbildung in handwerklichen Fertigkeiten</p> <p>.2 anerkannte praktische Prüfungen und die dabei gesammelte Erfahrung</p> <p>.3 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p>	<p>Die Bestimmung wichtiger Parameter für die Herstellung typischer schiffsbezogener Bauteile erfolgt sachgerecht.</p> <p>Die Auswahl der benutzten Werkstoffe erfolgt sachgerecht.</p> <p>Beim Herstellungsvorgang werden die festgelegten Toleranzen eingehalten.</p> <p>Der Gebrauch des Werkzeugs, der Werkzeugmaschinen sowie der Messinstrumente erfolgt sachgerecht und sicher.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>von Werkzeug, Werkzeugmaschinen sowie von Messinstrumenten</p> <p>Kenntnisse über den Gebrauch verschiedener Arten von Dichtungsmitteln und Packungen</p>		
<p>Wartung und Instandsetzung von Maschinen und Geräten an Bord</p>	<p>Kenntnis der bei Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen, insbesondere der Vorschriften über die sichere Trennung elektrischer Maschinen und Geräte an Bord vom Stromnetz, bevor das Arbeiten an ihnen erlaubt wird</p> <p>Angemessene grundlegende theoretische Kenntnisse und praktische Fertigkeiten auf dem Gebiet der Mechanik</p> <p>Fähigkeit zur Wartung und Instandsetzung (zum Beispiel Demontage, Anpassung und Montage) von Maschinen und Geräten</p> <p>Fähigkeit zur Verwendung der für den jeweiligen Verwendungszweck richtigen Werkzeuge und</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 eine anerkannte Ausbildung in handwerklichen Fertigkeiten</p> <p>.2 anerkannte praktische Prüfungen und die dabei gesammelte Erfahrung</p> <p>.3 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p>	<p>Die angewandten Sicherheitsverfahren sind angemessen.</p> <p>Die Auswahl an Werkzeugen und Reserveteilen erfolgt sachgerecht.</p> <p>Demontage, Überprüfung, Instandsetzung und Montage der Geräte erfolgen nach Maßgabe der einschlägigen Handbücher und nach guter Fachpraxis.</p> <p>Wiederinbetriebnahme und Funktionsüberprüfung der Geräte erfolgen nach Maßgabe der einschlägigen</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Messinstrumente</p> <p>Kenntnis der Entwurfskennwerte von Ausrüstungsgegenständen und Fähigkeit zur Auswahl der geeigneten Werkstoffe für deren Bau</p> <p>Fähigkeit zur richtigen Interpretation von Zeichnungen und Handbüchern</p> <p>Fähigkeit zur richtigen Interpretation von Rohrleitungsplänen sowie Hydraulik- und Pneumatikdiagrammen</p>		<p>gen Handbücher und nach guter Fachpraxis.</p> <p>Die Auswahl der benutzten Werkstoffe und Ersatzteile erfolgt sachgerecht.</p>

Funktion: Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die an Bord befindlichen Personen auf der Betriebsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Sicherstellung der Einhaltung von Verschmutzungsverhütungsvorschriften	<p><i>Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt</i></p> <p>Kenntnisse der zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen</p> <p>Kenntnisse über Verfahren zur Verschmutzungsbekämpfung und über die gesamte dazugehörige</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p>	<p>Die einschlägigen Verfahren zur Überwachung betrieblicher Vorgänge an Bord und zur Sicherstellung der Einhaltung der MARPOL-Vorschriften werden in vollem Umfang beachtet.</p> <p>Es werden Maßnahmen getroffen, um sicherzustellen, dass im Hinblick auf den Umweltschutz ein guter Ruf erhalten bleibt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Ausrüstung Wissen um die Bedeutung vorsorglich zu treffender Maßnahmen für den Schutz der Meeresumwelt	.3 eine zugelassene Ausbildung	
Aufrechterhaltung der Seetüchtigkeit des Schiffes	<p><i>Schiffsstabilität</i></p> <p>Für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnisse in der Anwendung von Stabilitäts-, Trimm- und Stress-Tabellen und -Diagrammen sowie von Beladungsrechnern</p> <p>Verständnis der Grundlagen des Verschlusszustandes</p> <p>Verständnis davon, welche grundlegenden Maßnahmen bei einem teilweisen Verlust der Schwimmfähigkeit des Schiffes in unbeschädigtem Zustand zu treffen sind</p> <p><i>Schiffbau</i></p> <p>Allgemeine Kenntnisse über die hauptsächlichen schiffbaulichen Verbände und Kenntnis der richtigen Bezeichnungen für die verschiedenen Bauteile</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>Die Stabilitätsverhältnisse des Schiffes entsprechen bei allen Beladungszuständen den IMO-Kriterien für die Intakstabilität.</p> <p>Die Maßnahmen zur Sicherstellung und Aufrechterhaltung des Verschlusszustandes des Schiffes entsprechen der allgemein üblichen Praxis.</p>
Verhütung, Eindämmung und Bekämpfung von Bränden an Bord	<i>Brandverhütung und Brandbekämpfungsausrüstung</i>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelass-	Art und Umfang des Problems werden sofort richtig erkannt und die getroffene-

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Fähigkeit, Brandabwehrübungen zu planen und zu leiten</p> <p>Kenntnisse über Brandklassen und über die chemischen Vorgänge bei Schadfeuern</p> <p>Kenntnisse über Brandbekämpfungseinrichtungen</p> <p>Kenntnis der im Brandfall zu treffenden Maßnahmen, einschließlich der Maßnahmen bei Bränden, die ölführende Systeme betroffen haben</p>	<p>senen Ausbildung in Brandbekämpfung und von Erfahrung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/3 Absätze 1 bis 3 erbracht wurden</p>	<p>nen Sofortmaßnahmen entsprechen den für das Schiff geltenden Notfallverfahren und -plänen.</p> <p>Die Verfahren für das Räumen von Gefahrenzonen, für die Notabschaltung und die Verhütung weiterer Luftzufuhr sind der Art des Notfalls angemessen und werden sofort umgesetzt.</p> <p>Die nach Priorität geordnete Abfolge und die Einstufung der Meldungen sowie die zeitliche Abfolge ihrer Erstattung und der Unterrichtung der Personen an Bord entsprechen der Art des Notfalls und spiegeln die Dringlichkeit des Problems wider.</p>
Einsatz von Rettungsmitteln	<p><i>Rettung von Menschenleben</i></p> <p>Fähigkeit, Übungen zum Verlassen des Schiffes zu planen und zu leiten, sowie Kenntnisse über die Handhabung von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten, ihren Aussetzvorrichtungen und ihrer Ausrüstung, insbesondere von funktechnischen Rettungsmitteln,</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung und von Erfahrung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/2 Absätze 1 bis 4 erbracht wurden</p>	<p>Die nach dem Verlassen des Schiffes oder zum Überleben nach einem Seenotfall getroffenen Maßnahmen sind den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessen und entsprechen der üblichen Praxis und den allgemein anerkannten Sicherheitsnormen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Satelliten-Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (Satelliten-EPIRBs), SAR-Transpondern (SARTs), Rettungsanzügen und Wärmeschutzhilfsmitteln		
Anwendung von medizinischer Erster Hilfe an Bord	<i>Medizinische Hilfe</i> Fähigkeit zur praktischen Anwendung medizinischer Ratgeber in gedruckter Form und funkmedizinischer Ratschläge einschließlich der Fähigkeit, auf der Grundlage solcher Kenntnisse bei Unfällen oder Krankheiten, deren Auftreten an Bord wahrscheinlich ist, wirksame Maßnahmen zu treffen	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/4 Absätze 1 bis 3 erbracht wurden	Die Feststellung der wahrscheinlichen Ursache, der Art und des Ausmaßes der Verletzungen oder Krankheiten erfolgt sofort; die unmittelbare Lebensgefahr wird durch die Behandlung auf das unvermeidliche Mindestmaß verringert.
Überwachung der Einhaltung rechtlicher Vorschriften	Für den regulären Betrieb ausreichende grundlegende Kenntnisse der einschlägigen IMO-Übereinkommen betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See, die Gefahrenabwehr und den Schutz der Meeresumwelt	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer Prüfung oder einer zugelassenen Ausbildung erbracht wurden	Die rechtlichen Vorschriften betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See, die Gefahrenabwehr und den Schutz der Meeresumwelt sind genau bekannt.
Anwendung von Führungskompetenz und Teamfähigkeit	Für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnisse über Menschenführung und Ausbildung von Per-	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten er-	Die Aufgabenzuweisung an die Besatzung und deren Unterrichtung über die erwarteten Arbeits- und

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>sonen an Bord von Schiffen</p> <p>Kenntnis der einschlägigen seeverkehrsbezogenen internationalen Übereinkommen und Empfehlungen sowie der innerstaatlichen Rechtssetzung</p> <p>Fähigkeit zur richtigen Verteilung von Aufgaben und Belastungen, insbesondere im Zusammenhang mit</p> <p>.1 Planung und Koordination</p> <p>.2 der Zuweisung von Personal</p> <p>.3 der Knappheit von Zeit oder Ressourcen</p> <p>.4 der Priorisierung entsprechend der Wichtigkeit</p>	<p>bracht wurden:</p> <p>.1 eine zugelassene Ausbildung</p> <p>.2 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine praktische Demonstration</p>	<p>Verhaltensnormen erfolgen in einer der jeweiligen Einzelperson angemessenen Art und Weise.</p> <p>Die Ausbildungsziele und -schritte beruhen auf der Beurteilung der momentan feststellbaren Befähigung und Fähigkeiten sowie der betrieblichen Notwendigkeiten.</p> <p>Es wird nachgewiesen, dass die betrieblichen Vorgänge den anwendbaren Regeln entsprechen.</p>
	<p>Theoretische und praktische Kenntnisse über den richtigen Umgang mit den zur Verfügung stehenden Mitteln:</p> <p>.1 Einteilung und Aufgabenzuweisung sowie Priorisierung der zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend ihrer Wichtigkeit</p>		<p>Die Planung betrieblicher Vorgänge und die Zuweisung von Ressourcen werden dem Erfordernis gerecht, notwendige Aufgaben in der ihrer Wichtigkeit entsprechenden Reihenfolge wahrzunehmen.</p> <p>Die Verständigung erfolgt in beiden Richtungen</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.2 wirksame Verständigung an Bord und mit der Landseite</p> <p>.3 Entscheidungsfindung unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Mitarbeiter</p> <p>.4 Durchsetzungsvermögen und Führungskompetenz, insbesondere Motivationsfähigkeit</p> <p>.5 Bewusstsein für die momentane Lage und Aufrechterhaltung dieses Bewusstseins</p> <p>Theoretische und praktische Kenntnisse über die Anwendung von Entscheidungsfindungstechniken auf folgenden Gebieten:</p> <p>.1 Lage- und Risikobewertung</p> <p>.2 Erkennen und Abwägen bestehender Optionen</p> <p>.3 Wahl des Handlungsablaufs</p> <p>.4 Bewertung der Wirksamkeit von Ergebnissen</p>		<p>deutlich und eindeutig.</p> <p>Es wird echtes Führungsverhalten gezeigt.</p> <p>Diejenigen Mitglieder der Schiffsführung, bei denen es erforderlich ist, sind auf einem zutreffenden Wissensstand bezüglich des momentanen und des zu erwartenden Zustands des Schiffes, seines Betriebszustands sowie des äußeren Umfelds.</p> <p>Die getroffenen Entscheidungen sind diejenigen, die in der jeweiligen Situation das effizienteste Ergebnis erreichen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Persönlicher Beitrag zur Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord</p>	<p>Kenntnisse über die richtigen Verhaltensweisen für das eigene Überleben</p> <p>Kenntnisse über den Brandschutz sowie Fähigkeit, Brände zu bekämpfen und zu löschen</p> <p>Kenntnisse über grundlegende Erste Hilfe</p> <p>Kenntnisse über persönliche Überlebentechniken und soziale Verantwortung</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung und von Erfahrung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/1 Absatz 2 erbracht wurden</p>	<p>Es wird die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwandt.</p> <p>Es werden jederzeit die Verfahren und eine sichere Arbeitsweise eingehalten, die dem Zweck dienen, das Schiff und die Personen an Bord vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Es werden jederzeit Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, die Umwelt vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Die Sofortmaßnahmen, die getroffen werden, wenn ein Notfall bemerkt wird, und die Folgemaßnahmen entsprechen den allgemein anerkannten Verfahren zur Reaktion auf Notfälle.</p>

Abschnitt A-III/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Leiter der Maschinenanlage und zum Zweiten technischen Schiffsoffizier auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt

Befähigungsnorm

- 1 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über die Befähigung zum Leiter der Maschinenanlage oder zum Zweiten technischen Schiffsoffizier auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt muss nachweisen, dass er in der Lage ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-III/2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung auf der Führungsebene wahrzunehmen.
- 2 Das Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, das für die Zeugniserteilung vorgeschrieben ist, ist in Spalte 2 von Tabelle A-III/2 aufgeführt. Dazu gehören auch die in Spalte 2 von Tabelle A-III/1 aufgeführten Fachgebiete für Technische Wachoffiziere, die jedoch noch erweitert und vertieft werden.
- 3 Angesichts der Tatsache, dass ein Zweiter technischer Schiffsoffizier in der Lage sein muss, die Verantwortung des Leiters der Maschinenanlage jederzeit zu übernehmen, muss die Beurteilung in diesen Fachgebieten darauf ausgerichtet sein, dass die Fähigkeit der Bewerber geprüft wird, sämtliche verfügbaren Informationen, die für den sicheren Betrieb der Maschinenanlage des Schiffes und den Schutz der Meeresumwelt von Belang sind, schöpferisch anzuwenden.
- 4 Der Wissensstand der Bewerber auf den in Spalte 2 von Tabelle A-III/2 aufgeführten Lern- und Prüfgegenständen muss dazu ausreichen, dass sie in der Lage sind, in der Dienststellung als Leiter der Maschinenanlage oder als Zweiter technischer Schiffsoffizier Dienst zu tun.
- 5 Grundlage für die Tiefe der Ausbildung und für den Umfang an Erfahrung, die benötigt werden, um das erforderliche Niveau an theoretischen Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde zu erreichen, sind die einschlägigen Vorschriften des vorliegenden Teils sowie die in Teil B dieses Codes enthaltenen Anleitungen.
- 6 Die Verwaltung kann Kenntnisanforderungen für diejenigen Arten von Antriebsmaschinenanlagen entfallen lassen, bei denen es sich nicht um Anlagen handelt, für die das zu erteilende Zeugnis gelten soll. Ein auf dieser Grundlage erteiltes Zeugnis gilt so lange nicht für irgendeine Kategorie von Maschinenanlagen, für die Kenntnisanforderungen entfallen sind, bis der Technische Schiffsoffizier nachweist, dass er diese Kenntnisanforderungen erfüllt. Jede derartige Einschränkung ist im Zeugnis oder im Vermerk anzugeben.
- 7 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien

für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-III/2 zusammenfassend dargestellt.

Küstennahe Reisen

8 Die Bestimmungen von Regel III/2 Absätze 2.2 bis 2.5 betreffend den nach den verschiedenen Abschnitten in Spalte 2 von Tabelle A-III/1 vorgeschriebenen Stand an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde können für Technische Schiffsoffiziere auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von weniger als 3 000 kW, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind, so abgeändert werden, wie dies als erforderlich erachtet wird; dabei ist die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die möglicherweise in denselben Gewässern verkehren. Jede derartige Einschränkung ist im Zeugnis oder im Vermerk anzugeben.

Tabelle A-III/2

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Leiter der Maschinenanlage und für Zweite technische Schiffsoffiziere auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt

Funktion: Schiffstechnischer Dienst auf der Führungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Leitung des Betriebs von Antriebsanlagen	<p>Kenntnis der Entwurfskennwerte und der Funktionsweise der nachstehend aufgeführten Maschinen und der dazugehörigen Hilfsaggregate:</p> <p>.1 Schiffs-Dieselmotoren .2 Schiffs-Dampfturbinen .3 Schiffs-Gasturbinen .4 Schiffs-Dampfkessel</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>Die Erklärungen zu den Entwurfskennwerten und zur Funktionsweise der Maschinen und Hilfsaggregate sowie das dadurch gezeigte Verständnis davon sind angemessen.</p>
Inhaltliche und zeitliche Planung betrieblicher Vorgänge	<p><i>Theoretische Kenntnisse</i></p> <p>Kenntnisse über Thermodynamik und Wärmeübertragung</p> <p>Kenntnisse über Mechanik und Hydromechanik</p> <p>Kenntnis der Antriebskennwerte von Dieselmotoren</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p>	<p>Planung und Vorbereitung betrieblicher Vorgänge sind auf die Entwurfsparameter der Kraftanlage und auf die Erfordernisse der Reise abgestimmt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>toren, Dampf- und Gasturbinen, insbesondere von Geschwindigkeit, Leistung und Kraftstoffverbrauch</p> <p>Kenntnisse über Energieströme, Energieeffizienz und Energiebilanz der nachstehend aufgeführten Maschinen:</p> <p>.1 Schiffs-Dieselmotoren</p> <p>.2 Schiffs-Dampfturbinen</p> <p>.3 Schiffs-Gasturbinen</p> <p>.4 Schiffs-Dampfkessel</p> <p>Kenntnisse über Kühlmaschinen und über den Kältekreislauf</p> <p>Kenntnisse über die physikalischen und chemischen Eigenschaften von Kraft- und Schmierstoffen</p> <p>Kenntnisse in Werkstofftechnik</p> <p>Kenntnisse über Schiffsentwurf und Schiffbau, insbesondere über die Leckabwehr</p>	<p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	
Bedienung, Überwachung und Beurteilung der Antriebs- und der Hilfsmaschinenanlage sowie Aufrechterhaltung	<p><i>Praktische Kenntnisse</i></p> <p>Fähigkeit zur Inbetriebnahme, zum Betrieb und zur Außerbetrieb-</p>	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten	Die Verfahren zur Inbetriebnahme der Anlagen und für die Zufuhr von Kraft- und Schmierstoffen, Kühlwasser und

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>von deren Sicherheit</p>	<p>setzung der Haupt- und der Hilfs-Antriebsmaschinenanlage einschließlich der dazugehörigen Hilfseinrichtungen</p> <p>Kenntnisse über die Leistungsgrenzen im Betrieb von Antriebsmaschinen</p> <p>Fähigkeit zur richtigen Bedienung, Überwachung und Beurteilung der Antriebs- und der Hilfsmaschinenanlage sowie zur Aufrechterhaltung von deren Sicherheit</p> <p>Kenntnisse über die Funktionen und die Arbeitsweise der Steuer- und Regeleinrichtungen der Hauptmaschine</p> <p>Kenntnisse über die Funktionen und die Arbeitsweise der Steuer- und Regeleinrichtungen der Hilfsmaschine, insbesondere der nachstehend aufgeführten Systeme, ohne jedoch darauf beschränkt zu sein:</p> <p>.1 Generator- und Verteileranlagen</p> <p>.2 Dampfkessel</p>	<p>erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>Luft sind bestens geeignet.</p> <p>Das Prüfen von Drücken, Temperaturen und Drehzahlen in der Phase der Inbetriebnahme der Anlagen und bis zum Erreichen der dauerhaften Betriebstemperatur erfolgt nach Maßgabe der Betriebsanweisungen und der vereinbarten Arbeitspläne.</p> <p>Die Überwachung von Hauptantriebsmaschine und Hilfsaggregaten ist für die Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebsablaufs ausreichend.</p> <p>Die Verfahren für die Außerbetriebsetzung und für die Überwachung des Herunterfahrens der Maschine sind bestens geeignet.</p> <p>Das Messverfahren für die Beurteilung der Maschinen entspricht den technischen Spezifikationen.</p> <p>Die tatsächlich erbrachte Antriebsleistung wird mit der Brücke abgegli-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	.3 Öl-Reinigungsanlage .4 Kühlanlage .5 Pumpen- und Rohrleitungssysteme .6 Ruderanlage .7 Umschlagsgerät und Decksmaschinen		chen. Das tatsächlich erbrachte Leistungsniveau entspricht den technischen Spezifikationen.
Leitung aller Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Übernahme von Kraft- und Schmierstoffen sowie mit der Aufnahme und Abgabe von Ballast	Kenntnisse über Betrieb und Wartung von Maschinenanlagen, insbesondere von Pumpen- und Rohrleitungssystemen	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator	Die Übernahme von Kraftstoff sowie die Aufnahme und Abgabe von Ballast erfolgen unter Einhaltung der einschlägigen Vorschriften und werden in einer Art und Weise durchgeführt, dass eine Verschmutzung der Meeresumwelt vermieden wird.

Funktion: Schiffstechnik (Elektrotechnik, Elektronik und Steuerungsvorrichtungen) auf der Führungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Leitung des Betriebs von elektrischen und elektronischen Steuervorrichtungen	<i>Theoretische Kenntnisse</i> Kenntnisse über Elektro-	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder	Der Betrieb von Geräten und Anlagen erfolgt nach Maßgabe der Betriebs-

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
gen	<p>technik, Elektronik, Leistungselektronik, automatische Steuersysteme und Sicherheitseinrichtungen</p> <p>Kenntnis der Entwurfskennwerte und der Systemkonfigurationen automatischer Steuersysteme, Regel- und Sicherheitseinrichtungen für nachstehende Anlagen:</p> <p>.1 Hauptmaschine</p> <p>.2 Generator- und Energieverteilungsanlagen</p> <p>.3 Dampfkessel</p> <p>Kenntnis der Entwurfskennwerte und der Systemkonfigurationen der Steuer- und Regeleinrichtungen für die Bedienung elektrischer Motoren</p> <p>Kenntnis der Entwurfskennwerte von Mittelspannungsanlagen</p> <p>Kenntnis der Kennwerte von hydraulisch und pneumatisch arbeitenden Steuerungsvorrichtungen</p>	<p>mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 einer zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>handbücher.</p> <p>Die tatsächlich erbrachten Leistungsparameter entsprechen den technischen Spezifikationen.</p>
Leitung der Fehlersuche und Fehlerbeseitigung sowie der Wiederherstellung eines sicheren Betriebszustands von elektrischen und elektronischen	<p><i>Praktische Kenntnisse</i></p> <p>Fähigkeit zur Fehlersuche und Fehlerbeseitigung bei elektrischen und elektronischen Steuer- und Re-</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden</p>	<p>Wartungstätigkeiten werden vorschriftsmäßig nach Maßgabe der einschlägigen technischen Spezifikationen, Vorschriften, Sicherheits- und Verfah-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Steuer- und Regeleinrichtungen	<p>geleinrichtungen</p> <p>Fähigkeit zur Durchführung von Funktionsprüfungen bei elektrischen und elektronischen Steuer-, Regel- und Sicherheitseinrichtungen</p> <p>Fähigkeit zur Fehlersuche und Fehlerbeseitigung bei Überwachungssystemen</p> <p>Fähigkeit zur Feststellung der jeweils vorliegenden Softwareversion</p>	<p>den:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>rensanweisungen geplant.</p> <p>Die Überprüfung und Erprobung der Ausrüstung sowie die Fehlersuche und Fehlerbeseitigung sind angemessen.</p>

Funktion: Wartung und Instandsetzung auf der Führungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Fähigkeit zur Leitung eines sicheren und wirksamen Ablaufs von Verfahren der Wartung und Instandsetzung	<p><i>Theoretische Kenntnisse</i></p> <p>Wissen um den praktischen schiffstechnischen Dienst</p> <p><i>Praktische Kenntnisse</i></p> <p>Fähigkeit zur Leitung eines sicheren und wirksamen Ablaufs von Verfahren der Wartung und Instandsetzung</p> <p>Fähigkeit zur Planung von Wartungsarbeiten einschließlich der gesetzlich</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung in handwerkli-</p>	<p>Wartungstätigkeiten werden vorschriftsmäßig nach Maßgabe der einschlägigen technischen Spezifikationen, Vorschriften, Sicherheits- und Verfahrensanweisungen geplant und durchgeführt.</p> <p>Für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten stehen die passenden Pläne, Spezifikationen, Werkstoffe und Geräte zur Verfügung.</p> <p>Durch die getroffenen</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	vorgeschriebenen Untersuchungen und der Untersuchungen zur Erhaltung der Klasse Fähigkeit zur Planung von Instandsetzungsarbeiten	chen Fertigkeiten	Maßnahmen werden die Anlagen in der geeigneten Art und Weise instand gesetzt.
Aufdeckung von Funktionsstörungen bei Anlagen und Geräten, Ermittlung der Ursachen sowie Fehlerbeseitigung	<i>Praktische Kenntnisse</i> Fähigkeit zum Erkennen von Funktionsstörungen von Anlagen und Geräten sowie zur Lokalisierung von Fehlerquellen sowie Kenntnis der Maßnahmen, die erforderlich sind, um Schäden zu vermeiden Fähigkeit zur Überprüfung und Einstellung von Anlagen und Geräten Kenntnisse über Verfahren der zerstörungsfreien Prüfung von Anlagen und Geräten	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten	Die Verfahren zum Vergleichen der tatsächlichen Betriebsbedingungen entsprechen empfohlenen Vorgehens- und Verfahrensweisen. Die getroffenen Maßnahmen und Entscheidungen entsprechen den empfohlenen Betriebsanleitungen und berücksichtigen die Leistungsgrenzen von Anlagen und Geräten.
Gewährleistung einer sicheren Arbeitsweise	<i>Praktische Kenntnisse</i> Fähigkeit zur Gewährleistung einer sicheren Arbeitsweise	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung	Die Arbeitsmethoden stimmen mit gesetzlichen Vorschriften, Verhaltenscodices und Arbeitserlaubnissen überein und tragen dem Umweltschutzgedanken Rechnung.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
		.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten	

Funktion: Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die an Bord befindlichen Personen auf der Führungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Beeinflussung von Trimm, Stabilität und Stress	Verständnis der Grundlagen des Schiffbaus, der Theorien und der Faktoren, die Trimm und Stabilität beeinflussen, sowie der Maßnahmen, die erforderlich sind, um Trimm und Stabilität zu erhalten Kenntnisse über die Auswirkungen von Wassereinbruch in eine Abteilung auf Trimm und Stabilität eines Schiffes sowie über die in einem solchen Fall zu treffenden Gegenmaßnahmen Kenntnisse von IMO-Empfehlungen betreffend die Stabilität von Schiffen	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator	Stabilität und Stresszustände werden jederzeit innerhalb sicherer Grenzwerte gehalten.
Überwachung und Überprüfung der Einhaltung der gesetzlichen Vor-	Kenntnisse über das einschlägige Seevölkerrecht in Gestalt internationaler	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder	Bei den Verfahren für die Überwachung von Betrieb und Instandhaltung wer-

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>schriften und Maßnahmen zur Gewährleistung des Schutzes des menschlichen Lebens auf See, der Gefahrenabwehr und des Schutzes der Meeresumwelt</p>	<p>Abkommen und Übereinkommen</p> <p>Folgende Themenkreise sind besonders zu beachten:</p> <p>.1 Zeugnisse und sonstige Unterlagen, deren Mitführung an Bord durch internationale Übereinkommen vorgeschrieben ist, einschließlich des Verfahrens für deren Erwerb und ihrer Gültigkeitsdauer nach Recht und Gesetz</p> <p>.2 Verpflichtungen nach den einschlägigen Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 in seiner jeweils geltenden Fassung</p> <p>.3 Verpflichtungen nach den einschlägigen Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung</p> <p>.4 Verpflichtungen nach dem Internationalen</p>	<p>mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p>	<p>den die gesetzlichen Vorschriften eingehalten.</p> <p>Eine eventuelle Nichteinhaltung gesetzlicher Vorschriften wird sofort und in vollem Umfang als solche erkannt.</p> <p>Durch die Vorschriften über die Erneuerung oder Verlängerung der für beabsichtigte Bauteile und Ausrüstungsgegenstände erteilten Zeugnisse wird deren fortdauernde Gültigkeit sichergestellt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in seiner jeweils geltenden Fassung</p> <p>.5 Seegesundheitserklärungen sowie die Internationalen Gesundheitsvorschriften</p> <p>.6 Verpflichtungen nach internationalen Rechtsinstrumenten, welche die Sicherheit des Schiffes, der Fahrgäste, der Besatzung und der Ladung betreffen</p> <p>.7 Verfahren und Hilfsmittel zur Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe</p> <p>.8 Kenntnis der innerstaatlichen Gesetzgebung zur Umsetzung internationaler Abkommen und Übereinkommen</p>		
Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit und der Bereitschaft zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff, der Sicherheit der Besatzung und der Fahrgäste	Gründliche Kenntnis der Regelungen über Rettungsmittel (Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See)	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung sowie einer zugelassenen Ausbildung im regulären	Durch die angewandten Verfahren für die Überwachung von Feuermeldesystemen und sonstigen der Sicherheit dienenden Ein- und Vorrichtungen

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
sowie des einwandfreien Betriebszustands von Rettungsmitteln, Brandbekämpfungseinrichtungen und sonstigen der Sicherheit dienenden Ein- und Vorrichtungen	<p>Fähigkeit zur Planung und Leitung von Brandschutzübungen und von Übungen zum Verlassen des Schiffes</p> <p>Fähigkeit zur Aufrechterhaltung des einwandfreien Betriebszustands von Rettungsmitteln, Brandbekämpfungseinrichtungen und sonstigen der Sicherheit dienenden Ein- und Vorrichtungen</p> <p>Fähigkeit, Maßnahmen zum aktiven und passiven Schutz aller Personen an Bord in Notfallsituationen zu treffen</p> <p>Fähigkeit, nach einem Brand, einer Explosion, einem Zusammenstoß oder einer Grundberührung den Schaden zu begrenzen und das Schiff vor einem Totalverlust zu bewahren</p>	Dienstbetrieb und der dabei gewonnenen Erfahrung erbracht wurden	wird sichergestellt, dass alle Alarmsituationen sofort wahrgenommen werden und dass darauf entsprechend allgemein anerkannten Notfallverfahren reagiert wird.
Ausarbeitung von Notfall- und Leckabwehrplänen sowie Umgang mit Notfallsituationen	<p>Schiffbauliche Kenntnisse, insbesondere Kenntnisse über die Leckabwehr</p> <p>Kenntnisse über Verfahren und Hilfsmittel zum Verhüten, Melden und Löschen von Bränden</p> <p>Kenntnisse über Funktionen von Rettungsmitteln</p>	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung im regulären Dienstbetrieb und der dabei gewonnenen Erfahrung erbracht wurden	Die Notfallverfahren stehen im Einklang mit den für Notfallsituationen aufgestellten Plänen.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	und über ihre Verwendung		
Einsatz von Führungskompetenz und betriebswirtschaftlichen Fähigkeiten	<p>Kenntnisse über Menschenführung und Ausbildung von Personen an Bord eines Schiffes</p> <p>Kenntnisse über internationale Übereinkommen und Empfehlungen auf dem Gebiet des Seeverkehrs sowie über die damit zusammenhängende innerstaatliche Rechtssetzung</p> <p>Fähigkeit zur richtigen Verteilung von Aufgaben und Belastungen, insbesondere im Zusammenhang mit</p> <p>.1 Planung und Koordination</p> <p>.2 der Zuweisung von Personal</p> <p>.3 der Knappheit von Zeit oder Ressourcen</p> <p>.4 der Priorisierung entsprechend der Wichtigkeit</p> <p>Theoretische und praktische Kenntnisse über den richtigen Umgang mit den zur Verfügung stehenden Mitteln:</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 eine zugelassene Ausbildung</p> <p>.2 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p>	<p>Die Aufgabenzuweisung an die Besatzung und deren Unterrichtung über die erwarteten Arbeits- und Verhaltensnormen erfolgen in einer der jeweiligen Einzelperson angemessenen Art und Weise.</p> <p>Die Ausbildungsziele und -schritte beruhen auf der Beurteilung der momentan feststellbaren Befähigung und Fähigkeiten sowie der betrieblichen Notwendigkeiten.</p> <p>Es wird nachgewiesen, dass die betrieblichen Vorgänge den anwendbaren Regeln entsprechen.</p> <p>Die Planung betrieblicher Vorgänge und die Zuweisung von Ressourcen werden dem Erfordernis gerecht, notwendige Aufgaben in der ihrer Wichtigkeit entsprechenden Reihenfolge wahrzunehmen.</p> <p>Die Verständigung erfolgt in beiden Richtungen deutlich und eindeutig.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.1 Einteilung und Aufgabenzuweisung sowie Priorisierung der zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend ihrer Wichtigkeit</p> <p>.2 wirksame Verständigung an Bord und mit der Landseite</p> <p>.3 Entscheidungsfindung unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Mitarbeiter</p> <p>.4 Durchsetzungsvermögen und Führungskompetenz, insbesondere Motivationsfähigkeit</p> <p>.5 Bewusstsein für die momentane Lage und Aufrechterhaltung dieses Bewusstseins</p> <p>Theoretische und praktische Kenntnisse über die Anwendung von Entscheidungsfindungstechniken auf folgenden Gebieten:</p> <p>.1 Lage- und Risikobewertung</p> <p>.2 Erkennen bestehender und Schaffen neuer Handlungsmöglichkeiten</p>		<p>Es wird echtes Führungsverhalten gezeigt.</p> <p>Diejenigen Mitglieder der Schiffsführung, bei denen es erforderlich ist, sind auf einem zutreffenden Wissensstand bezüglich des momentanen und des zu erwartenden Zustands des Schiffes, seines Betriebszustands sowie des äußeren Umfelds.</p> <p>Die getroffenen Entscheidungen sind diejenigen, die in der jeweiligen Situation das meiste bewirken.</p> <p>Es wird nachgewiesen, dass die betrieblichen Vorgänge wirksam sind und den anwendbaren Regeln entsprechen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	ten .3 Wahl des Handlungsablaufs .4 Bewertung der Wirksamkeit von Ergebnissen Fähigkeit zum Konzipieren und Umsetzen von sowie zu einem Überblick über routinemäßige Betriebsabläufe		

Abschnitt A-III/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Leiter der Maschinenanlage und zum Zweiten technischen Schiffsoffizier auf Schiffen mit einer Antriebsleistung zwischen 750 und 3 000 Kilowatt

Befähigungsnorm

1 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über die Befähigung zum Leiter der Maschinenanlage oder zum Zweiten technischer Schiffsoffizier auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung zwischen 750 und 3 000 Kilowatt muss nachweisen, dass er in der Lage ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-III/2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung auf der Führungsebene wahrzunehmen.

2 Das Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, das für die Zeugniserteilung vorgeschrieben ist, ist in Spalte 2 von Tabelle A-III/2 aufgeführt. Dazu gehören auch die in Spalte 2 von Tabelle A-III/1 aufgeführten Fachgebiete für Technische Wachoffiziere in besetzten Maschinenräumen und für Technische Schiffsoffiziere im Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen, die jedoch noch erweitert und vertieft werden.

3 Angesichts der Tatsache, dass ein Zweiter technischer Schiffsoffizier in der Lage sein muss, die Verantwortung des Leiters der Maschinenanlage jederzeit zu übernehmen, muss die Beurteilung in diesen Fachgebieten darauf ausgerichtet sein, dass die Fähigkeit der Bewerber

geprüft wird, sämtliche verfügbaren Informationen, die für den sicheren Betrieb der Maschinenanlage des Schiffes und den Schutz der Meeresumwelt von Belang sind, schöpferisch anzuwenden.

4 Der Wissensstand der Bewerber auf den in Spalte 2 von Tabelle A-III/2 aufgeführten Lern- und Prüfgegenständen darf geringer sein, muss jedoch dazu ausreichen, dass die Bewerber in der Lage sind, in der Dienststellung als Leiter der Maschinenanlage oder als Zweiter technischer Schiffsoffizier auf Schiffen Dienst zu tun, deren Antriebskraft in dem in diesem Abschnitt genannten Bereich liegt.

5 Grundlage für die Tiefe der Ausbildung und für den Umfang an Erfahrung, die benötigt werden, um das erforderliche Niveau an theoretischen Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde zu erreichen, sind die einschlägigen Vorschriften des vorliegenden Teils sowie die in Teil B dieses Codes enthaltenen Anleitungen.

6 Die Verwaltung kann Kennnisanforderungen für diejenigen Arten von Antriebsmaschinenanlagen entfallen lassen, bei denen es sich nicht um Anlagen handelt, für die das zu erteilende Zeugnis gelten soll. Ein auf dieser Grundlage erteiltes Zeugnis gilt so lange nicht für irgendeine Kategorie von Maschinenanlagen, für die Kennnisanforderungen entfallen sind, bis der Technische Schiffsoffizier nachweist, dass er diese Kennnisanforderungen erfüllt. Jede derartige Einschränkung ist im Zeugnis oder im Vermerk anzugeben.

7 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-III/2 zusammenfassend dargestellt.

Küstennahe Reisen

8 Der nach den verschiedenen Abschnitten in Spalte 2 von Tabelle A-III/2 vorgeschriebene Stand an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde sowie die Bestimmungen von Regel III/3 Absätze 2.1.1 und 2.1.2 können für Technische Schiffsoffiziere auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von weniger als 3 000 kW, die auf küstennahen Reisen eingesetzt sind, so abgeändert werden, wie dies als erforderlich erachtet wird; dabei ist die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die möglicherweise in denselben Gewässern verkehren. Jede derartige Einschränkung ist im Zeugnis oder im Vermerk anzugeben.

Abschnitt A-III/4

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen, die Schiffsleute berechnen, der Maschinenwache in besetzten Maschinenräumen anzugehören oder zum Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt zu werden

Befähigungsnorm

- 1 Jeder Schiffsmann, der auf einem Seeschiff der Maschinenwache angehört, muss nachweisen, dass er die Befähigung besitzt, die Funktion Schiffstechnischer Dienst auf der Unterstützungsebene entsprechend Spalte 1 von Tabelle A-III/4 wahrzunehmen.
- 2 Das Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, das für Schiffsleute vorgeschrieben ist, die Maschinenwache gehen, ist in Spalte 2 von Tabelle A-III/4 aufgeführt.
- 3 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-III/4 dargestellt. Der Verweis auf die praktische Prüfung in Spalte 3 kann sich auf eine zugelassene Ausbildung an Land beziehen, bei der sich die Bewerber einer praktischen Prüfung unterziehen.
- 4 Sind bestimmte Funktionen in den Tabellen mit den Befähigungsnormen für die Unterstützungsebene nicht erfasst, so obliegt es der Verwaltung, die angemessenen Vorschriften für Ausbildung, Beurteilung und Zeugniserteilung festzulegen, die auf Personen anzuwenden sind, die dazu bestimmt sind, diese Funktionen auf der Unterstützungsebene wahrzunehmen.

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Schiffsleute mit der Berechtigung,
der Maschinenwache anzugehören**

Funktion: Schiffstechnischer Dienst auf der Unterstützungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Durchführung des Wachdienstes in einer Art und Weise, wie sie den Pflichten von Schiffsleuten, die Maschinenwache gehen, angemessen ist</p> <p>Fähigkeit, Anweisungen zu verstehen und sich so auszudrücken, um in wachdienstbezogenen Angelegenheiten verstanden zu werden</p>	<p>Kenntnisse in der im Zusammenhang mit Maschinenräumen üblichen Fachterminologie, insbesondere Kenntnis der Bezeichnungen für Anlagen und Geräte</p> <p>Fähigkeit zur praktischen Durchführung des Maschinenwachdienstes</p> <p>Kenntnisse über Arbeitsschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit Tätigkeiten im Maschinenraum</p> <p>Kenntnis der grundlegenden Verfahren im Umweltschutz</p> <p>Fähigkeit zur richtigen Verwendung von Einrichtungen zur bordinternen Verständigung</p> <p>Kenntnisse über Maschinenraum-Alarmierungsvorrichtungen und Fähigkeit zur Unterscheidung zwischen den verschiedenen Arten von Alarm, insbesondere die Fähigkeit,</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine praktische Prüfung</p>	<p>Nachrichten werden deutlich und kurzgefasst übermittelt; werden wachdienstbezogene Angaben oder Anweisungen nicht klar verstanden, so wird der Wachoffizier um Rat oder Klarstellung gebeten.</p> <p>Regelmäßige Durchführung und Übergabe der Wache sowie Wachablösung erfolgen nach allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Löschgasalarme zu erkennen		
<p>Sonderbefähigung für das Gehen einer Kesselwache:</p> <p>Aufrechterhaltung des richtigen Wasserstandes und Kesseldrucks</p>	Fähigkeit zum sicheren Betreiben von Kesseln	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine praktische Prüfung</p> <p>.4 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p>	<p>Die Beurteilung des Zustands der Kessel ist zutreffend; sie beruht auf einschlägigen Angaben, die von Anzeigegeräten am Kessel und über Fernablesung zur Verfügung gestellt werden, sowie auf Überprüfungen, die an Ort und Stelle vorgenommen werden.</p> <p>Durch die Abfolge und die zeitliche Anordnung der vorgenommenen Anpassungsschritte bleiben die Sicherheit und der bestmögliche Wirkungsgrad der Kessel erhalten.</p>
Einsatz der Notfallausrüstung und Anwendung von Notfallverfahren	<p>Kenntnis der Aufgaben in einer Notfallsituation</p> <p>Kenntnis der Fluchtwege aus dem Maschinenraum</p> <p>Vertrautheit mit den Aufbewahrungsorten und der Verwendung der Brandbekämpfungsausrüstung in den Maschinenräumen</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die bei einer praktischen Demonstration sowie im Rahmen anerkannter im regulären Dienstbetrieb oder anerkannter auf einem Ausbildungsschiff gewonnener Erfahrung erbracht wurden</p>	<p>Die Sofortmaßnahmen, die getroffen werden, wenn ein Notfall oder eine nicht der Norm entsprechende Situation bemerkt wird, entsprechen allgemein anerkannten Vorgehens- und Verfahrensweisen.</p> <p>Nachrichten werden jederzeit deutlich und kurzgefasst übermittelt; alle Anweisungen werden in einer gutem Seemannsbrauch entsprechenden</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
			Art und Weise quittiert.

Abschnitt A-III/5

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen, die Schiffsleute zum Dienst als Vollmatrose im Maschinenbereich in besetzten Maschinenräumen berechtigen oder zum Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt zu werden

Befähigungsnorm

1 Jeder Schiffsmann, der auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt als Vollmatrose im Maschinenbereich Dienst tut, muss nachweisen, dass er die Befähigung besitzt, die Funktionen auf der Unterstützungsebene entsprechend Spalte 1 von Tabelle A-III/5 wahrzunehmen.

2 Das Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, das für Schiffsleute vorgeschrieben ist, die auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt als Vollmatrose im Maschinenbereich Dienst tun, ist in Spalte 2 von Tabelle A-III/5 aufgeführt.

3 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-III/5 dargestellt.

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Schiffsleute mit der Berechtigung, als Vollmatrosen im Maschinenbereich Dienst in besetzten Maschinenräumen zu tun oder zum Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt zu werden

Funktion: Schiffstechnischer Dienst auf der Unterstützungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Persönlicher Beitrag zum Gehen einer sicheren Maschinenwache	<p>Fähigkeit, Anweisungen zu verstehen und sich mit dem Wachoffizier über wachdienstbezogene Angelegenheiten zu verständigen</p> <p>Beherrschung der Verfahren für die Wachablösung, das regelgerechte Gehen und die Übergabe der Wache</p> <p>Kenntnis der Informationen, die für das Gehen einer sicheren Wache benötigt werden</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen im regulären Dienstbetrieb gewonnener Erfahrung oder in einer praktischen Prüfung erbracht wurden</p>	<p>Nachrichten werden deutlich und kurzgefasst übermittelt.</p> <p>Das regelgerechte Gehen sowie die Übergabe der Wache und die Wachablösung erfolgen nach annehmbaren Vorgehens- und Verfahrensweisen.</p>
Persönlicher Beitrag zur Überwachung und Leitung einer Maschinenwache	<p>Grundkenntnisse der Funktionsweise und des Betriebs der Haupt- und der Hilfs-Antriebsmaschinenanlage</p> <p>Grundverständnis der Werte für Steuerungsdruck, Temperaturen und Wasserstände der Haupt- und der Hilfs-Antriebsmaschinenanlage</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine praktische Prü-</p>	<p>Häufigkeit und Umfang der Überwachung der Haupt- und der Hilfs-Antriebsmaschinenanlage entsprechen allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen.</p> <p>Abweichungen von der Norm werden als solche erkannt.</p> <p>Unsichere Verhältnisse oder mögliche Gefahrenquellen werden sofort als</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
		fung	solche erkannt, gemeldet und beseitigt, bevor die Arbeit fortgesetzt wird.
<p>Persönlicher Beitrag bei der Kraftstoffaufnahme und beim Umpumpen von Öl</p>	<p>Kenntnis der Funktionsweise und des Betriebs des Kraftstoffsystems sowie der Tätigkeiten beim Umpumpen von Öl, insbesondere in folgenden Bereichen:</p> <p>.1 Vorbereitungen für die Kraftstoffaufnahme und für das Umpumpen von Öl</p> <p>.2 Verfahren für das Herstellen und Lösen von Verbindungen mit Schläuchen für die Kraftstoffaufnahme und für das Umpumpen von Öl</p> <p>.3 Verfahren im Zusammenhang mit Vorfällen, die sich bei der Kraftstoffaufnahme und beim Umpumpen von Öl ereignen können</p> <p>.4 Sicherungsmaßnahmen bei der Kraftstoffaufnahme und</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 eine praktische Ausbildung</p> <p>.3 eine Prüfung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer praktischen Demonstration erbracht wurden</p>	<p>Alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Umpumpen werden entsprechend allgemein anerkannten sicherheitskonformen Vorgehensweisen und den Bedienungsanweisungen für die dabei benutzten Geräte durchgeführt.</p> <p>Der Umgang mit Gefahr- und Schadstoffen in flüssiger Form entspricht allgemein anerkannten sicherheitskonformen Vorgehensweisen.</p> <p>Im Verantwortungsbereich der mit der Übermittlung betrauten Person werden Mitteilungen durchgehend erfolgreich übermittelt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>beim Umpumpen von Öl</p> <p>.5 die Fähigkeit zum korrekten Messen und Melden des Füllstands in den Tanks</p>		
<p>Persönlicher Beitrag beim Lenzen und bei der Aufnahme und Abgabe von Ballast</p>	<p>Kenntnisse über das sichere Funktionieren, den sicheren Betrieb und die sichere Wartung des Lenzpumpensystems und der Einrichtungen zur Aufnahme und Abgabe von Ballastwasser; dazu gehören insbesondere</p> <p>.1 die Fähigkeit zur korrekten Meldung von Vorfällen im Zusammenhang mit dem Umpumpen sowie</p> <p>.2 die Fähigkeit zum korrekten Messen und Melden des Füllstands in den Tanks</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 eine praktische Ausbildung</p> <p>.3 eine Prüfung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer praktischen Demonstration erbracht wurden</p>	<p>Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Lenzen sowie mit der Aufnahme und Abgabe von Ballast, einschließlich Wartungstätigkeiten, werden entsprechend allgemein anerkannten sicherheitskonformen Vorgehensweisen und den Bedienungsanweisungen für die dabei benutzten Geräte durchgeführt; eine Verschmutzung der Meeresumwelt wird dabei vermieden.</p> <p>Im Verantwortungsbereich der mit der Übermittlung betrauten Person werden Mitteilungen durchgehend erfolgreich übermittelt.</p>
<p>Persönlicher Beitrag zum Betrieb technischer Ausrüstung</p>	<p>Fähigkeit zur sicheren Bedienung technischer Ausrüstung, insbesondere von</p> <p>.1 Ventilen und Pumpen</p> <p>.2 Flaschenzügen und sonstigem Hebezeug</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb ge-</p>	<p>Alle einschlägigen Tätigkeiten werden entsprechend allgemein anerkannten sicherheitskonformen Vorgehensweisen und den Bedienungsanweisungen für die dabei benutzten Geräte durchge-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	.3 Luken, wasserdichte Türen, Pforten und die dazugehörige Ausrüstung Fähigkeit zur Verwendung und zum Verständnis der grundlegenden Signale für den Betrieb von Kränen, Winden und Hebezeug	wonnene Erfahrung .2 eine praktische Ausbildung .3 eine Prüfung .4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer praktischen Demonstration erbracht wurden	führt. Im Verantwortungsbereich der mit der Übermittlung betrauten Person werden Mitteilungen durchgehend erfolgreich übermittelt.

Funktion: Schiffstechnik (Elektrotechnik, Elektronik und Steuerungsvorrichtungen) auf der Unterstützungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Sicherer Gebrauch der elektrischen Ausrüstung	Fähigkeit zum sicheren Gebrauch und zur sicheren Bedienung elektrischer Ausrüstung, insbesondere Kenntnisse in folgenden Bereichen: .1 Sicherheits- und Vorsichtsmaßnahmen vor Beginn der Arbeit oder der Instandsetzung .2 Isolierverfahren .3 Notfallverfahren .4 die verschiedenen Stromspannungen an	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die erbracht wurden im Rahmen .1 anerkannter im regulären Dienstbetrieb gewonnener Erfahrung .2 einer praktischen Ausbildung .3 einer Prüfung .4 anerkannter auf einem Ausbildungsschiff gewonnener Erfahrung	Elektrizitätsbedingte Gefahrenstellen und unsichere Geräte werden erkannt und gemeldet. Es wird verstanden, welche Spannungen bei tragbaren Geräten ungefährlich sind. Es wird verstanden, welche Gefahren mit Geräten, die mit Starkstrom betrieben werden, und mit der Arbeit an Bord verbunden sind.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Bord Kenntnisse über die Ursachen für Stromschläge und über Vorsichtsmaßnahmen zu deren Verhütung		

Funktion: Wartung und Instandsetzung auf der Unterstützungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Persönlicher Beitrag zu Wartung und Instandsetzung an Bord	Fähigkeit zur richtigen Benutzung von Werkstoffen und Geräten für Maler-, Schmier- und Reinigungsarbeiten Verständnis der routinemäßigen Verfahren der Wartung und Instandsetzung sowie Fähigkeit zu deren Durchführung Kenntnisse über Verfahren zur Oberflächenbearbeitung Kenntnisse über die unschädliche Entsorgung von Abfallstoffen Verständnis der einschlägigen Sicherheitsrichtlinien der Hersteller sowie der an Bord geltenden Anweisungen	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer praktischen Demonstration erbracht wurden Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 eine praktische Ausbildung .3 eine Prüfung .4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung	Wartungstätigkeiten werden nach Maßgabe der einschlägigen technischen sowie Sicherheits- und Verfahrensanweisungen durchgeführt. Die Auswahl und Verwendung von Ausrüstung und Handwerkszeug sind angemessen.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Kenntnisse über die richtige Anwendung, Wartung und Benutzung von Handwerkszeug mit und ohne Stromversorgung, Messinstrumenten und Werkzeugmaschinen Kenntnisse über das Arbeiten mit Metall		

Funktion: Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die an Bord befindlichen Personen auf der Unterstützungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Persönlicher Beitrag zum Umgang mit Vorräten	Kenntnisse über die Verfahren für den sicheren Umschlag sowie das sichere Stauen und Sichern von Vorräten	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 eine praktische Ausbildung .3 eine Prüfung .4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung	Tätigkeiten im Umgang mit Vorräten werden entsprechend allgemein anerkannten sicherheitskonformen Vorgehensweisen und den Bedienungsanweisungen für die dabei benutzten Geräte durchgeführt. Der Umgang mit gefährlichen und schädlichen Vorräten entspricht allgemein anerkannten sicherheitskonformen Vorgehensweisen. Im Verantwortungsbereich der mit der Übermittlung betrauten Person

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
			werden Mitteilungen durchgehend erfolgreich übermittelt.
Anwendung von Vor-sichtsmaßnahmen sowie persönlicher Beitrag zur Verhütung der Ver-schmutzung der Mee-resumwelt	<p>Kenntnis der zur Verhü-tung der Verschmutzung der Meeresumwelt zu tref-fenden Vorsichtsmaß-nahmen</p> <p>Kenntnisse über Verwen-dung und Betrieb von Ausrüstung zur Ver-schmutzungsbekämpfung</p> <p>Kenntnis zugelassener Verfahren für die Beseiti-gung von Meeresschad-stoffen</p>	<p>Beurteilung von nach-weisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten er-bracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulä-ren Dienstbetrieb ge-wonnene Erfahrung</p> <p>.2 eine praktische Aus-bildung</p> <p>.3 eine Prüfung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff ge-wonnene Erfahrung</p>	Es werden jederzeit Ver-fahren eingehalten, die dem Zweck dienen, die Meeresumwelt vor Scha-den zu bewahren.
Anwendung von Verfah-ren zum Arbeitsschutz und zur Unfallverhütung	<p>Für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnisse über eine sichere Arbeits-weise und die persönliche Sicherheit beim Aufent-halt an Bord von Schiffen, insbesondere auf den Ge-bieten</p> <p>.1 Sicherheit beim Um-gang mit elektrischem Strom</p> <p>.2 Schutzabschaltung</p> <p>.3 Sicherheit beim Arbei-ten unter mechani-schen Gefährdungen</p>	<p>Beurteilung von nach-weisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten er-bracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulä-ren Dienstbetrieb ge-wonnene Erfahrung</p> <p>.2 eine praktische Aus-bildung</p> <p>.3 eine Prüfung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff ge-wonnene Erfahrung</p>	<p>Es werden jederzeit Ver-fahren eingehalten, die dem Zweck dienen, Men-schen und das Schiff vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Es wird jederzeit auf eine sichere Arbeitsweise ge-achtet sowie die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwandt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.4 Arbeiten in Bereichen, für die eine besondere Arbeitserlaubnis erforderlich ist</p> <p>.5 Arbeiten in großen Höhen</p> <p>.6 Arbeiten in geschlossenen Räumen</p> <p>.7 Heben von schweren Lasten und Verfahren zur Vermeidung von Verletzungen der Wirbelsäule</p> <p>.8 Sicherheit beim Arbeiten unter chemischen und biologischen Gefährdungen</p> <p>.9 persönliche Schutzausrüstung</p>		

Abschnitt A-III/6

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Elektrotechnischen Schiffsoffizier

Ausbildung

1 Zu der nach Regel III/6 Absatz 2.3 vorgeschriebenen theoretischen und praktischen Ausbildung gehört eine Ausbildung in praktischen Fertigkeiten auf den Gebieten Elektrik und Elektronik, soweit diese Fertigkeiten für die Wahrnehmung der Aufgaben eines Elektrotechnischen Schiffsoffiziers von Belang sind.

Ausbildung an Bord

- 2 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über die Befähigung zum Elektrotechnischen Schiffsoffizier muss ein zugelassenes Ausbildungsprogramm an Bord abgeschlossen,
- .1 das die Gewähr dafür bietet, dass der Bewerber während der vorgeschriebenen Seefahrtzeit eine systematische praktische Ausbildung in den Aufgaben, Pflichten und Verantwortung eines Elektrotechnischen Schiffsoffiziers erhält;
 - .2 das durch befähigte und mit dem entsprechenden Zeugnis ausgestattete Schiffsoffiziere an Bord der Schiffe, auf denen die zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet wird, engmaschig beaufsichtigt und überwacht wird;
 - .3 das in einem Ausbildungsberichtsheft angemessen beurkundet ist.

Befähigungsnorm

- 3 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über die Befähigung zum Elektrotechnischen Schiffsoffizier muss nachweisen, dass er in der Lage ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-III/6 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen.
- 4 Das Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, das für die Zeugniserteilung vorgeschrieben ist, ist in Spalte 2 von Tabelle A-III/6 aufgeführt; dabei sind die in Teil B dieses Codes enthaltenen Anleitungen zu berücksichtigen.
- 5 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat, die in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-III/6 zusammenfassend dargestellt ist.

Tabelle A-III/6

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Elektrotechnische Schiffsoffiziere

Funktion: Schiffstechnik (Elektrotechnik, Elektronik und Steuerungsvorrichtungen) auf der Betriebsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Überwachung des Betriebs von elektrischen und elektronischen und Steuerungsvorrichtungen	<p>Grundlegendes Verständnis des Betriebs von mechanisch arbeitenden technischen Systemen, insbesondere von</p> <p>.1 Antriebsmaschinen, insbesondere der Hauptantriebsmaschinenanlage</p> <p>.2 Hilfsmaschinen im Maschinenraum</p> <p>.3 Ruderanlagen</p> <p>.4 Ladungsumschlagsgerät</p> <p>.5 Decksmaschinen</p> <p>.6 Elektrogeräten in Wohn- und Hotelbereichen</p> <p>Grundkenntnisse über Wärmeübertragung, Mechanik und Hydromechanik</p> <p><i>Kenntnisse über</i></p> <p>Elektrotechnik und die Theorie elektrischer Maschinen</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>Der Betrieb von Geräten und Anlagen erfolgt nach Maßgabe der Betriebsanhandbücher.</p> <p>Das tatsächlich erbrachte Leistungsniveau entspricht den technischen Spezifikationen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Grundlagen der Elektronik und Leistungselektronik</p> <p>Schalttafeln und elektrische Geräte</p> <p>Grundlagen der Steuer- und Regelsysteme und deren Technologie</p> <p>Alarm- und Anzeigesysteme und ihre Technik</p> <p>Elektrische Antriebe</p> <p>Werkstoffe der Elektrotechnik</p> <p>Elektropneumatische und -hydraulische Steuersysteme</p> <p>Bewertung der gefahren und Sicherheitsmaßnahmen für den Betrieb von Mittelspannungsanlagen über 1000 Volt</p>		
Überwachung des Betriebs der Steuer- und Regleinrichtungen von Haupt- und Hilfs-Antriebsanlagen	Fähigkeit zur Herstellung der Betriebsbereitschaft der Steuersysteme von Haupt- und Hilfs-Antriebsmaschinenanlagen	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff ge-</p>	Die Überwachung von Hauptantriebsanlage und Hilfsaggregaten ist ausreichend, um sichere Betriebsbedingungen aufrechtzuerhalten.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
		<p>wonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	
Betrieb von Generatoren- und Verteilersystemen	<p>Zuschalten, Lastverteilung und Wechsel von Generatoren</p> <p>Fähigkeit zum Zusammenschalten und Trennen von Schalttafeln und Verteilerkästen</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>Dank der Planung und Durchführung des Betriebs nach Maßgabe der Betriebshandbücher sowie entsprechend allgemein anerkannten Regeln und Verfahrensweisen werden sichere Betriebsabläufe gewährleistet.</p> <p>Stromverteilungssysteme können mit Hilfe von Zeichnungen und Erläuterungen erklärt und verstanden werden.</p>
Betrieb und Wartung von elektrischen Anlagen mit einer Spannung von mehr als 1000 Volt	<p><i>Theoretische Kenntnisse</i></p> <p>Kenntnisse in der Mittelspannungstechnik</p> <p>Kenntnisse über Sicherheits- und Vorsichtsmaßnahmen und -verfahren</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb ge-</p>	<p>Dank der Planung und Durchführung des Betriebs nach Maßgabe der Betriebshandbücher sowie entsprechend allgemein anerkannten Regeln und Verfahrensweisen werden sichere Betriebsabläufe</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Kenntnisse über den elektrischen Schiffsantrieb, elektrische Motoren und Steuersysteme</p> <p><i>Praktische Kenntnisse</i></p> <p>Kenntnisse über den sicheren Betrieb und die sichere Wartung von Mittelspannungsanlagen, die speziellen technischen Ausführungen der Mittelspannungssysteme sowie über die Gefahren, die sich aus Betriebsspannungen von mehr als 1000 Volt ergeben</p>	<p>wonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>gewährleistet.</p>
<p>Betrieb von Einzelplatz-Computern und Computernetzwerken auf Schiffen</p>	<p>Verständnis</p> <p>.1 der Grundzüge der Datenverarbeitung</p> <p>.2 des Aufbaus und des Gebrauchs von Computernetzwerken auf Schiffen</p> <p>.3 von Computern mit dem Schwergewicht auf ihrem Gebrauch auf der Brücke, im Maschinenraum und für betriebswirtschaftliche Zwecke</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>Computernetzwerke und Einzelplatz-Computer werden ordnungsgemäß überprüft und gehandhabt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
		ten	
Verwendung von Englisch in Wort und Schrift	Kenntnisse der englischen Sprache, die ausreichen, den Schiffsoffizier in die Lage zu versetzen, schiffstechnische Veröffentlichungen zu benutzen und die einem Schiffsoffizier obliegenden Aufgaben wahrzunehmen	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung erbracht wurden	Englischsprachige Veröffentlichungen von Belang für die Wahrnehmung der einem Schiffsoffizier obliegenden Aufgaben werden korrekt interpretiert. Mitteilungen werden deutlich übermittelt und verstanden.
Verwendung von Einrichtungen zur bordinternen Verständigung	Fähigkeit zur Bedienung aller Einrichtungen zur bordinternen Verständigung	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten	Übermittlung und Empfang von Mitteilungen sind durchgehend erfolgreich. Die Aufzeichnungen über den Funkverkehr sind vollständig und zutreffend und entsprechen den gesetzlichen Vorschriften.

Funktion: Wartung und Instandsetzung auf der Betriebsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Wartung und Instandsetzung elektrischer und elektronischer Geräte	<p>Kenntnis der Sicherheitsvorschriften für Arbeiten an den elektrischen Anlagen an Bord, insbesondere der Vorschriften über die sichere Trennung elektrischer Geräte vom Stromnetz, bevor das Arbeiten an diesen Geräten erlaubt wird</p> <p>Fähigkeit zur Wartung und Instandsetzung von elektrischen Bauteilen, Schalttafeln, elektrischen Motoren, Generatoren sowie von mit Gleichstrom betriebenen elektrischen Systemen und Geräten</p> <p>Fähigkeit zum Erkennen von Funktionsstörungen elektrischer Geräte und zur Lokalisierung von Fehlerquellen sowie Kenntnis der notwendigen Maßnahmen zur Verhinderung von Beschädigungen</p> <p>Kenntnisse über Bauweise und Einsatz von elektrotechnischen Prüf- und Messgeräten</p> <p>Fähigkeit zur Durchfüh-</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 eine anerkannte Ausbildung in handwerklichen Fertigkeiten</p> <p>.2 anerkannte praktischer Prüfungen und dabei gesammelte Erfahrung</p> <p>.3 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p>	<p>Die getroffenen Arbeitsschutzmaßnahmen sind angemessen.</p> <p>Die getroffene Auswahl und die Verwendung von Handwerkszeug, Messinstrumenten und Prüfgeräten sind angemessen sowie die Auswertung der Mess- und Prüfergebnisse ist richtig.</p> <p>Demontage, Überprüfung, Instandsetzung und Montage der Geräte erfolgen nach Maßgabe der einschlägigen Handbücher und nach guter Fachpraxis.</p> <p>Der erneute Zusammenbau und der Funktionstest der Geräte erfolgen nach Maßgabe der einschlägigen Handbücher und nach guter Fachpraxis.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>rung von Funktions- und Leistungsprüfungen der nachstehend aufgeführten Gerätetypen sowie zu deren Konfiguration:</p> <p>.1 Überwachungssysteme</p> <p>.2 selbsttätig arbeitende Steuerungsvorrichtungen</p> <p>.3 Schutzvorrichtungen</p> <p>Fähigkeit zur richtigen Interpretation von elektrischen und elektronischen Schaltplänen</p>		
<p>Wartung und Instandsetzung der Steuer- und Regelsysteme von Haupt- und Hilfs-Antriebsmaschinenanlagen</p>	<p>Angemessene theoretische Kenntnisse und praktische Fertigkeiten auf dem Gebiet der Elektrik und der Mechanik</p> <p><i>Sicherheits- und Notfallverfahren</i></p> <p>Kenntnis der Vorschriften über die sichere Trennung elektrischer Geräte und der damit zusammenhängenden Anlagen vom Stromnetz, bevor das Arbeiten an ihnen erlaubt wird</p> <p>Praktische Kenntnisse für das Überprüfen sowie für Wartung, Fehlersuche und Instandsetzung</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>Die Auswirkungen von Funktionsstörungen auf Maschinen und Anlagen, die mit dem funktionsgestörten System zusammenhängen, werden exakt erkannt, die das Schiff betreffenden technischen Zeichnungen werden richtig interpretiert, Mess- und Eichinstrumente werden richtig benutzt und alle getroffenen Maßnahmen sind gerechtfertigt.</p> <p>Trennung vom Stromnetz, Demontage und Montage von Anlagen und Geräten erfolgen nach Maßgabe der Sicherheitsrichtlinien des Herstellers, der an</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Fähigkeit, elektrische und elektronische Steuervorrichtungen zu überprüfen, Fehler an ihnen zu entdecken, zu warten und sie wieder in einen fehlerfreien Betriebszustand zu versetzen		Bord geltenden Anweisungen sowie der einschlägigen gesetzlichen sicherheitsbezogenen Spezifikationen. Durch die getroffenen Maßnahmen werden die Steuer- und Regelsysteme in der geeignetsten und den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessensten Art und Weise in Ordnung gebracht.
Wartung und Instandsetzung der Navigationsgeräte auf der Brücke sowie der Einrichtungen zur bordinternen Verständigung	<p>Kenntnisse über die Grundlagen von und die Wartungsverfahren für Navigationsgeräte sowie von oder für Einrichtungen zur bordinternen und zur externen Verständigung</p> <p><i>Theoretische Kenntnisse</i></p> <p>Kenntnisse über elektrische und elektronische Systeme, die in brandgefährdeten Bereichen betrieben werden</p> <p><i>Praktische Kenntnisse</i></p> <p>Fähigkeit zur Durchführung sicherer Verfahren der Wartung und Instandsetzung</p> <p>Fähigkeit zum Erkennen von Funktionsstörungen</p>		<p>Die Auswirkungen von Funktionsstörungen auf Anlagen und Systeme, die mit dem funktionsgestörten System zusammenhängen, werden zutreffend erkannt, die das Schiff betreffenden technischen Zeichnungen werden richtig interpretiert, Mess- und Eichinstrumente werden richtig benutzt und alle getroffenen Maßnahmen sind gerechtfertigt.</p> <p>Trennung vom Stromnetz, Demontage und Montage von Anlagen und Geräten erfolgen nach Maßgabe der Sicherheitsrichtlinien des Herstellers, der an Bord geltenden Anweisungen sowie der einschlägigen gesetzlichen sicherheitsbezogenen</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	von Anlagen und Geräten sowie zur Lokalisierung von Fehlerquellen sowie Kenntnis der Maßnahmen, die erforderlich sind, um Schäden zu vermeiden		Spezifikationen. Durch die getroffenen Maßnahmen werden die Navigationsgeräte auf der Brücke und die Einrichtungen zur bordinternen Verständigung in der geeignetsten und den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessensten Art und Weise in Ordnung gebracht.
Wartung und Instandsetzung von elektrischen und elektronischen Steuerungsvorrichtungen für Decksmaschinen und Ladungsumschlagsgerät	<p>Angemessene theoretische Kenntnisse und praktische Fertigkeiten auf dem Gebiet der Elektrik und der Mechanik</p> <p><i>Sicherheits- und Notfallverfahren</i></p> <p>Kenntnis der Vorschriften über die sichere Trennung elektrischer Geräte und der damit zusammenhängenden Anlagen vom Stromnetz, bevor das Arbeiten an ihnen erlaubt wird</p> <p>Praktische Kenntnisse für das Überprüfen sowie für Wartung, Fehlersuche und Instandsetzung</p> <p>Fähigkeit, elektrische und elektronische Steuerungsvorrichtungen zu überprüfen und zu warten, Fehler</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>Die Auswirkungen von Funktionsstörungen auf Maschinen und Anlagen, die mit dem funktionsgestörten System zusammenhängen, werden zutreffend erkannt, die das Schiff betreffenden technischen Zeichnungen werden richtig interpretiert, Mess- und Eichinstrumente werden richtig benutzt und alle getroffenen Maßnahmen sind gerechtfertigt.</p> <p>Trennung vom Stromnetz, Demontage und erneuter Zusammenbau von Anlagen und Geräten erfolgen nach Maßgabe der Sicherheitsrichtlinien des Herstellers, der an Bord geltenden Anweisungen sowie einschlägiger gesetzlicher sicherheitsbezogener</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>an ihnen zu entdecken und sie wieder in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen</p> <p><i>Theoretische Kenntnisse</i></p> <p>Kenntnisse über elektrische und elektronische Systeme, die in brandgefährdeten Bereichen betrieben werden</p> <p><i>Praktische Kenntnisse</i></p> <p>Fähigkeit zur Durchführung sicherer Verfahren der Wartung und Instandsetzung</p> <p>Fähigkeit zum Erkennen von Funktionsstörungen von Anlagen und Geräten sowie zur Lokalisierung von Fehlerquellen sowie Kenntnis der Maßnahmen, die erforderlich sind, um Schäden zu vermeiden</p>		<p>ner Spezifikationen.</p> <p>Durch die getroffenen Maßnahmen werden die Decksmaschinen und das Ladungsumschlagsgerät in der geeignetsten und den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessensten Art und Weise in Ordnung gebracht.</p>
<p>Wartung und Instandsetzung von Steuerungs- und Sicherheitsvorrichtungen für Elektrogeräte in Wohn- und Hotelbereichen</p>	<p><i>Theoretische Kenntnisse</i></p> <p>Kenntnisse über elektrische und elektronische Systeme, die in brandgefährdeten Bereichen betrieben werden</p> <p><i>Praktische Kenntnisse</i></p> <p>Fähigkeit zur Durchführung sicherer Verfahren der Wartung und Instand-</p>		<p>Die Auswirkungen von Funktionsstörungen auf Maschinen und Anlagen, die mit dem funktionsgestörten System zusammenhängen, werden zutreffend erkannt, die das Schiff betreffenden technischen Zeichnungen werden richtig interpretiert, Mess- und Eichin-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	setzung Fähigkeit zum Erkennen von Funktionsstörungen von Anlagen und Geräten sowie zur Lokalisierung von Fehlerquellen sowie Kenntnis der Maßnahmen, die erforderlich sind, um Schäden zu vermeiden		strumente werden richtig benutzt und alle getroffenen Maßnahmen sind gerechtfertigt. Trennung vom Stromnetz, Demontage und Montage von Anlagen und Geräten erfolgen nach Maßgabe der Sicherheitsrichtlinien des Herstellers, der an Bord geltenden Anweisungen sowie einschlägiger gesetzlicher sicherheitsbezogener Spezifikationen. Durch die getroffenen Maßnahmen werden die Steuerungs- und Sicherheitsvorrichtungen für Elektrogeräte in Wohn- und Hotelbereichen in der geeignetsten und den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessensten Art und Weise in Ordnung gebracht.

Funktion: Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die an Bord befindlichen Personen auf der Betriebsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Einhaltung der Vorschriften zur Verhinderung von Umweltverschmutzungen	<i>Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt</i>	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehen-	Die Verfahren für die Überwachung der Tätigkeiten an Bord des Schiffes und zur Sicherstellung

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Kenntnis der zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen</p> <p>Kenntnisse über Verfahren zur Verschmutzungsbekämpfung und über die gesamte dazugehörige Ausrüstung</p> <p>Wissen um die Bedeutung vorsorglich zu treffender Maßnahmen für den Schutz der Meeresumwelt</p>	<p>den Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung</p>	<p>der Einhaltung der Vorschriften zur Verhinderung von Umweltverschmutzungen werden in vollem Umfang beachtet.</p> <p>Es werden Maßnahmen getroffen, um sicherzustellen, dass im Hinblick auf den Umweltschutz ein guter Ruf erhalten bleibt.</p>
<p>Verhütung, Eindämmung und Bekämpfung von Bränden an Bord</p>	<p><i>Brandverhütung und Brandbekämpfungsausrüstung</i></p> <p>Fähigkeit, Brandabwehrübungen zu planen und zu leiten</p> <p>Kenntnisse über Brandklassen und über die chemischen Vorgänge bei Schadfeuern</p> <p>Kenntnisse über Brandbekämpfungseinrichtungen</p> <p>Kenntnis der im Brandfall zu treffenden Maßnahmen, einschließlich der Maßnahmen bei Bränden, die ölführende Systeme ergriffen haben</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung in Brandbekämpfung und von Erfahrung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/3 Absätze 1 bis 3 erbracht wurden</p>	<p>Art und Umfang des Problems werden sofort richtig erkannt und die getroffenen Sofortmaßnahmen entsprechen den für das Schiff geltenden Notfallverfahren und -plänen.</p> <p>Die Verfahren für das Räumen von Gefahrenzonen, für die Notabschaltung und die Verhütung weiterer Luftzufuhr sind der Art des Notfalls angemessen und werden sofort umgesetzt.</p> <p>Die nach Priorität geordnete Abfolge und die Einstufung der Meldungen sowie die zeitliche Abfolge ihrer Erstattung und der Unterrichtung der Perso-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
			nen an Bord entsprechen der Art des Notfalls und spiegeln die Dringlichkeit des Problems wider.
Einsatz von Rettungsmitteln	<p><i>Rettung von Menschenleben</i></p> <p>Fähigkeit, Übungen zum Verlassen des Schiffes zu planen und zu leiten, sowie Kenntnisse über die Handhabung von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten, ihren Aussetzvorrichtungen und ihrer Ausrüstung, insbesondere von funktechnischen Rettungsmitteln, Satelliten-Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (Satelliten-EPIRBs), SAR-Transpondern (SARTs), Rettungsanzügen und Wärmeschutzhilfsmitteln</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung und von Erfahrung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/2 Absätze 1 bis 4 erbracht wurden	Die nach dem Verlassen des Schiffes oder zum Überleben nach einem Seenotfall getroffenen Maßnahmen sind den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessen und entsprechen der üblichen Praxis und den allgemein anerkannten Sicherheitsnormen.
Anwendung von medizinischer Erster Hilfe an Bord	<p><i>Medizinische Hilfe</i></p> <p>Fähigkeit zur praktischen Anwendung medizinischer Ratgeber in gedruckter Form und funktmedizinischer Ratschläge einschließlich der Fähigkeit, auf der Grundlage solcher Kenntnisse bei Unfällen oder Krankheiten, deren Auftreten an</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/4 Absätze 1 bis 3 erbracht wurden	Die Feststellung der wahrscheinlichen Ursache, der Art und des Ausmaßes der Verletzungen oder Krankheiten erfolgt sofort; die unmittelbare Lebensgefahr wird durch die Behandlung auf das unvermeidliche Mindestmaß verringert.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Bord wahrscheinlich ist, wirksame Maßnahmen zu treffen		
Einsatz von Führungskompetenz und Teamfähigkeit	<p>Für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnisse über Menschenführung und Ausbildung von Personen an Bord von Schiffen</p> <p>Fähigkeit zur richtigen Verteilung von Aufgaben und Belastungen, insbesondere im Zusammenhang mit</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Planung und Koordination .2 der Zuweisung von Personal .3 der Knappheit von Zeit oder Ressourcen .4 der Priorisierung entsprechend der Wichtigkeit <p>Theoretische und praktische Kenntnisse über den richtigen Umgang mit den zur Verfügung stehenden Mitteln:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Einteilung und Aufgabenzuweisung sowie Priorisierung der zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend 	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 eine zugelassene Ausbildung .2 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .3 eine praktische Demonstration 	<p>Die Aufgabenzuweisung an die Besatzung und deren Unterrichtung über die erwarteten Arbeits- und Verhaltensnormen erfolgen in einer der jeweiligen Einzelperson angemessenen Art und Weise.</p> <p>Die Ausbildungsziele und -schritte beruhen auf der Beurteilung der momentan feststellbaren Befähigung und Fähigkeiten sowie der betrieblichen Notwendigkeiten.</p> <p>Die Planung betrieblicher Vorgänge und die Zuweisung von Ressourcen werden dem Erfordernis gerecht, notwendige Aufgaben in der ihrer Wichtigkeit entsprechenden Reihenfolge wahrzunehmen.</p> <p>Die Verständigung erfolgt</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>ihrer Wichtigkeit</p> <p>.2 wirksame Verständigung an Bord und mit der Landseite</p> <p>.3 Entscheidungsfindung unter Berücksichtigung der Erfahrungen der Mitarbeiter</p> <p>4 Durchsetzungsvermögen und Führungskompetenz, insbesondere Motivationsfähigkeit</p> <p>.5 Bewusstsein für die momentane Lage und Aufrechterhaltung dieses Bewusstseins</p> <p>Theoretische und praktische Kenntnisse über die Anwendung von Entscheidungsfindungstechniken auf folgenden Gebieten:</p> <p>.1 Lage- und Risikobewertung</p> <p>.2 Erkennen und Abwägen bestehender Optionen</p> <p>.3 Wahl des Handlungsablaufs</p> <p>.4 Bewertung der Wirksamkeit von Ergebnis-</p>		<p>in beiden Richtungen deutlich und eindeutig.</p> <p>Es wird echtes Führungsverhalten gezeigt.</p> <p>Diejenigen Mitglieder der Schiffsführung, bei denen es erforderlich ist, sind auf einem zutreffenden Wissensstand bezüglich des momentanen und des zu erwartenden Zustands des Schiffes, seines Betriebszustands sowie des äußeren Umfelds.</p> <p>Die getroffenen Entscheidungen sind diejenigen, die in der jeweiligen Situation das meiste bewirken.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	sen		
Persönlicher Beitrag zur Sicherheit des Schiffes und der Personen an Bord	<p>Kenntnisse über die richtigen Verhaltensweisen für das eigene Überleben</p> <p>Kenntnisse über den Brandschutz sowie Fähigkeit, Brände zu bekämpfen und zu löschen</p> <p>Kenntnisse über grundlegende Erste Hilfe</p> <p>Kenntnisse über persönliche Überlebentechniken und soziale Verantwortung</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung und von Erfahrung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/1 Absatz 2 erbracht wurden	<p>Es wird die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwendet.</p> <p>Es werden jederzeit die Verfahren und eine sichere Arbeitsweise eingehalten, die dem Zweck dienen, das Schiff und die Personen an Bord vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Es werden jederzeit Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, die Umwelt vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Die Sofortmaßnahmen, die getroffen werden, wenn ein Notfall bemerkt wird, und die Folgemaßnahmen entsprechen den allgemein anerkannten Verfahren zur Reaktion auf Notfälle.</p>

Abschnitt A-III/7

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Schiffselektrikerzeugnissen

Befähigungsnorm

1 Jeder Schiffselektriker, der auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt Dienst tut, muss nachweisen, dass er die Befähigung besitzt, die Funktionen auf der Unterstützungsebene entsprechend Spalte 1 von Tabelle A-III/7 wahrzunehmen.

2 Das Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, das für Schiffselektriker, die auf einem Seeschiff mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt Dienst tun, vorgeschrieben ist, ist in Spalte 2 von Tabelle A-III/7 aufgeführt.

3 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-III/7 dargestellt.

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Schiffselektriker

Funktion: Schiffstechnik (Elektrotechnik, Elektronik und Steuerungsvorrichtungen) auf der Unterstützungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Sicherer Gebrauch elektrischer Geräte	<p>Fähigkeit zum sicheren Gebrauch und zur sicheren Bedienung technischer Geräte, insbesondere Kenntnisse in folgenden Bereichen:</p> <p>.1 Sicherheits- und Vorsichtsmaßnahmen vor Beginn der Arbeit oder der Instandsetzung</p> <p>.2 Isolierverfahren</p> <p>.3 Notfallverfahren</p> <p>.4 die verschiedenen Stromspannungen an Bord</p> <p>Kenntnisse über die Ursachen für Stromschläge und über Vorsichtsmaßnahmen zu deren Verhütung</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 eine praktische Ausbildung</p> <p>.3 eine Prüfung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p>	<p>Die Sicherheitsanweisungen für elektrische Geräte und Anlagen werden verstanden und befolgt.</p> <p>Elektrizitätsbedingte Gefahrenstellen und unsichere Geräte werden erkannt und gemeldet.</p> <p>Es wird verstanden, welche Spannungen bei tragbaren Geräten ungefährlich sind.</p> <p>Es wird verstanden, welche Gefahren mit Geräten, die mit Starkstrom betrieben werden, und mit der Arbeit an Bord verbunden sind.</p>
Persönlicher Beitrag zur Überwachung des Betriebs elektrischer Anlagen und Maschinen	<p>Grundkenntnisse über den Betrieb von mechanisch arbeitenden technischen Systemen, insbesondere von</p> <p>.1 Antriebsmaschinen, insbesondere der Hauptantriebsmaschi-</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p>	<p>Durch die vorhandenen Kenntnisse ist sichergestellt, dass</p> <p>.1 der Betrieb von Geräten und Anlagen nach Maßgabe der Betriebshandbücher erfolgt;</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>nenanlage</p> <p>.2 Hilfsmaschinen im Maschinenraum</p> <p>.3 Ruderanlagen</p> <p>.4 Ladungsumschlagsgerät</p> <p>.5 Decksmaschinen</p> <p>.6 Elektrogeräten in Wohn- und Hotelbereichen</p> <p><i>Grundkenntnisse über</i></p> <p>.1 Elektrotechnik und die Theorie elektrischer Maschinen</p> <p>.2 Schalttafeln und elektrische Geräte</p> <p>.3 Grundzüge der Automation sowie selbsttätig arbeitende Steuerungssysteme und deren Technologie</p> <p>.4 Kenntnisse über die instrumentelle Ausstattung sowie über Alarmierungs- und Überwachungssysteme</p> <p>.5 Kenntnisse über elektrische Antriebe</p> <p>.6 Kenntnisse über elektro-hydraulisch und elektro-pneumatisch</p>	<p>.2 eine praktische Ausbildung</p> <p>.3 eine Prüfung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p>	<p>.2 das Leistungsniveau von Anlagen und Maschinen den technischen Spezifikationen entspricht.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>arbeitende Steuerungsvorrichtungen</p> <p>.7 Kenntnisse über das Zusammenschalten mehrerer Generatoren sowie über das Verteilen von Lasten auf mehrere Generatoren und über Änderungen in der elektrotechnischen Konfiguration</p>		
<p>Richtige Verwendung von Handwerkszeug, elektrischen und elektronischen Messinstrumenten für die Fehlersuche sowie für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten</p>	<p>Kenntnis der Sicherheitsvorschriften für Arbeiten an elektrischen Anlagen an Bord</p> <p>Anwendung einer sicheren Arbeitsweise</p> <p>Grundkenntnisse über</p> <p>.1 Bauweise und Betriebskennwerte von mit Wechselstrom sowie von mit Gleichstrom betriebenen elektrischen Anlagen und Geräten an Bord</p> <p>.2 Fähigkeit zur richtigen Verwendung von Messinstrumenten sowie von Handwerkszeug mit und ohne Stromversorgung</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 eine anerkannte Ausbildung in handwerklichen Fertigkeiten</p> <p>.2 anerkannte praktische Prüfungen und die dabei gesammelten Erfahrung</p>	<p>Die Umsetzung von Sicherheitsverfahren ist zufriedenstellend.</p> <p>Die getroffene Auswahl und die Verwendung von Prüfgeräten sowie die Interpretation der Prüfergebnisse sind angemessen.</p> <p>Die Auswahl der Verfahren für die Durchführung von Instandsetzung und Wartung erfolgt nach Maßgabe der einschlägigen Handbücher und nach guter Fachpraxis.</p>

Funktion: Wartung und Instandsetzung auf der Unterstützungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Befähigungsnachweis	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Persönlicher Beitrag zu Wartung und Instandsetzung an Bord	<p>Fähigkeit zur richtigen Benutzung von Werkstoffen und Geräten für Schmier- und Reinigungsarbeiten</p> <p>Kenntnisse über die unschädliche Entsorgung von Abfallstoffen</p> <p>Verständnis der routinemäßigen Verfahren der Wartung und Instandsetzung sowie Fähigkeit zu deren Durchführung</p> <p>Verständnis der einschlägigen Sicherheitsrichtlinien der Hersteller sowie der an Bord geltenden Anweisungen</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 eine praktische Ausbildung</p> <p>.3 eine Prüfung</p> <p>.4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p>	<p>Wartungstätigkeiten werden nach Maßgabe der einschlägigen technischen sowie Sicherheits- und Verfahrensweisungen durchgeführt.</p> <p>Die Auswahl und Verwendung von Ausrüstung und Handwerkszeug sind angemessen.</p>
Persönlicher Beitrag zu Wartung und Instandsetzung von elektrischen Anlagen und Maschinen an Bord	<p><i>Sicherheits- und Notfallverfahren</i></p> <p>Grundkenntnisse über elektrotechnische Zeichnungen sowie über die Vorschriften über die sichere Trennung elektrischer Geräte und der damit zusammenhängenden Anlagen vom Stromnetz, bevor das Arbeiten an ihnen erlaubt wird</p> <p>Fähigkeit, elektrisch arbeitende Steuerungsvorrichtungen und Maschinen</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbil-</p>	<p>Die Auswirkungen von Funktionsstörungen auf Maschinen und Anlagen, die mit dem funktionsgestörten System zusammenhängen, werden zutreffend erkannt, die das Schiff betreffenden technischen Zeichnungen werden richtig interpretiert, Mess- und Eichinstrumente werden richtig benutzt und alle getroffenen Maßnahmen sind gerechtfertigt.</p> <p>Trennung vom Stromnetz,</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Befähigungsnachweis	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>zu überprüfen und zu warten, Fehler an ihnen zu entdecken und sie wieder in einen betriebsfähigen Zustand zu versetzen</p> <p>Kenntnisse über elektrische und elektronische Geräte, die in brandgefährdeten Bereichen betrieben werden</p> <p>Kenntnisse über die Grundlagen des Feuermeldesystems des Schiffes</p> <p>Fähigkeit zur Durchführung sicherer Verfahren der Wartung und Instandsetzung</p> <p>Fähigkeit zum Erkennen von Funktionsstörungen von Anlagen und Geräten sowie zur Lokalisierung von Fehlerquellen sowie Kenntnis der Maßnahmen, die erforderlich sind, um Schäden zu vermeiden</p> <p>Fähigkeit zur Wartung und Instandsetzung von Beleuchtungskörpern und deren Versorgungsleitungen</p>	<p>dung am Simulator</p> <p>.4 eine zugelassene Ausbildung an Laborgeräten</p>	<p>Demontage und Montage von Anlagen und Geräten erfolgen nach Maßgabe der Sicherheitsrichtlinien des Herstellers und der an Bord geltenden Anweisungen.</p>

Funktion: Steuerung des Schiffsbetriebs und Fürsorge für die an Bord befindlichen Personen auf der Unterstützungsebene

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Persönlicher Beitrag zum Umgang mit Vorräten</p>	<p>Kenntnisse über die Verfahren für den sicheren Umschlag sowie das sichere Stauen und Sichern von Vorräten</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 eine praktische Ausbildung .3 eine Prüfung .4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung 	<p>Tätigkeiten im Umgang mit Vorräten werden entsprechend allgemein anerkannten sicherheitskonformen Vorgehensweisen und den Bedienungsanweisungen für die dabei benutzten Geräte durchgeführt.</p> <p>Der Umgang mit gefährlichen und schädlichen Vorräten entspricht allgemein anerkannten sicherheitskonformen Vorgehensweisen.</p> <p>Im Verantwortungsbereich der mit der Übermittlung betrauten Person werden Mitteilungen durchgehend erfolgreich übermittelt.</p>
<p>Anwendung von Vorsichtsmaßnahmen sowie persönlicher Beitrag zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt</p>	<p>Kenntnis der zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen</p> <p>Kenntnisse über Verwendung und Betrieb von Ausrüstung und Ingredienzien zur Verschmutzungsbekämpfung</p> <p>Kenntnis zugelassener</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 eine praktische Ausbildung 	<p>Es werden jederzeit Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, die Meeresumwelt vor Schäden zu bewahren.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Verfahren für die Beseitigung von Meeresschadstoffen	.3 eine Prüfung .4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung	
Anwendung von Verfahren zum Arbeitsschutz und zur Unfallverhütung	Für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnisse über eine sichere Arbeitsweise und die persönliche Sicherheit beim Aufenthalt an Bord von Schiffen, insbesondere auf den Gebieten .1 Sicherheit beim Umgang mit elektrischem Strom .2 Schutzabschaltung .3 Sicherheit beim Arbeiten unter mechanischen Gefährdungen .4 Arbeiten in Bereichen, für die eine besondere Arbeitserlaubnis erforderlich ist .5 Arbeiten in großen Höhen .6 Arbeiten in geschlossenen Räumen .7 Heben von schweren Lasten und Verfahren zur Vermeidung von Verletzungen der Wirbelsäule	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 eine praktische Ausbildung .3 eine Prüfung .4 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung	Es werden jederzeit Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, Menschen und das Schiff vor Schaden zu bewahren. Es wird jederzeit auf eine sichere Arbeitsweise geachtet sowie die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwandt.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	.8 Sicherheit beim Arbeiten unter chemischen und biologischen Gefährdungen .9 persönliche Schutzausrüstung		

Kapitel IV

Normen betreffend Funker

Abschnitt A-IV/1

Anwendung

(– bleibt frei –)

Abschnitt A-IV/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum GMDSS-Funker

Befähigungsnorm

1 Das Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde, das für die Zeugniserteilung zum GMDSS-Funker vorgeschrieben ist, muss dazu ausreichen, dass Funker den Funkdienst wahrnehmen können. Die für den Erwerb jedes einzelnen Zeugnistyps nach den Begriffsbestimmungen in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschriebenen Kenntnisse müssen den vorliegenden Regeln entsprechen. Zusätzlich muss jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis nachweisen, dass er in der Lage ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-IV/2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen.

2 Die Kenntnisse, das Verständnis und die Fachkunde, die für einen Vermerk im Sinne des Übereinkommens bei Zeugnissen vorgeschrieben sind, die nach den Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilt wurden, sind in Spalte 2 von Tabelle A-IV/2 aufgeführt.

3 Der Wissensstand von Bewerbern auf den in Spalte 2 von Tabelle A-IV/2 aufgeführten Lern- und Prüfgegenständen muss dazu ausreichen, dass sie ihre Aufgaben wahrnehmen können.

4 Jeder Bewerber muss einen Nachweis darüber erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; dies geschieht auf folgende Art und Weise:

- .1 durch einen Nachweis der Befähigung, die in Spalte 1 von Tabelle A-IV/2 aufgeführten Aufgaben durchzuführen und Verantwortung zu übernehmen; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 jener Tabelle zusammenfassend dargestellt;
- .2 durch eine Prüfung oder eine fortlaufende Leistungsbeurteilung als Teil eines zugelassenen Ausbildungslehrgangs auf der Grundlage der in Spalte 2 von Tabelle A-IV/2 dargestellten Lern- und Prüfgegenstände.

Tabelle A-IV/2

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für GMDSS-Funker**Funktion: Funkverkehr auf der Betriebsebene**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Senden und Empfangen von Nachrichten unter Verwendung von GMDSS-Anlagen und -Geräten sowie Erfüllung der funktionellen Vorschriften für das GMDSS	<p>Zusätzlich zu den Vorschriften der Vollzugsordnung für den Funkdienst Kenntnisse auf folgenden Gebieten:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 SAR-Funkverkehr, insbesondere Kenntnisse über die im Internationalen Handbuch für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR) dargestellten Verfahren .2 Möglichkeiten zur Verhinderung des Absetzens von Notfall-Fehlalarmen sowie die Verfahren zur Minderung der Auswirkungen solcher Fehlalarme .3 Schiffsmeldesysteme .4 funkärztliche Dienste .5 Gebrauch des Internationalen Signalbuchs und der IMO-Standard-Redewendungen für 	<p>Prüfung und Beurteilung von einer oder mehreren der nachfolgenden nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer praktischen Demonstration betrieblicher Verfahren erbracht wurden unter Benutzung</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 von zugelassenen Geräten .2 gegebenenfalls eines GMDSS-Nachrichtenübermittlungssimulators .3 von im Labor angeordneten Funkgeräten 	<p>Beim Senden und Empfangen von Mitteilungen werden die einschlägigen internationalen Regeln und Verfahren eingehalten und die Durchführung erfolgt effizient und effektiv.</p> <p>Der Umgang mit englischsprachigen Meldungen von Belang für die Sicherheit des Schiffes, die Gefahrenabwehr, die Personen an Bord und den Schutz der Meeresumwelt ist sachgerecht.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>die Seefahrt</p> <p>.6 Englisch in Wort und Schrift für die Übermittlung von Nachrichten, die für den Schutz des menschlichen Lebens auf See von Bedeutung sind</p> <p><i>Anmerkung:</i> Diese Vorschrift kann für Bewerber für ein beschränkt gültiges Betriebszeugnis für Funker abgemildert werden.</p>		
Abwicklung des Funkverkehrs in Notfallsituationen	<p>Fähigkeit zur Abwicklung des Funkverkehrs in Notfallsituationen wie zum Beispiel</p> <p>.1 Verlassen des Schiffes</p> <p>.2 Brand an Bord</p> <p>.3 teilweiser oder vollständiger Ausfall der Funkanlagen</p> <p>Kenntnisse über Maßnahmen für die Sicherheit des Schiffes und die Personen an Bord zur Verhütung von Gefahren im Zusammenhang mit Funkgeräten, insbesondere durch Elektrizität und nicht-ionisierende Strahlung</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von einer oder mehreren der nachfolgenden nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer praktischen Demonstration betrieblicher Verfahren erbracht wurden unter Benutzung</p> <p>.1 von zugelassenen Geräten</p> <p>.2 gegebenenfalls eines GMDSS-Nachrichtensübermittlungssimulators</p> <p>.3 von im Labor angeordneten Funkgeräten</p>	Die notwendigen Reaktionen erfolgen effizient und effektiv.

Kapitel V**Normen betreffend besondere Ausbildungsvorschriften
für das Personal auf bestimmten Schiffstypen****Abschnitt A-V/1-1**

*Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen,
Schiffsoffizieren und Schiffsteuten auf Öl- und Chemikaliertankschiffen*

Befähigungsnorm

1 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Öl- und Chemikaliertankschiffen muss

- .1 nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-V/1-1-1 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen;
- .2 einen Nachweis darüber erbringen, dass er
 - .2.1 das in Spalte 2 von Tabelle A-V/1-1-1 aufgeführte Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde erworben hat sowie
 - .2.2 die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-V/1-1-1 zusammenfassend dargestellt.

2 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Fortbildung im Umschlag der Ladung von Öltankschiffen muss

- .1 nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-V/1-1-2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen;
- .2 einen Nachweis darüber erbringen, dass er
 - .2.1 das in Spalte 2 von Tabelle A-V/1-1-2 aufgeführte Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde erworben hat sowie
 - .2.2 die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-V/1-1-2 zusammenfassend dargestellt.

3 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Fortbildung im Umschlag der Ladung von Chemikalentankschiffen muss

- .1 nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-V/1-1-3 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen;
- .2 einen Nachweis darüber erbringen, dass er
 - .2.1 das in Spalte 2 von Tabelle A-V/1-1-3 aufgeführte Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde erworben hat sowie
 - .2.2 die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-V/1-1-3 zusammenfassend dargestellt.

Tabelle A-V/1-1-1

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in der Grundausbildung
im Ladungsumschlag auf Öl- und Chemikaliertankschiffen**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Persönlicher Beitrag zum sicheren Ladungsumschlag auf Öl- und Chemikaliertankschiffen</p>	<p>Grundkenntnisse über Tankschiffe:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Typen von Öl- und Chemikaliertankschiffen .2 die allgemeine Anordnung und Bauweise <p>Grundkenntnisse über ladungsbezogene Tätigkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Rohrleitungssysteme und Ventile .2 Ladepumpensysteme .3 Laden und Löschen .4 das Auswaschen, restlose Entleeren, Gasfreimachen und Inertisieren von Tanks <p>Grundkenntnisse über die physikalischen Eigenschaften von Öl und Chemikalien:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 Druck und Temperatur, insbesondere der Zusammenhang zwischen Dampfdruck und Temperatur .2 Arten der Entstehung 	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm 	<p>Im jeweiligen Verantwortungsbereich werden Nachrichten deutlich und wirksam übermittelt.</p> <p>Dank der Durchführung aller ladungsbezogenen Tätigkeiten entsprechend allgemein anerkannten Grundsätze und Verfahrensweisen werden sichere Betriebsabläufe gewährleistet.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>von elektrostatischer Aufladung</p> <p>.3 chemische Symbole</p> <p>Wissen um die Sicherheitskultur bei Tankschiffen und Fähigkeit zu deren praktischer Umsetzung</p>		
Vorsichtsmaßnahmen zur Gefahrenvermeidung	<p>Grundkenntnisse über die Gefahren im Zusammenhang mit dem Ladungsumschlag auf Tankschiffen, insbesondere über</p> <p>.1 Gesundheitsgefahren</p> <p>.2 Umweltgefahren</p> <p>.3 Gefahren aufgrund der Reaktion mehrerer Stoffe untereinander</p> <p>.4 Korrosionsgefahren</p> <p>.5 Explosions- und Brandgefahr</p> <p>.6 von Zündquellen ausgehende Gefahren, insbesondere Gefahren aufgrund elektrostatischer Aufladung</p> <p>.7 Vergiftungsgefahren</p> <p>.8 undichte Stellen, durch die Gase und Dämpfe austreten können, sowie Gas- und Dampf Wolken</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Es werden die in Sicherheitsdatenblättern (MSDS) angegebenen von der Ladung ausgehenden Gefahren für das Schiff und die Personen an Bord zutreffend erkannt und nach allgemein anerkannten Verfahren die zweckdienlichen Maßnahmen getroffen.</p> <p>Das Erkennen einer gefährlichen Situation und die Maßnahmen, die getroffen werden, wenn eine gefährliche Situation bemerkt wird, entsprechen allgemein anerkannten Verfahrensweisen und der nach allgemeinem Dafürhalten besten Vorgehensweise.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Grundkenntnisse über Verfahren zur Eindämmung oder Ausschaltung von Gefahren:</p> <p>.1 Einsatz von Inertgas, Sprühwasser, Trocknungsmitteln und Überwachungsverfahren</p> <p>.2 Maßnahmen gegen elektrostatische Aufladung</p> <p>.3 Belüftung</p> <p>.4 Ladungstrennung</p> <p>.5 Verminderung der Reaktionsfähigkeit der Ladung</p> <p>.6 Wichtigkeit der Verträglichkeit der Ladung untereinander</p> <p>.7 Überwachung und Beeinflussung der Umgebungsluft</p> <p>.8 Prüfung von Stellen an Bord auf das Vorhandensein gefährlicher Gase oder Dämpfe</p> <p>Verständnis der Angaben in Sicherheitsdatenblättern (MSDS)</p>		
Anwendung von Vorichtsmaßnahmen zum	Kenntnisse über die Funktionsweise und die richti-	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leis-	Die für das Betreten geschlossener Räume gel-

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Arbeitschutz und zur Unfallverhütung	<p>ge Verwendung von Gasspürgeräten und ähnlicher Ausrüstung</p> <p>Kenntnisse über die richtige Verwendung von Sicherheitsausrüstung und Schutzvorrichtungen, insbesondere von:</p> <p>.1 Atemschutzgeräten und Ausrüstung für das Verlassen von Tanks</p> <p>.2 Schutzkleidung und Schutzausrüstung</p> <p>.3 Wiederbelebungsgeräten</p> <p>.4 Bergungs- und Fluchtgerät</p> <p>Grundkenntnisse über sichere Arbeitsverfahren nach Maßgabe der für Öl- und Chemikalientankschiffe geltenden gesetzlichen Vorschriften, den Arbeitsschutz-Richtlinien der Wirtschaft und den an Bord geltenden persönlichen Sicherheitsbestimmungen, insbesondere</p> <p>.1 Vorsichtsmaßnahmen beim Betreten geschlossener Räume</p> <p>.2 Vorsichtsmaßnahmen</p>	<p>tungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>tenden Verfahren werden beachtet.</p> <p>Es werden jederzeit die Verfahren und eine sichere Arbeitsweise eingehalten, die dem Zweck dienen, das Schiff und die Personen an Bord vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Es wird die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwandt.</p> <p>Es wird darauf geachtet, was beim Leisten von Erster Hilfe unbedingt zu tun ist und was auf keinen Fall gemacht werden darf.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>vor und während der Durchführung von Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten</p> <p>.3 Sicherheitsmaßnahmen beim Schweißen, Drehen und Fräsen</p> <p>.4 Sicherheit beim Umgang mit elektrischem Strom</p> <p>.5 Sicherheits-Prüfliste für die Schnittstellen zwischen Schiff und Land</p> <p>Grundkenntnisse über Erste Hilfe mit Bezug auf Sicherheitsdatenblätter (MSDS)</p>		
Durchführung von Brandbekämpfungsmaßnahmen	<p>Fähigkeit zum Organisieren von Brandschutzmaßnahmen auf Tankschiffen sowie Kenntnis der zu treffenden Maßnahmen</p> <p>Kenntnisse über Brandgefahren im Zusammenhang mit dem Umschlag und der Beförderung gefährlicher und schädlicher Flüssigkeiten als Massengut</p> <p>Kenntnisse über die Brandbekämpfungsmittel, die zum Löschen von Schadfeuern benutzt werden, welche durch Öl und</p>	<p>Nachweis durch Unterweisung und praktische Übungen unter zugelassenen und wirklich wirklichkeitsnahen Übungsbedingungen (zum Beispiel am Simulator erzeugte Bordbedingungen) sowie nach Möglichkeit bei Dunkelheit</p>	<p>Die Sofortmaßnahmen, die getroffen werden, wenn ein Brand an Bord bemerkt wird, und die Folgemaßnahmen entsprechen allgemein anerkannten Vorgehens- und Verfahrensweisen.</p> <p>Die Maßnahmen, die beim Erkennen des Signals zum Melden am Sammelplatz getroffen werden, sind dem zugrundeliegenden Notfall angemessen und werden entsprechend allgemein anerkannten Ver-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Chemikalien unterhalten werden</p> <p>Fähigkeit zum Betrieb von fest eingebauten Schaum-sprühanlagen zur Brandbekämpfung</p> <p>Fähigkeit zum Bedienen von tragbaren Schaum-sprühgeräten zur Brandbekämpfung</p> <p>Fähigkeit zum Bedienen von fest eingebauten Löschpulveranlagen</p> <p>Kenntnisse über die Begrenzung von Ladungsverlusten bei Brandbekämpfungsmaßnahmen</p>		<p>fahrensweisen durchgeführt.</p> <p>Bekleidung und Ausrüstung sind der Art der Brandbekämpfungsmaßnahmen angemessen.</p> <p>Zeitlicher Ablauf und Aufeinanderfolge der einzelnen Maßnahmen sind den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessen.</p> <p>Brände werden durch Anwendung zweckmäßiger Vorgehensweisen, Techniken und Löschmittel gelöscht.</p>
Reaktionen auf Notfallsituationen	Grundkenntnisse über Notfallverfahren, insbesondere über die Notabschaltung	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Aus-</p>	<p>Art und Intensität des Notfalls werden sofort richtig erkannt und die als Reaktion darauf getroffenen Maßnahmen entsprechen den einschlägigen Notfallverfahren und -plänen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
		bildungsprogramm	
<p>Vorsichtsmaßnahmen zur Verhütung einer Verschmutzung der Umwelt durch das Freisetzen von Öl oder Chemikalien</p>	<p>Grundkenntnisse über die Auswirkungen einer Verschmutzung durch Öl und Chemikalien auf Menschen sowie auf Flora und Fauna des Meeres</p> <p>Grundkenntnisse über die an Bord gängigen Verfahren zur Verschmutzungsverhütung</p> <p>Grundkenntnisse über die im Fall eines Ladungsverlustes zu treffenden Maßnahmen, insbesondere über die Notwendigkeit,</p> <p>.1 die zuständigen Personen mit den einschlägigen Informationen zu versorgen</p> <p>.2 bei der Umsetzung der an Bord gängigen Verfahren zur Eindämmung des Ladungsverlustes unterstützend mitzuwirken</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Es werden jederzeit Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, die Umwelt vor Schaden zu bewahren.</p>

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für eine Fortbildung
im Ladungsumschlag auf Öltankschiffen**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Fähigkeit zur sicheren Durchführung und zur Überwachung sämtlicher ladungsbezogener Tätigkeiten	<p><i>Kenntnisse über Entwurf und Kennwerte von Öltankschiffen</i></p> <p>Kenntnisse über den Entwurf von Öltankschiffen sowie über deren Anlagen und Ausrüstung, insbesondere über</p> <p>.1 die allgemeine Anordnung und Bauweise</p> <p>.2 die Pumpvorrichtungen und die dazugehörigen Peripheriegeräte</p> <p>.3 die Tankanordnung, das Rohrleitungssystem und die Tankbelüftungsvorrichtungen</p> <p>.4 die Vorrichtungen zum Peilen des Füllstands und zur Alarmierung bei drohender Überfüllung</p> <p>.5 die Anlagen zur Erwärmung der Ladung</p> <p>.6 die Anlagen zum Reinigen, Gasfreimachen und Inertisieren von Tanks</p> <p>.7 das Ballastsystem</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Nachrichten sind deutlich, werden verstanden und werden erfolgreich übermittelt.</p> <p>Alle ladungsbezogenen Tätigkeiten werden in sicherer Art und Weise sowie unter Berücksichtigung des Entwurfs, der Anlagen und der Ausrüstung von Öltankschiffen durchgeführt.</p> <p>Dank Planung und Durchführung aller ladungsbezogenen Tätigkeiten sowie dank des richtigen Umgangs mit den damit verbundenen Risiken entsprechend allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen werden sichere Betriebsabläufe gewährleistet und eine Verschmutzung der Meeresumwelt verhütet.</p> <p>Eine eventuelle Nichteinhaltung der richtigen Verfahrensweisen im Zusammenhang mit ladungsbezogenen Tätigkeiten wird sofort als solche</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.8 die Anlagen zum Durchlüften des Ladungsbereiches und die Lüftungsanlagen im Wohn- und Hotelbereich</p> <p>.9 die Vorrichtungen für das Sammeln und Behandeln des Ölschlammes</p> <p>.10 die Anlagen für die Rückführung von Dämpfen aus der Ladung</p> <p>.11 elektrische und elektronische Steuerungsvorrichtungen für Ladungsumschlagsgerät</p> <p>.12 die Umweltschutzausrüstung, insbesondere das Überwachungs- und Kontrollsystem für das Einleiten von Öl</p> <p>.13 die Beschichtung der Tanks</p> <p>.14 die Temperatur- und Druck-Regelungssysteme der Tanks</p> <p>.15 die Brandbekämpfungseinrichtungen</p>		<p>erkannt und beendet.</p> <p>Durch die sachgerechte Art und Weise des Ladens, Stauens und Löschens der Ladung wird sichergestellt, dass der Stabilitäts- und Stresszustand des Schiffes während der Reise jederzeit innerhalb sicherer Grenzwerte bleibt.</p> <p>Bei allen getroffenen Maßnahmen und angewandten Verfahren wird korrekt vorgegangen und es wird die geeignete ladungsbezogene Ausrüstung an Bord sachgerecht verwandt.</p> <p>Kalibrierung und Verwendung von Überwachungs- und Gasspürgeräten erfolgen entsprechend den vorgeschriebenen betrieblichen Vorgehens- und Verfahrensweisen.</p> <p>Durch die angewandten Verfahren für die Überwachung von der Sicherheit dienenden Vor- und Einrichtungen wird sichergestellt, dass alle Alarme sofort wahrgenommen werden und dass darauf entsprechend allgemein anerkannten Not-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Theoretisches Wissen über Pumpen und Kenntnis ihrer Kennwerte, insbesondere Kenntnisse über die verschiedenen Typen von Ladepumpen und über deren sicheren Betrieb</p> <p>Fortgeschrittenes Wissen um die Sicherheitskultur bei Tankschiffen und Fähigkeit zu deren praktischer Umsetzung</p> <p>Kenntnisse über Überwachungs- und Sicherheitssysteme, insbesondere über die Notabschaltung, und Verständnis ihrer Funktionsweise</p> <p><i>Laden, Löschen, Betreuen und Umladen der Ladung</i></p> <p>Fähigkeit zur Durchführung von ladungsbezogenen Messungen und Berechnungen</p> <p>Kenntnisse über die Wirkungen, die flüssige Massengutladungen auf den Trimm und die Stabilität des Schiffes sowie auf die Festigkeit des Schiffskörpers ausüben</p> <p>Kenntnisse über und Verständnis von Tätigkeiten</p>		fallverfahren reagiert wird.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>im Zusammenhang mit Öl als Ladung, insbesondere über</p> <p>.1 Lade- und Löschpläne</p> <p>.2 Aufnahme und Abgabe von Ballast</p> <p>.3 Tankreinigungsarbeiten</p> <p>.4 das Inertisieren von Tanks</p> <p>.5 das Gasfreimachen von Tanks</p> <p>.6 das Umladen von einem Schiff zu einem anderen</p> <p>.7 das Load-on-top-Verfahren</p> <p>.8 das Tankwaschen mit Rohöl</p> <p>Fähigkeit zur Ausarbeitung und Anwendung von Plänen, Verfahrensweisen und Prüflisten im Zusammenhang mit ladungsbezogenen Tätigkeiten</p> <p>Fähigkeit zur Kalibrierung und Verwendung von einzelnen Überwachungs- und Gasspürgeräten sowie von größeren Anlagen dieser Art</p>		<p>Die Aufgabenzuweisung an die Beschäftigten und deren Unterrichtung über die einzuhaltenden Verfahrensweisen und Arbeitsnormen erfolgen in einer der jeweiligen Einzelperson angemessenen Art und Weise und berücksichtigen den praktischen Arbeitsschutz.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Fähigkeit zum Einsatz und zur Beaufsichtigung von Personal mit ladungsbezogenen Verantwortung		
Vertrautheit mit den physikalischen und chemischen Eigenschaften von Ölladungen	<p>Kenntnisse über und Verständnis der physikalischen und chemischen Eigenschaften von Ölladungen</p> <p>Verständnis der in Sicherheitsdatenblättern (MSDS) enthaltenen Angaben</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	Die Informationsquellen für das Erkennen der Eigenschaften und Kennzeichen von Ölladungen und den dazugehörigen Gasen sowie von deren Auswirkungen auf die Sicherheit, die Umwelt und den Schiffsbetrieb werden sinnvoll genutzt.
Vorsichtsmaßnahmen zur Gefahrenvermeidung	<p>Kenntnisse über und Verständnis der Gefahren im Zusammenhang mit dem Ladungsumschlag auf Öltankschiffen und der dagegen zu treffenden Maßnahmen, insbesondere über</p> <p>.1 toxische Gefahren</p> <p>.2 die Explosions- und Brandgefahr</p> <p>.3 Gesundheitsgefahren</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p>	Die von der Ölladung ausgehenden Gefahren für das Schiff und für die mit der Durchführung von ladungsbezogenen Tätigkeiten befassten Personen werden zutreffend erkannt und es werden sachgerechte Gegenmaßnahmen getroffen.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.4 die Zusammensetzung von Inertgasen</p> <p>.5 Gefahren aufgrund elektrostatischer Aufladung</p> <p>Kenntnisse über und Verständnis der Gefahren, die sich aus der Nichtbefolgung einschlägiger Vorschriften und Regeln ergeben</p>	<p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	
<p>Anwendung von Vorsichtsmaßnahmen zum Arbeitsschutz und zur Unfallverhütung</p>	<p>Kenntnisse über und Verständnis von sicheren Arbeitsverfahren, insbesondere der für Öltankschiffe zutreffenden Risikoabschätzung sowie der an Bord für die persönliche Sicherheit geltenden Bestimmungen; dazu zählen insbesondere:</p> <p>.1 Vorsichtsmaßnahmen beim Betreten geschlossener Räume, insbesondere die richtige Verwendung der verschiedenen Arten von Atemschutzgeräten</p> <p>.2 Vorsichtsmaßnahmen vor und während der Durchführung von Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Es werden jederzeit Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, Menschen und das Schiff vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Es wird auf eine sichere Arbeitsweise geachtet sowie die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwendet.</p> <p>Die gepflogene Arbeitsweise stimmt mit gesetzlichen Vorschriften, Verhaltenscodices und Arbeitserlaubnissen überein und trägt dem Umweltschutzgedanken Rechnung.</p> <p>Atemschutzgeräte werden richtig verwendet.</p> <p>Die für das Betreten ge-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.3 Vorsichtsmaßnahmen beim Schweißen, Drehen und Fräsen</p> <p>.4 Vorsichtsmaßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit bei Arbeiten an elektrischen Anlagen</p> <p>.5 die Verwendung geeigneter persönlicher Schutzausrüstung</p>		<p>geschlossener Räume geltenden Verfahren werden beachtet.</p>
Reaktionen auf Notfallsituationen	<p>Kenntnisse über und Verständnis von Notfallverfahren auf Öltankschiffen, insbesondere über</p> <p>.1 die auf das Schiff bezogenen Pläne für Reaktionen auf Notfälle</p> <p>.2 die Beendigung von ladungsbezogenen Tätigkeiten in einer Notfallsituation</p> <p>.3 Maßnahmen im Fall einer Störung oder eines Ausfalls von Anlagen oder Diensten von wesentlicher Bedeutung für die Ladung</p> <p>.4 Brandbekämpfung auf Öltankschiffen</p> <p>.5 Bergung aus geschlossenen Räumen</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Art und Intensität des Notfalls werden sofort richtig erkannt und die als Reaktion darauf getroffenen Maßnahmen entsprechen allgemein anerkannten Notfallverfahren und -plänen.</p> <p>Die nach Priorität geordnete Abfolge und die Einstufung der Meldungen sowie die zeitliche Abfolge ihrer Erstattung und der Unterrichtung der Personen an Bord entsprechen der Art des Notfalls und spiegeln die Dringlichkeit des Problems wider.</p> <p>Die Verfahren für das Räumen von Gefahrenzonen, für die Notabschaltung und die Verhütung weiterer Luftzufuhr sind der Art des Notfalls an-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.6 Verwendung von Sicherheitsdatenblättern (MSDS)</p> <p>Maßnahmen nach einem Zusammenstoß, einer Grundberührung oder einem Ladungsverlust</p> <p>Kenntnisse über Verfahren der medizinischen Ersten Hilfe an Bord von Öltankschiffen</p>		<p>gemessen und werden sofort umgesetzt.</p> <p>Das Erkennen eines medizinischen Notfalls und die sodann getroffenen Maßnahmen entsprechen der gängigen Praxis der Ersten Hilfe sowie internationalen Richtlinien.</p>
Vorsichtsmaßnahmen zur Verhütung einer Verschmutzung der Umwelt	Verständnis der Verfahren zur Verhütung einer Verschmutzung der Atmosphäre und der Umwelt	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Dank der Durchführung aller betrieblichen Tätigkeiten entsprechend allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen wird eine Verschmutzung der Meeresumwelt verhütet.</p>
Überwachung der Einhaltung rechtlicher Vorschriften	Kenntnis und Verständnis der einschlägigen Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:	Der Umgang mit den Ladungen entspricht einschlägigen IMO-Rechtsinstrumenten sowie allgemein anerkannten Normen und Arbeitssi-

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Schiffe (MARPOL) in seiner jeweils geltenden Fassung sowie sonstiger einschlägiger IMO-Rechtsinstrumente, Richtlinien der Wirtschaft und der im jeweiligen Hafen gängigen Regelungen	.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	sicherheits-Richtlinien aus der Wirtschaft.

Tabelle A-V/1-1-3

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für eine Fortbildung
im Ladungsumschlag auf Chemikalientankschiffen**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Fähigkeit zur sicheren Durchführung und zur Überwachung sämtlicher ladungsbezogener Tätigkeiten</p>	<p><i>Kenntnisse über Entwurf und Kennwerte von Chemikalientankschiffen</i></p> <p>Kenntnisse über den Entwurf von Chemikalientankschiffen sowie über deren Anlagen und Ausrüstung, insbesondere über</p> <p>.1 die allgemeine Anordnung und Bauweise</p> <p>.2 die Pumpvorrichtungen und die dazugehörigen Peripheriegeräte</p> <p>.3 die Bauweise und Anordnung der Tanks</p> <p>.4 die zuleitenden und ableitenden Rohrleitungssysteme</p> <p>.5 die Druck- und Temperaturregelungssysteme der Tanks und der Ladungsleitungen sowie die dazugehörigen Alarmierungsvorrichtungen</p> <p>.6 die Vorrichtungen zum Peilen und Überwachen des Füllstands und zur Alarmierung</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Nachrichten sind deutlich, werden verstanden und werden erfolgreich übermittelt.</p> <p>Alle ladungsbezogenen Tätigkeiten werden in sicherer Art und Weise sowie unter Berücksichtigung des Entwurfs, der Anlagen und der Ausrüstung von Chemikalientankschiffen durchgeführt.</p> <p>Dank Planung und Durchführung aller ladungsbezogenen Tätigkeiten sowie dank des richtigen Umgangs mit den damit verbundenen Risiken entsprechend bewährten Grundsätzen und Verfahrensweisen werden sichere Betriebsabläufe gewährleistet und eine Verschmutzung der Meeresumwelt verhütet.</p> <p>Durch die angewandten Verfahren für die Überwachung von der Sicherheit dienenden Vor- und Einrichtungen wird sichergestellt, dass alle Alarme sofort wahrge-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>bei drohender Überfüllung</p> <p>.7 die Gasspüranlagen</p> <p>.8 die Anlagen zum Wärmen oder zum Kühlen der Ladung</p> <p>.9 die Tankreinigungsanlagen</p> <p>.10 die dem Umweltschutz dienenden Vorrichtungen an Ladetanks</p> <p>.11 die Einrichtungen zur Aufnahme und Abgabe von Ballastwasser</p> <p>.12 die Luftzufuhr für den Ladungsbereich sowie die Belüftung für die Unterkünfte</p> <p>.13 die Anlagen für die Rückführung von Dämpfen aus der Ladung</p> <p>.14 die Brandbekämpfungseinrichtungen</p> <p>.15 Werkstoffe und Beschichtungen für Tanks, Rohrleitungen und Armaturen</p> <p>.16 das Sammeln und Behandeln des</p>		<p>nommen werden und dass darauf entsprechend allgemein anerkannten Verfahren reagiert wird.</p> <p>Durch die sachgerechte Art und Weise des Ladens, Stauens und Lösens der Ladung wird sichergestellt, dass der Stabilitäts- und Stresszustand des Schiffes während der Reise jederzeit innerhalb sicherer Grenzwerte bleibt.</p> <p>Eine eventuelle Nichteinhaltung der richtigen Verfahrensweisen im Zusammenhang mit ladungsbezogenen Tätigkeiten wird sofort als solche erkannt und beendet.</p> <p>Bei allen getroffenen Maßnahmen und angewandten Verfahren wird korrekt vorgegangen und es wird die geeignete ladungsbezogene Ausrüstung an Bord sachgerecht verwandt.</p> <p>Kalibrierung und Verwendung von Überwachungs- und Gasspürgeräten erfolgen entsprechend sicheren betrieblichen Vorgehens- und Verfah-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Ölschlamm</p> <p>theoretisches Wissen über Pumpen und Kenntnis ihrer Kennwerte, insbesondere Kenntnisse über die verschiedenen Typen von Ladepumpen und über deren sicheren Betrieb</p> <p>fortgeschrittenes Wissen um die Sicherheitskultur bei Tankschiffen und Fähigkeit zu deren praktischer Umsetzung</p> <p>Kenntnisse über Überwachungs- und Sicherheitssysteme, insbesondere über die Notabschaltung, und Verständnis ihrer Funktionsweise</p> <p><i>Laden, Löschen, Betreuen und Umladen der Ladung</i></p> <p>Fähigkeit zur Durchführung von ladungsbezogenen Messungen und Berechnungen</p> <p>Kenntnisse über die Wirkungen, die flüssige Massengutladungen auf den Trimm und die Stabilität des Schiffes sowie auf die Festigkeit des Schiffskörpers ausüben</p> <p>Kenntnisse über und Verständnis der Tätigkeiten</p>		<p>rensweisen.</p> <p>Die Aufgabenzuweisung an die Beschäftigten und deren Unterrichtung über die einzuhaltenden Verfahrensweisen und Arbeitsnormen erfolgen in einer der jeweiligen Einzelperson angemessenen Art und Weise und berücksichtigen den praktischen Arbeitsschutz.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>im Zusammenhang mit Chemikalien als Ladung, insbesondere über</p> <p>.1 Lade- und Löschpläne</p> <p>.2 Aufnahme und Abgabe von Ballast</p> <p>.3 Tankreinigungsarbeiten</p> <p>.4 die Regelung der Atmosphäre in den Tanks</p> <p>.5 das Inertisieren von Tanks</p> <p>.6 das Gasfreimachen von Tanks</p> <p>.7 das Umladen von einem Schiff zu einem anderen</p> <p>.8 Vorschriften für die Verminderung der Reaktionsfähigkeit und für die Stabilisierung der Ladung</p> <p>.9 Vorschriften über das Wärmen oder das Kühlen der Ladung sowie Kenntnis der Auswirkungen, die diese Vorgänge auf angrenzend gestaute Ladungen haben</p> <p>.10 Verträglichkeit der</p>		

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Ladung untereinander und Ladungstrennung</p> <p>.11 Ladungen mit hoher Viskosität</p> <p>.12 die Behandlung von Ladungsrückständen</p> <p>.13 das Betreten von Tanks aus betrieblichen Gründen</p> <p>Fähigkeit zur Ausarbeitung und Anwendung von Plänen, Verfahrensweisen und Prüflisten im Zusammenhang mit ladungsbezogenen Tätigkeiten</p> <p>Fähigkeit zur Kalibrierung und Verwendung von einzelnen Überwachungs- und Gasspürgeräten sowie von größeren Anlagen dieser Art</p> <p>Fähigkeit zum Einsatz und zur Beaufsichtigung von Personal mit ladungsbezogenen Verantwortung</p>		
<p>Vertrautheit mit den physikalischen und chemischen Eigenschaften von Chemikalienladungen</p>	<p>Kenntnisse über und Verständnis der chemischen und physikalischen Eigenschaften von schädlichen flüssigen Stoffen, insbesondere Kenntnisse über</p> <p>.1 Gefahrengruppen von chemischen Ladungen</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb ge-</p>	<p>Die Informationsquellen für das Erkennen der Eigenschaften und Kennzeichen von schädlichen flüssigen Stoffen und den dazugehörigen Gasen sowie von deren Auswirkungen auf die Sicherheit, den Umweltschutz und</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>(ätzend, giftig, entzündbar, explosiv)</p> <p>.2 Gruppen chemischer Stoffe und ihre industrielle Verwendung</p> <p>.3 Reaktivität von Ladungen</p> <p>Verständnis der in Sicherheitsdatenblättern (MSDS) enthaltenen Angaben</p>	<p>wonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>den Schiffsbetrieb werden sinnvoll genutzt.</p>
Vorsichtsmaßnahmen zur Gefahrenvermeidung	<p>Kenntnisse über und Verständnis der Gefahren im Zusammenhang mit dem Ladungsumschlag auf Chemikalienschiffen und der dagegen zu treffenden Maßnahmen, insbesondere über</p> <p>.1 die Explosions- und Brandgefahr</p> <p>.2 toxische Gefahren</p> <p>.3 Gesundheitsgefahren</p> <p>.4 die Zusammensetzung von Inertgasen</p> <p>.5 Gefahren aufgrund elektrostatischer Aufladung</p> <p>.6 Gefahren aufgrund der Reaktivität von Stoffen</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Die von der Chemikalienladung ausgehenden Gefahren für das Schiff und für die mit der Durchführung von ladungsbezogenen Tätigkeiten befassten Personen werden zutreffend erkannt und es werden sachgerechte Gegenmaßnahmen getroffen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.7 Gefahren aufgrund der Ätzwirkung von Stoffen</p> <p>.8 Gefahren, die von Ladungen mit niedrigem Siedepunkt ausgehen</p> <p>.9 Gefahren, die von Ladungen mit hoher Viskosität ausgehen</p> <p>.10 Gefahren, die von Ladungen ausgehen, welche sich verfestigen</p> <p>.11 Gefahren, die von Ladungen ausgehen, die Polymere bilden können</p> <p>Kenntnisse über und Verständnis der Gefahren, die sich aus der Nichtbefolgung einschlägiger Vorschriften und Regeln ergeben</p>		
Anwendung von Vorichtsmaßnahmen zum Arbeitsschutz und zur Unfallverhütung	Kenntnisse über und Verständnis von sicheren Arbeitsverfahren, insbesondere der für Chemikalienschiffe zutreffenden Risikoabschätzung sowie der an Bord für die persönliche Sicherheit geltenden Bestimmungen; dazu zählen insbesondere:	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem</p>	<p>Es werden jederzeit Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, Menschen und das Schiff vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Es wird auf eine sichere Arbeitsweise geachtet sowie die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.1 Vorsichtsmaßnahmen beim Betreten geschlossener Räume, insbesondere die richtige Verwendung der verschiedenen Arten von Atemschutzgeräten</p> <p>.2 Vorsichtsmaßnahmen vor und während der Durchführung von Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten</p> <p>.3 Vorsichtsmaßnahmen beim Schweißen, Drehen und Fräsen</p> <p>.4 Vorsichtsmaßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit bei Arbeiten an elektrischen Anlagen</p> <p>.5 die Verwendung geeigneter persönlicher Schutzausrüstung</p>	<p>Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>sachgerecht verwandt.</p> <p>Die gepflogene Arbeitsweise stimmt mit gesetzlichen Vorschriften, Verhaltenscodices und Arbeitserlaubnissen überein und trägt dem Umweltschutzgedanken Rechnung.</p> <p>Atemschutzgeräte werden richtig verwendet.</p> <p>Die für das Betreten geschlossener Räume geltenden Verfahren werden beachtet.</p>
Reaktionen auf Notfallsituationen	<p>Kenntnisse über und Verständnis von Notfallverfahren auf Chemikalienschiffen, insbesondere über</p> <p>.1 die auf das Schiff bezogenen Pläne für Reaktionen auf Notfälle</p> <p>.2 die Beendigung von</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p>	<p>Art und Intensität des Notfalls werden sofort richtig erkannt und die als Reaktion darauf getroffenen Maßnahmen entsprechen allgemein anerkannten Notfallverfahren und -plänen.</p> <p>Die nach Priorität geordnete Abfolge und die Ein-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>ladungsbezogenen Tätigkeiten in einer Notfallsituation</p> <p>.3 Maßnahmen im Fall einer Störung oder eines Ausfalls von Anlagen oder Diensten von wesentlicher Bedeutung für die Ladung</p> <p>.4 Brandbekämpfung auf Chemikaliertankschiffen</p> <p>.5 Bergung aus geschlossenen Räumen</p> <p>.6 Reaktivität von Ladungen</p> <p>.7 Überbordwerfen von Ladung</p> <p>.8 Verwendung von Sicherheitsdatenblättern (MSDS)</p> <p>Maßnahmen nach einem Zusammenstoß, einer Grundberührung oder einem Ladungsverlust</p> <p>Kenntnisse über Verfahren der medizinischen Ersten Hilfe an Bord von Chemikaliertankschiffen unter Bezugnahme auf den „Leitfaden für Medizinische Erste-Hilfe-</p>	<p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>stufung der Meldungen sowie die zeitliche Abfolge ihrer Erstattung und der Unterrichtung der Personen an Bord entsprechen der Art des Notfalls und spiegeln die Dringlichkeit des Problems wider.</p> <p>Die Verfahren für das Räumen von Gefahrenzonen, für die Notabschaltung und die Verhütung weiterer Luftzufuhr sind der Art des Notfalls angemessen und werden sofort umgesetzt.</p> <p>Das Erkennen eines medizinischen Notfalls und die sodann getroffenen Maßnahmen entsprechen der gängigen Praxis der Ersten Hilfe sowie internationalen Richtlinien.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern“ (MFAG)		
Vorsichtsmaßnahmen zur Verhütung einer Verschmutzung der Umwelt	Verständnis der Verfahren zur Verhütung einer Verschmutzung der Atmosphäre und der Umwelt	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm 	Dank der Durchführung aller betrieblichen Tätigkeiten entsprechend allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen wird eine Verschmutzung der Meeresumwelt verhütet.
Überwachung der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften	<p>Kenntnis und Verständnis der einschlägigen Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) sowie sonstiger einschlägiger IMO-Rechtsinstrumente, Richtlinien der Wirtschaft und der im jeweiligen Hafen gängigen Regelungen</p> <p>Vertiefte Kenntnis im Gebrauch des IBC-Code und</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Aus- 	Der Umgang mit den Ladungen entspricht einschlägigen IMO-Rechtsinstrumenten sowie allgemein anerkannten Normen und Arbeitssicherheits-Richtlinien aus der Wirtschaft.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	damit zusammenhängender Unterlagen	bildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	

Abschnitt A-V/1-2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Schiffsoffizieren und Schiff sleuten auf Flüssiggastankschiffen

Befähigungsnorm

1 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung im Umschlag der Ladung von Flüssiggastankschiffen muss

- .1 nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-V/1-2-1 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen;
- .2 einen Nachweis darüber erbringen, dass er
 - .2.1 das in Spalte 2 von Tabelle A-V/1-2-1 aufgeführte Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde erworben hat sowie
 - .2.2 die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-V/1-2-1 zusammenfassend dargestellt.

2 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Fortbildung im Umschlag der Ladung von Flüssiggastankschiffen muss

- .1 nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-V/1-2-2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen;
- .2 einen Nachweis darüber erbringen, dass er

- .2.1 das in Spalte 2 von Tabelle A-V/1-2-2 aufgeführte Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde erworben hat sowie
- .2.2 die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-V/1-2-2 zusammenfassend dargestellt.

Tabelle A-V/1-2-1

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in der Grundausbildung
im Ladungsumschlag auf Flüssiggastankschiffen**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Persönlicher Beitrag zum sicheren Betrieb von Flüssiggastankschiffen	<p><i>Kenntnisse über Entwurf und betriebliche Kennwerte von Flüssiggastankschiffen</i></p> <p>Grundkenntnisse über Flüssiggastankschiffe</p> <p>.1 Typen von Flüssiggastankschiffen</p> <p>.2 die allgemeine Anordnung und Bauweise</p> <p>Grundkenntnisse über ladungsbezogene Tätigkeiten:</p> <p>.1 Rohrleitungssysteme und Ventile</p> <p>.2 Ladungsumschlagsgerät</p> <p>.3 Laden, Löschen sowie Ladungsfürsorge während der Reise</p> <p>.4 das Notabschaltungs-system</p> <p>.5 das Auswaschen, restlose Entleeren, Gasfreimachen und Inertisieren von Tanks</p> <p>Grundkenntnisse über die physikalischen Eigen-</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Im jeweiligen Verantwortungsbereich werden Nachrichten deutlich und wirksam übermittelt.</p> <p>Dank der Durchführung aller ladungsbezogenen Tätigkeiten entsprechend allgemein anerkannten Grundsätze und Verfahrensweisen werden sichere Betriebsabläufe gewährleistet.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	schaften von Flüssigkeiten: .1 Eigenschaften und Kennzeichen .2 Druck und Temperatur, insbesondere der Zusammenhang zwischen Dampfdruck und Temperatur .3 Arten der Entstehung von elektrostatischer Aufladung .4 chemische Symbole Wissen um die Sicherheitskultur bei Tankschiffen und Fähigkeit zu deren praktischer Umsetzung		
Vorsichtsmaßnahmen zur Gefahrenvermeidung	Grundkenntnisse über die Gefahren im Zusammenhang mit dem Ladungsumschlag auf Tankschiffen, insbesondere über .1 Gesundheitsgefahren .2 Umweltgefahren .3 Gefahren aufgrund der Reaktion mehrerer Stoffe untereinander .4 Korrosionsgefahren .5 Explosions- und Brandgefahr .6 von Zündquellen aus-	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Aus-	Es werden die in Sicherheitsdatenblättern (MSDS) angegebenen von der Ladung ausgehenden Gefahren für das Schiff und die Personen an Bord zutreffend erkannt und nach allgemein anerkannten Verfahren die zweckdienlichen Maßnahmen getroffen. Das Erkennen einer gefährlichen Situation und die Maßnahmen, die getroffen werden, wenn eine gefährliche Situation bemerkt wird, entsprechen

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>gehende Gefahren</p> <p>.7 Gefahren aufgrund elektrostatischer Aufladung</p> <p>.8 Vergiftungsgefahren</p> <p>.9 undichte Stellen, durch die Gase und Dämpfe austreten können, sowie Gas- und Dampf- wolken</p> <p>.10 Gefahren aufgrund extrem niedriger Temperaturen</p> <p>.11 Gefahren aufgrund hohen Druckes</p> <p>Grundkenntnisse über Verfahren zur Eindämmung oder Ausschaltung von Gefahren:</p> <p>.1 Einsatz von Inertgas, Trocknungsmitteln und Überwachungsverfahren</p> <p>.2 Maßnahmen gegen elektrostatische Aufladung</p> <p>.3 Belüftung</p> <p>.4 Ladungstrennung</p> <p>.5 Verminderung der Reaktionsfähigkeit der Ladung</p>	<p>bildungsprogramm</p>	<p>allgemein anerkannten Verfahrensweisen und der nach allgemeinem Dafürhalten besten Vorgehensweise.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.6 Wichtigkeit der Verträglichkeit der Ladung untereinander</p> <p>.7 Überwachung und Beeinflussung der Umgebungsluft</p> <p>.8 Prüfung von Stellen an Bord auf das Vorhandensein gefährlicher Gase oder Dämpfe hin</p> <p>Verständnis der Angaben in Sicherheitsdatenblättern (MSDS)</p>		
Anwendung von Vorichtsmaßnahmen zum Arbeitsschutz und zur Unfallverhütung	<p>Kenntnisse über die Funktionsweise und die richtige Verwendung von Gasspürgeräten und ähnlicher Ausrüstung</p> <p>Kenntnisse über die richtige Verwendung von Sicherheitsausrüstung und Schutzvorrichtungen, insbesondere von:</p> <p>.1 Atemschutzgeräten und Ausrüstung für das Verlassen von Tanks</p> <p>.2 Schutzkleidung und Schutzausrüstung</p> <p>.3 Wiederbelebungsgeräten</p> <p>.4 Bergungs- und Flucht-</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Die für das Betreten geschlossener Räume geltenden Verfahren werden beachtet.</p> <p>Es werden jederzeit die Verfahren und eine sichere Arbeitsweise eingehalten, die dem Zweck dienen, das Schiff und die Personen an Bord vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Es wird die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwandt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>gerät</p> <p>Grundkenntnisse über sichere Arbeitsverfahren nach Maßgabe der für Flüssiggastankschiffe geltenden gesetzlichen Vorschriften, den Arbeitsschutz-Richtlinien der Wirtschaft und den an Bord geltenden persönlichen Sicherheitsbestimmungen, insbesondere</p> <p>.1 Vorsichtsmaßnahmen beim Betreten geschlossener Räume</p> <p>.2 Vorsichtsmaßnahmen vor und während der Durchführung von Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten</p> <p>.3 Sicherheitsmaßnahmen beim Schweißen, Drehen und Fräsen</p> <p>.4 Sicherheit beim Umgang mit elektrischem Strom</p> <p>.5 Sicherheits-Prüfliste für die Schnittstellen zwischen Schiff und Land</p> <p>Grundkenntnisse über Erste Hilfe mit Bezug auf Sicherheitsdatenblätter</p>		<p>Es wird darauf geachtet, was beim Leisten von Erster Hilfe unbedingt zu tun ist und was auf keinen</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	(MSDS)		Fall gemacht werden darf.
Durchführung von Brandbekämpfungsmaßnahmen	<p>Fähigkeit zum Organisieren von Brandschutzmaßnahmen auf Tankschiffen sowie Kenntnis der zu treffenden Maßnahmen</p> <p>Kenntnisse über besondere Gefahren im Zusammenhang mit dem Umschlag und der Beförderung von Flüssiggas als Massengut</p> <p>Kenntnisse über die Brandbekämpfungsmittel, die zum Löschen von Schadfeuern benutzt werden, welche durch Gas unterhalten werden</p> <p>Fähigkeit zum Betrieb von fest eingebauten Schaumprühanlagen zur Brandbekämpfung</p> <p>Fähigkeit zum Bedienen von tragbaren Schaumprühgeräten zur Brandbekämpfung</p> <p>Fähigkeit zum Bedienen von fest eingebauten Löschpulveranlagen</p> <p>Grundkenntnisse über die Begrenzung von Ladungsverlusten bei Brandbekämpfungsmaßnahmen</p>	<p>Nachweis durch Unterweisung und praktische Übungen unter zugelassenen und wirklichkeitsnahen Übungsbedingungen (zum Beispiel am Simulator erzeugte Bordbedingungen) sowie nach Möglichkeit bei Dunkelheit</p>	<p>Die Sofortmaßnahmen, die getroffen werden, wenn eine Notfallsituation bemerkt wird, und die Folgemaßnahmen entsprechen allgemein anerkannten Vorgehens- und Verfahrensweisen.</p> <p>Die Maßnahmen, die beim Erkennen des Signals zum Melden am Sammelplatz getroffen werden, sind dem zugrundeliegenden Notfall angemessen und werden entsprechend allgemein anerkannten Verfahrensweisen durchgeführt.</p> <p>Bekleidung und Ausrüstung sind der Art der Brandbekämpfungsmaßnahmen angemessen.</p> <p>Zeitlicher Ablauf und Aufeinanderfolge der einzelnen Maßnahmen sind den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessen.</p> <p>Brände werden durch Anwendung zweckmäßiger Vorgehensweisen, Techniken und Löschmittel gelöscht.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Reaktionen auf Notfallsituationen	Grundkenntnisse über Notfallverfahren, insbesondere über die Notabschaltung	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Art und Intensität des Notfalls werden sofort richtig erkannt und die als Reaktion darauf getroffenen Maßnahmen entsprechen den einschlägigen Notfallverfahren und -plänen.
Vorsichtsmaßnahmen zur Verhütung einer Verschmutzung der Umwelt durch das Freisetzen von Flüssiggas	Grundkenntnisse über die Auswirkungen einer Verschmutzung auf Menschen sowie auf Flora und Fauna des Meeres Grundkenntnisse über die an Bord gängigen Verfahren zur Verschmutzungsverhütung Grundkenntnisse über die im Fall eines Ladungsverlustes zu treffenden Maßnahmen, insbesondere über die Notwendigkeit, .1 die zuständigen Personen mit den einschlägigen Informationen	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Es werden jederzeit Verfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, die Umwelt vor Schäden zu bewahren.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	zu versorgen .2 bei der Umsetzung der an Bord gängigen Ver- fahren zur Eindäm- mung des Ladungsver- lustes unterstützend mitzuwirken .3 Sprödbruch zu verhin- dern		

Tabelle A-V/1-2-2

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für eine Fortbildung
im Ladungsumschlag auf Flüssiggastankschiffen**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Fähigkeit zur sicheren Durchführung und zur Überwachung sämtlicher ladungsbezogener Tätigkeiten</p>	<p><i>Kenntnisse über Entwurf und Kennwerte von Flüssiggastankschiffen</i></p> <p>Kenntnisse über den Entwurf von Flüssiggastankschiffen sowie über deren Anlagen und Ausrüstung, insbesondere über</p> <p>.1 die verschiedenen Typen von Flüssiggastankschiffen und die verschiedenen Bauweisen der Ladetanks</p> <p>.2 die allgemeine Anordnung und Bauweise</p> <p>.3 die Vorrichtungen zum Umschließen der Ladung, insbesondere über die Werkstoffe für deren Bau und Isolierung</p> <p>.4 das Umschlagsgerät und dessen periphere Vorrichtungen, insbesondere</p> <p>.1 die Ladepumpen und die dazugehörigen Vorrichtungen</p> <p>.2 die Ladungsleitun-</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Nachrichten sind deutlich, werden verstanden und werden erfolgreich übermittelt.</p> <p>Alle ladungsbezogenen Tätigkeiten werden in sicherer Art und Weise sowie unter Berücksichtigung des Entwurfs, der Anlagen und der Ausrüstung von Flüssiggastankschiffen durchgeführt.</p> <p>Alle Pumpvorgänge werden entsprechend allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen durchgeführt und entsprechen der Art der Ladung.</p> <p>Dank Planung und Durchführung aller ladungsbezogenen Tätigkeiten sowie dank des richtigen Umgangs mit den damit verbundenen Risiken entsprechend allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen werden sichere Betriebsabläufe gewährleistet und eine Verschmutzung der Meeresumwelt verhütet.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>gen und deren Ventile</p> <p>.3 die Geräte zum Messen der Ausdehnung des Ladungsvolumens</p> <p>.4 die Flammenabweiser</p> <p>.5 die Temperaturüberwachungsanlagen</p> <p>.6 die Vorrichtungen zum Peilen des Füllstands der Ladetanks</p> <p>.7 die Vorrichtungen zur Überwachung und Regelung des Drucks in den Tanks</p> <p>.5 die Vorrichtungen zur Aufrechterhaltung einer gleichbleibenden Ladungstemperatur</p> <p>.6 die Anlagen für die Regelung der Tankatmosphäre (zum Beispiel mit Inertgas oder Stickstoff als Betriebsmittel), insbesondere deren Lagerung, Erzeugung und Verteilung</p>		<p>Durch die sachgerechte Art und Weise des Ladens, Stauens und Lösens der Flüssiggasladung wird sichergestellt, dass der Stabilitäts- und Belastungszustand des Schiffes während der Reise jederzeit innerhalb si-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.7 die Anlagen zur Heizung der Kofferdämme</p> <p>.8 die Gasspüranlagen</p> <p>.9 das Ballastsystem</p> <p>.10 die Anlagen zum Absaugen des aus der Ladung abdampfenden Gases</p> <p>.11 die Anlagen zur Wiederverflüssigung des aus der Ladung abgedampften Gases</p> <p>.12 das Notabschaltungs-system für die Ladel-eitungen</p> <p>.13 die Geräte für das Messen des Ladungs-volumens</p> <p>Theoretisches Wissen über Pumpen und Kenntnis ihrer Kennwerte, insbesondere Kenntnisse über die verschiedenen Typen von Ladepumpen und über deren sicheren Betrieb</p> <p><i>Laden, Löschen, Betreuen und Umladen der Ladung</i></p> <p>Kenntnisse über die Wirkungen, die flüssige Massengutladungen auf den</p>		<p>cherer Grenzwerte bleibt.</p> <p>Eine eventuelle Nichteinhaltung der richtigen Verfahrensweisen im Zusammenhang mit ladungsbezogenen Tätigkeiten wird sofort als solche erkannt und beendet.</p> <p>Bei allen getroffenen Maßnahmen und angewandten Verfahren wird die geeignete an Bord zur Verfügung stehende Ausrüstung sachgerecht angewandt und in vollem Umfang genutzt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Trimm und die Stabilität des Schiffes sowie auf die Festigkeit des Schiffskörpers ausüben</p> <p>Vertieftes Wissen um die Sicherheitskultur bei Tankschiffen und Fähigkeit zu deren praktischer Umsetzung</p> <p>Vertiefte Fähigkeit zur Anwendung sicherer Vorgehensweisen, Verfahrensweisen und Prüflisten im Zusammenhang mit allen ladungsbezogenen Tätigkeiten, insbesondere in folgenden Bereichen:</p> <p>.1 in der Zeit nach dem Anlagern und Laden:</p> <p>.1 Überprüfung der Tanks</p> <p>.2 Inertisieren (Verringerung des Sauerstoffgehalts, Herabsetzung des Taupunkts)</p> <p>.3 Aufgasen</p> <p>.4 Abkühlen</p> <p>.5 Laden</p> <p>.6 Abgabe von Ballast</p> <p>.7 Probennahme, ins-</p>		<p>Kalibrierung und Verwendung von Überwachungs- und Gasspürgeräten erfolgen entsprechend sicheren betrieblichen Vorgehens- und Verfahrensweisen.</p> <p>Durch die angewandten Verfahren für die Überwachung von der Sicherheit dienenden Vor- und Einrichtungen wird sichergestellt, dass alle Alarme sofort wahrgenommen werden und dass darauf entsprechend allgemein anerkannten Verfahren reagiert wird.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>besondere Proben- nahme im ge- schlossenen Regel- kreis</p> <p>.2 während der Seereise:</p> <p>.1 Abkühlen</p> <p>.2 Aufrechterhalten des Drucks</p> <p>.3 Absaugen des aus der Ladung ab- dampfenden Gases</p> <p>.4 Verringerung der Reaktivität der La- dung</p> <p>.3 beim Löschen:</p> <p>.1 Löschen</p> <p>.2 Aufnahme von Ballast</p> <p>.3 Anlagen für das Entleeren und Rei- nigen der Tanks</p> <p>.4 Anlagen zum Ent- fernen sämtlicher Flüssigkeitsreste aus den Tanks</p> <p>.4 Vorbereitungen vor dem Anlegen:</p> <p>.1 Aufwärmen</p> <p>.2 das Inertisieren von Tanks</p>		

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.3 das Gasfreimachen von Tanks</p> <p>.5 Umladen von einem Schiff zu einem anderen</p> <p>Vertiefte Fähigkeit zur Durchführung von ladungsbezogenen Messungen und Berechnungen:</p> <p>.1 Messungen und Berechnungen mit der Ladung im flüssigen Aggregatzustand</p> <p>.2 Messungen und Berechnungen mit der Ladung im gasförmigen Aggregatzustand</p> <p>.3 Messung und Berechnung der an Bord mitgeführten Menge ('On Board Quantity = OBQ')</p> <p>.4 Messung und Berechnung der an Bord verbleibenden Menge ('Remain On Board = ROB')</p> <p>.5 Berechnungen der Menge des aus der Ladung abdampfenden Gases</p> <p>Vertiefte Fähigkeit zum</p>		<p>Die Aufgabenzuweisung an die Beschäftigten und deren Unterrichtung über die einzuhaltenden Verfahrensweisen und Arbeitsnormen erfolgen in einer der jeweiligen Einzelperson angemessenen Art und Weise und berücksichtigen den praktischen Arbeitsschutz.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Einsatz und zur Beaufsichtigung von Personal mit ladungsbezogenen Verantwortung		
Vertrautheit mit den physikalischen und chemischen Eigenschaften von Flüssiggasladungen	<p>Kenntnisse über und Verständnis der Grundzüge von Chemie und Physik sowie der einschlägigen Begriffsbestimmungen im Zusammenhang mit der sicheren Beförderung verflüssigter Gase als Massengut in Schiffen, insbesondere Kenntnisse über</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 die chemische Struktur von Gasen .2 die Eigenschaften und Kennwerte von verflüssigten Gasen (einschließlich CO₂) und deren Dämpfen, insbesondere über <ul style="list-style-type: none"> .1 die einfachen Gesetzmäßigkeiten bei Gasen .2 Aggregatzustände .3 die Dichte von Gasen im flüssigen und im gasförmigen Zustand .4 Diffusion und gegenseitiges Durchdringen von Gasen 	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm 	<p>Die Informationsquellen für das Erkennen der Eigenschaften und Kennzeichen von verflüssigten Gasen sowie von deren Auswirkungen auf die Sicherheit, den Umweltschutz und den Schiffsbetrieb werden sinnvoll genutzt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.5 Komprimierung von Gasen</p> <p>.6 Wiederverflüssigen und Wiedereinfrieren von Gasen</p> <p>.7 kritische Temperaturen und Drücke von Gasen</p> <p>.8 Flammpunkt, oberer und unterer Explosionstemperatur-Grenzwert, Selbstentzündungstemperatur</p> <p>.9 Verträglichkeit und Reaktivität von Gasen untereinander sowie positive Trennung von Gasen</p> <p>.10 Polymerisation</p> <p>.11 Verhältnis zwischen dem Druck des gesättigten Dampfes und der Referenztemperatur</p> <p>.12 Taupunkt und Siedepunkt</p> <p>.13 Schmieren von Kompressoren</p> <p>.14 Hydratisierung</p>		

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.3 die Eigenschaften un- vermischter Flüssig- keiten</p> <p>.4 das Wesen und die Ei- genschaften von Lö- sungen</p> <p>.5 thermodynamische Einheiten</p> <p>.6 grundlegende thermo- dynamische Gesetz- mäßigkeiten in Form von Texten und Zeichnungen</p> <p>.7 Eigenschaften von Werkstoffen</p> <p>.8 Auswirkungen niedri- ger Temperaturen – Sprödbruch</p> <p>Verständnis der in Sicher- heitsdatenblättern (MSDS) enthaltenen An- gaben</p>		
Vorsichtsmaßnahmen zur Gefahrenvermeidung	<p>Kenntnisse über und Ver- ständnis der Gefahren im Zusammenhang mit dem Ladungsumschlag auf Flüssiggastankschiffen sowie Kenntnis der dage- gen zu treffenden Maß- nahmen; zu diesen Gefah- ren zählen insbesondere</p> <p>.1 die Brandgefahr</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leis- tungen, die auf eine oder mehrere der nachstehen- den Arten erbracht wur- den:</p> <p>.1 anerkannte im regulä- ren Dienstbetrieb ge- wonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem</p>	<p>Die von der Flüssiggasla- dung ausgehenden Gefah- ren für das Schiff und für die mit der Durchführung von ladungsbezogenen Tätigkeiten befassten Per- sonen werden zutreffend erkannt und es werden sachgerechte Gegenmaß- nahmen getroffen.</p> <p>Der Gebrauch der</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.2 die Explosionsgefahr</p> <p>.3 toxische Gefahren</p> <p>.4 Gefahren aufgrund der Reaktivität von Stoffen</p> <p>.5 Gefahren aufgrund der Ätzwirkung von Stoffen</p> <p>.6 Gesundheitsgefahren</p> <p>.7 die Zusammensetzung von Inertgasen</p> <p>.8 Gefahren aufgrund elektrostatischer Aufladung</p> <p>.9 Gefahren, die von Ladungen ausgehen, die Polymere bilden können</p> <p>Vertiefte Fähigkeit zur Kalibrierung und Verwendung von einzelnen Überwachungs- und Gasspürgeräten sowie von größeren Anlagen dieser Art</p> <p>Kenntnisse über und Verständnis der Gefahren, die sich aus der Nichtbefolgung einschlägiger Vorschriften und Regeln ergeben</p>	<p>Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Gasspürgeräte erfolgt nach Maßgabe der einschlägigen Handbücher und nach guter Fachpraxis.</p>
Anwendung von Vor-	Kenntnisse über und Ver-	Prüfung und Beurteilung	Es werden jederzeit Ver-

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
sichtsmaßnahmen zum Arbeitsschutz und zur Unfallverhütung	<p>ständnis von sicheren Arbeitsverfahren, insbesondere der für Flüssiggastankschiffe zutreffenden Risikoabschätzung sowie der an Bord für die persönliche Sicherheit geltenden Bestimmungen; dazu zählen insbesondere:</p> <p>.1 Vorsichtsmaßnahmen beim Betreten geschlossener Räume (zum Beispiel Kompressorräume), insbesondere die richtige Verwendung der verschiedenen Arten von Atemschutzgeräten</p> <p>.2 Vorsichtsmaßnahmen vor und während Instandsetzungs- und Wartungsarbeiten, insbesondere Arbeiten an den Pumpen-, Rohrleistungs-, elektrischen und Steuerungssystemen</p> <p>.3 Vorsichtsmaßnahmen beim Schweißen, Drehen und Fräsen</p> <p>.4 Vorsichtsmaßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit bei Arbeiten an elektrischen Anlagen</p>	<p>von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>fahren eingehalten, die dem Zweck dienen, Menschen und das Schiff vor Schaden zu bewahren.</p> <p>Es wird auf eine sichere Arbeitsweise geachtet sowie die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwendet.</p> <p>Die geflogene Arbeitsweise stimmt mit gesetzlichen Vorschriften, Verhaltenscodices und Arbeitserlaubnissen überein und trägt dem Umweltschutzgedanken Rechnung.</p> <p>Atemschutzgeräte werden richtig verwendet.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.5 die Verwendung geeigneter persönlicher Schutzausrüstung</p> <p>.6 Vorsichtsmaßnahmen gegen Kälteverbrennungen und Erfrierungen</p> <p>.7 die richtige Verwendung von Geräten zur Überwachung der Akkumulation von Giften im eigenen Körper</p>		
Reaktionen auf Notfallsituationen	<p>Kenntnisse über und Verständnis von Notfallverfahren auf Flüssiggastankschiffen, insbesondere über</p> <p>.1 die auf das Schiff bezogenen Pläne für Reaktionen auf Notfälle</p> <p>.2 das Verfahren zur Beendigung von ladungsbezogenen Tätigkeiten in einer Notfallsituation</p> <p>.3 die Tätigkeiten zum Schließen von Ladungsventilen in einer Notfallsituation</p> <p>.4 Maßnahmen im Fall einer Störung oder eines Ausfalls von Anlagen oder Diensten</p>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <p>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</p> <p>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</p> <p>.3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator</p> <p>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</p>	<p>Art und Intensität des Notfalls werden sofort richtig erkannt und die als Reaktion darauf getroffenen Maßnahmen entsprechen allgemein anerkannten Notfallverfahren und -plänen.</p> <p>Die Reihenfolge der getroffenen Maßnahmen und die Einstufung sowie die zeitliche Abfolge der abgesetzten Meldungen und der Unterrichtung der Personen an Bord entsprechen der Art des Notfalls und spiegeln die Dringlichkeit des Problems wider.</p> <p>Die Evakuierung des Schiffes sowie die Notabschaltung und die Trennung der dafür vorgesehenen</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>von wesentlicher Bedeutung für ladungsbezogene Tätigkeiten</p> <p>.5 Brandbekämpfung auf Flüssiggastankschiffen</p> <p>.6 das Überbordwerfen von Ladung</p> <p>.7 Bergung aus geschlossenen Räumen</p> <p>Kenntnis der Maßnahmen, die nach einem Zusammenstoß, einer Grundberührung, einem Ladungsverlust oder dann zu treffen sind, wenn das Schiff in einer Wolke giftigen oder entzündlichen Dampfes eingehüllt ist</p> <p>Kenntnisse über Verfahren der medizinischen Ersten Hilfe an Bord von Flüssiggastankschiffen und über zu verabreichende Gegengifte unter Bezugnahme auf den „Leitfaden für Medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern“ (MFAG)</p>		<p>Anlagen und Geräte vom Stromnetz sind der Art des Notfalls angemessen und werden sofort umgesetzt.</p> <p>Das Erkennen eines medizinischen Notfalls und die sodann getroffenen Maßnahmen entsprechen der gängigen Praxis der Ersten Hilfe sowie internationalen Richtlinien.</p>
Vorsichtsmaßnahmen zur Verhütung einer Verschmutzung der Umwelt	Verständnis der Verfahren zur Verhütung einer Verschmutzung der Umwelt	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wur-	Dank der Durchführung aller betrieblichen Tätigkeiten entsprechend allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfah-

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
		den: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	rensweisen wird eine Verschmutzung der Meeresumwelt verhütet.
Überwachung der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften	Kenntnis und Verständnis der einschlägigen Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) sowie sonstiger einschlägiger IMO-Rechtsinstrumente, Richtlinien der Wirtschaft und der im jeweiligen Hafengängigen Regelungen Vertiefte Kenntnis im Gebrauch des IBC- und des IGC-Code sowie damit zusammenhängender Unterlagen	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Der Umgang mit den Flüssiggasladungen entspricht einschlägigen IMO-Rechtsinstrumenten sowie allgemein anerkannten Normen und Arbeitssicherheits-Richtlinien aus der Wirtschaft.

Abschnitt A-V/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Schiffsoffizieren, Schiffsteuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen

Ausbildung in der Führung von Menschenmengen

1 Die Ausbildung in der Führung von Menschenmengen, die nach Regel V/2 Absatz 4 für Personen vorgeschrieben ist, die laut Eintragung in der Sicherheitsrolle dazu eingeteilt sind, Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen in Notfällen Unterstützung zu gewähren, muss nachstehende Punkte einschließen, ohne jedoch notwendigerweise darauf beschränkt zu sein:

- .1 gewisse Kenntnisse über die Pläne für den Umgang mit Rettungsmitteln und für das Verlassen des Schiffes; hierzu zählen insbesondere
 - .1.1 die Kenntnis der Sicherheitsrollen und der Anweisungen für den Notfall;
 - .1.2 die Kenntnis der Notausgänge;
 - .1.3 die Kenntnis der für die Verwendung von Aufzügen geltenden Beschränkungen;
- .2 die Fähigkeit, Fahrgästen auf dem Weg zu den Sammelplätzen und Einbootungsstationen zu helfen; hierzu zählen insbesondere
 - .2.1 die Fähigkeit, unmissverständliche und Zuversicht erweckende Anweisungen zu geben;
 - .2.2 die Fähigkeit zur Lenkung von Fahrgästen in Korridoren, Treppenhäusern und Gängen;
 - .2.3 die Fähigkeit zum Freihalten der Fluchtwege von Hindernissen;
 - .2.4 die Fähigkeit zur Anwendung der verfügbaren Methoden der Evakuierung Behinderter sowie von Personen, die besonderer Unterstützung bedürfen;
 - .2.5 die Fähigkeit zur Durchsuchung von Unterkunftsräumen nach möglicherweise dort verbliebenen Fahrgästen;
- .3 Kenntnisse über die Verfahren zum Sammeln der Fahrgäste, insbesondere

- .3.1 das Bewusstsein, wie wichtig es ist, Ordnung zu bewahren;
- .3.2 die Fähigkeit, dafür zu sorgen, dass Panik vermieden oder vorhandene Panik verringert wird;
- .3.3 die Fähigkeit, in geeigneten Fällen für das Durchzählen bei der Evakuierung des Schiffes das Fahrgastmanifest zu benutzen;
- .3.4 die Fähigkeit, sicherzustellen, dass die Fahrgäste zweckmäßig gekleidet sind und ihre Rettungswesten richtig angelegt haben.

Sicherheitsausbildung für Personen, die unmittelbare Dienste für Fahrgäste in Fahr- gasträumen leisten

2 Durch die nach Regel V/2 Absatz 5 vorgeschriebene zusätzliche Sicherheitsausbildung muss zumindest sichergestellt werden, dass die nachstehenden Fähigkeiten erworben werden:

Verständigung

- .1 Fähigkeit zur Verständigung mit Fahrgästen in einer Notfallsituation; dabei ist nachstehendes zu berücksichtigen:
 - .1.1 die Frage, welche Sprache oder Sprachen angesichts der Staatsangehörigkeiten der Fahrgäste zweckmäßig ist oder sind, die auf der betreffenden Route befördert werden;
 - .1.2 die Wahrscheinlichkeit, dass die Fähigkeit, einen Grundwortschatz in Englisch für grundlegende Anweisungen zu benutzen, eine Möglichkeit zur Verständigung mit einem unterstützungsbedürftigen Fahrgast bieten kann, und zwar unabhängig von der Frage, ob der Fahrgast und das Besatzungsmitglied eine gemeinsame Sprache sprechen oder nicht;
 - .1.3 die mögliche Notwendigkeit, sich in einer Notfallsituation, wenn sich eine mündliche Verständigung als unpraktisch erweist, auf eine andere Art und Weise verständlich zu machen, beispielsweise durch demonstratives Vorführen einer Handlung, durch Handsignale oder indem die Aufmerksamkeit von Fahrgästen auf die Stellen an Bord gelenkt werden, wo sich schriftliche Anweisungen, die Sammelplätze, Rettungsmittel oder Fluchtwege befinden;

- .1.4 der Umfang, in dem Fahrgästen in deren Muttersprache oder Muttersprachen vollständige Sicherheitsanweisungen erteilt worden sind;
- .1.5 die Frage, in welchen Sprachen in einer Notfallsituation oder bei einer Übung Notfalldurchsagen verbreitet werden können, um Fahrgästen wichtige Hinweise zu übermitteln und Besatzungsmitgliedern die Hilfeleistung für Fahrgäste zu erleichtern.

Rettungsmittel

- .2 Fähigkeit, Fahrgästen die Verwendung persönlicher Rettungsmittel vorzuführen.

Einbootungsverfahren

- .3 An- und Vonbordgehen von Fahrgästen unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse Behinderter und von unterstützungsbedürftigen Personen.

Ausbildung in Krisenbewältigung und in menschlichen Verhaltensweisen

3 Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite technische Schiffsoffiziere und sämtliche Personen, die dazu eingeteilt sind, für die Sicherheit von Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen in Notfällen zuständig zu sein, müssen

- .1 entsprechend ihrer Funktion, ihren Aufgaben und Verantwortung nach Maßgabe von Tabelle A-V/2 die nach Regel V/2 Absatz 6 vorgeschriebene zugelassene Ausbildung in Krisenbewältigung und in menschlichen Verhaltensweisen erfolgreich abgeschlossen haben und
- .2 einen Nachweis darüber erbringen, dass die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt worden ist; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-V/2 zusammenfassend dargestellt.

Ausbildung in Fahrgastsicherheit, Ladungssicherheit und Dichtigkeit des Schiffskörpers

4 Durch die nach Regel V/2 Absatz 7 vorgeschriebene Ausbildung in Fahrgastsicherheit, Ladungssicherheit und Dichtigkeit des Schiffskörpers für Kapitäne, Erste Offiziere, Leiter der Maschinenanlage, Zweite technische Offiziere und alle Personen, denen eine unmittelbare Verantwortung für das An- und Vonbordgehen von Fahrgästen, für das Laden, Löschen oder Sichern von Ladung oder für das Verschließen von Öffnungen in der Außenhaut an Bord von

Ro-Ro-Fahrgastschiffen zugewiesen worden ist, muss zumindest sichergestellt werden, dass die Fähigkeiten erworben werden, die den Aufgaben und Verantwortung der genannten Personen angemessen sind; Einzelheiten ergeben sich aus der nachstehenden Darstellung.

Verfahren für das Anbordnehmen von Ladung und Fahrgästen

- .1 Fähigkeit zur ordnungsmäßigen Anwendung der für das betreffende Schiff eingeführten Verfahren betreffend
 - .1.1 das Laden und Löschen von Straßen- und Schienenfahrzeugen sowie von sonstigen Beförderungseinheiten einschließlich der damit zusammenhängenden Verständigung;
 - .1.2 das Fieren und Hieven von Rampen;
 - .1.3 das Ausfahren und Einziehen von einziehbaren Fahrzeugdecks;
 - .1.4 das An- und Vonbordgehen von Fahrgästen unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse Behinderter und von unterstützungsbedürftigen Personen.

Beförderung gefährlicher Güter

- .2 Fähigkeit zur Anwendung sämtlicher in Betracht kommender besonderer Sicherheitsvorkehrungen, Verfahren und Vorschriften betreffend die Beförderung gefährlicher Güter an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen.

Sicherung von Ladungen

- .3 Fähigkeit,
 - .3.1 zur richtigen Anwendung der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung der Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen auf die beförderten Straßen- und Schienenfahrzeuge sowie sonstigen Beförderungseinheiten und
 - .3.2 die für die Ladungssicherung zur Verfügung stehenden Geräte und Werkstoffe unter Berücksichtigung der ihnen eigenen Beschränkungen sachgerecht zu verwenden.

Berechnungen zu Stabilität, Trimm und Stress

- .4 Fähigkeit,
- .4.1 die zur Verfügung stehenden Angaben über Stabilität und Stress sachgerecht zu verwenden;
 - .4.2 unter Verwendung der zur Verfügung stehenden Stabilitätsrechner oder Computerprogramme die Stabilität und den Trimm für unterschiedliche Beladungszustände zu berechnen;
 - .4.3 Ladefaktoren für die einzelnen Decks zu berechnen;
 - .4.4 die Auswirkungen des Umpumpens von Ballast und Treibstoff auf Stabilität, Trimm und Stress zu berechnen.

Öffnen, Schließen und Sichern von Öffnungen in der Außenhaut des Schiffes

- .5 Fähigkeit,
- .5.1 die für das betreffende Schiff eingeführten Verfahren betreffend das Öffnen, Schließen und Sichern von Bug-, Heck- und Seitentüren sowie von Bug-, Heck- und Seitenrampen ordnungsgemäß anzuwenden und die dazugehörigen Anlagen sachgerecht zu bedienen, und
 - .5.2 Untersuchungen darüber durchzuführen, ob alle Öffnungen ordnungsgemäß verschlossen sind.

Umgebungsluft auf Ro-Ro-Decks

- .6 Fähigkeit,
- .6.1 Geräte zur Überwachung der Umgebungsluft in Ro-Ro-Räumen, soweit solche mitgeführt werden, zu gebrauchen und
 - .6.2 die für das betreffende Schiff eingeführten Verfahren betreffend die Belüftung von Ro-Ro-Räumen während des Ladens und Löschens von Fahrzeugen, im Verlaufe der Reise und in Notfallsituationen ordnungsgemäß anzuwenden.

Tabelle A-V/2

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in Krisenbewältigung und in menschlichen Verhaltensweisen

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Planung und Leitung von Verfahren zur Bewältigung von Notfallsituationen an Bord	Kenntnisse über <ul style="list-style-type: none"> .1 den Entwurf und die Gliederung des Schiffes im allgemeinen .2 Sicherheitsbestimmungen .3 Notfallpläne und -verfahren Verständnis der Bedeutung der Grundsätze für die Ausarbeitung von schiffsspezifischen Notfallverfahren, insbesondere <ul style="list-style-type: none"> .1 die Notwendigkeit, schiffsspezifische Notfallverfahren vorher zu planen und einzuüben .2 die Notwendigkeit, dass alle Personen an Bord die vorhergeplanten Notfallverfahren gut kennen und sich in einer Notfallsituation so sorgfältig wie möglich daran halten 	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung, von Übungen mit einem oder mehreren vorbereiteten Notfallplänen und einer praktischen Demonstration erbracht wurden	Durch die Verfahren zur Bewältigung von Notfallsituationen an Bord wird ein Bereitschaftszustand sichergestellt, der es ermöglicht, auf Notfallsituationen angemessen zu reagieren.
Optimierung der Ressourcenverwendung	Fähigkeit zur Optimierung der Ressourcenverwendung unter Berücksichti-	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelas-	Durch die Anwendung von Notfallplänen wird die Ressourcenverwen-

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>gung</p> <p>.1 der Möglichkeit, dass zur Verfügung stehende Ressourcen in einer Notfallsituation eingeschränkt sein können</p> <p>.2 der Notwendigkeit, die unmittelbar zur Verfügung stehenden Personen und Gerätschaften in vollem Umfang zu nutzen und notfalls auch zu improvisieren</p> <p>Fähigkeit zur Planung und Leitung realistischer Übungen zur Aufrechterhaltung eines Bereitschaftszustands und unter Berücksichtigung von Erfahrungen aus früheren Unfällen von Fahrgast-schiffen; Fähigkeit zur Nachbereitung dieser Übungen</p>	<p>senen Ausbildung, einer praktischen Demonstration sowie von an Bord abgeleisteten Ausbildungs- und Übungseinheiten zu Notfallverfahren erbracht wurden</p>	<p>dung optimiert.</p> <p>Die Zuweisung von Aufgaben und Verantwortung an einzelne Personen entspricht deren individueller Befähigung, soweit diese bekannt ist.</p> <p>Aufgaben und Verantwortung von Personengruppen und Einzelpersonen sind eindeutig festgelegt.</p>
Steuerung der Reaktionen auf Notfallsituationen	<p>Fähigkeit zu einer groben Einschätzung der Lage und zu einer wirksamen Reaktion auf Notfallsituationen nach Maßgabe bewährter Notfallverfahren</p> <p><i>Führungskompetenz</i></p> <p>Fähigkeit, andere in Notfallsituationen zu führen und anzuleiten; dazu ge-</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung, einer praktischen Demonstration sowie von an Bord abgeleisteten Ausbildungs- und Übungseinheiten zu Notfallverfahren erbracht wurden</p>	<p>Verfahrens- und Vorgehensweisen entsprechen allgemein anerkannten Grundsätzen und Plänen für die Krisenbewältigung an Bord.</p> <p>Die Ziele und die Strategie der Reaktion sind der Art des Notfalls angemessen; Unwägbarkeiten werden berücksichtigt und al-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>hören insbesondere folgende Aufgaben:</p> <p>.1 in Notfallsituationen ein Beispiel zu geben</p> <p>.2 zur Entscheidungsfindung beizutragen, wobei zu berücksichtigen ist, dass in einer Notfallsituation schnell gehandelt werden muss</p> <p>.3 auf Fahrgäste und sonstige Personen motivierend, ermutigend und aufmunternd einzuwirken</p> <p><i>Umgang mit Stress</i></p> <p>Fähigkeit, zu erkennen, wenn sich bei einem selbst und bei anderen Mitgliedern des schiffseigenen Notfall-Eingreiftrupps Symptome übermäßiger persönlicher Belastung zeigen</p> <p>Bewusstsein dafür, dass durch eine Notfallsituation erzeugter Stress die Leistungsfähigkeit eines jeden Menschen sowie seine Fähigkeit beeinträchtigen kann, weisungsgemäß zu handeln und Verfahrensregeln zu beachten</p>		<p>le verfügbaren Ressourcen in bestmöglicher Art und Weise genutzt.</p> <p>Die durch Besatzungsmitglieder durchgeführten Maßnahmen tragen zur Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung bei.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Lenkung von Fahrgästen und sonstigen Personen an Bord in Notfallsituationen</p>	<p><i>Verhalten und Reaktionen einzelner Personen</i></p> <p>Fähigkeit, zur Lenkung von Fahrgästen und sonstigen Personen an Bord in Notfallsituationen; dazu gehören insbesondere</p> <p>.1 das Bewusstsein um die allgemeinen Reaktionsmuster von Fahrgästen und sonstigen Personen an Bord in Notfallsituationen, insbesondere um die Möglichkeit,</p> <p>.1.1 dass es regelmäßig eine Zeitlang dauert, bis die Leute akzeptieren, dass tatsächlich eine Notfallsituation vorliegt</p> <p>.1.2 dass manche Menschen möglicherweise in Panik geraten und sich dann nicht im normalen Ausmaß vernünftig verhalten, dass ihr Auffassungsvermögen eingeschränkt sein kann, und dass sie möglicherweise auf Anweisungen weniger gut reagie-</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung, einer praktischen Demonstration sowie von an Bord abgeleisteten Ausbildungs- und Übungseinheiten zu Notfallverfahren erbracht wurden</p>	<p>Die durch Besatzungsmitglieder durchgeführten Maßnahmen tragen zur Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung bei.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>ren wie in Situationen, in denen kein Notfall vorliegt</p> <p>.2 das Bewusstsein darum, dass Fahrgäste und sonstige Personen an Bord möglicherweise unter anderem</p> <p>.2.1 als erste Reaktion in einer Situation, in der etwas schief läuft, nach Verwandten, Bekannten oder nach ihren Habseligkeiten zu suchen anfangen</p> <p>.2.2 in ihren Kabinen oder an anderen Stellen an Bord Zuflucht suchen, wo sie glauben, Gefahren entkommen zu können</p> <p>.2.3 bei Entstehen einer Schlagseite dazu neigen, sich auf die nach oben zeigende Seite des Schiffes zu bewegen</p> <p>.3 die richtige Einschätzung des möglichen Problems einer Panik, die dadurch entsteht, dass Familien getrennt</p>		

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	werden		
Schaffung und Aufrechterhaltung einer wirksamen Möglichkeit der Verständigung	<p>Fähigkeit, wirksame Verständigungsmöglichkeiten zu schaffen und aufrechterhalten; dazu gehören insbesondere</p> <p>.1 die Wichtigkeit deutlicher und knapper Anweisungen und Meldungen</p> <p>.2 die Notwendigkeit, einen Nachrichtenaustausch mit Fahrgästen und sonstigen Personen an Bord sowie den Erhalt von Rückmeldungen von dort zu fördern</p> <p>Fähigkeit, Fahrgäste und sonstige Personen an Bord in einer Notfallsituation mit einschlägigen Informationen zu versorgen, um sie über die Gesamtsituation auf dem Laufenden zu halten und ihnen mitzuteilen, welches Tun oder Unterlassen eventuell von ihnen erbeten wird; dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:</p> <p>.1 die Frage, welche Sprache oder Sprachen angesichts der Staatsangehörigkeiten der</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung, von Übungen und einer praktischen Demonstration erbracht wurden</p>	<p>Informationen aus allen verfügbaren Quellen werden so schnell wie möglich bezogen, ausgewertet und bestätigt sowie während der gesamten Dauer des Notfalls auf eventuellen Änderungsbedarf hin überprüft.</p> <p>Die Informationen, die an Einzelpersonen, Notfall-Eingreiftruppe und Fahrgäste gegeben werden, sind genau und zutreffend, und ihre Weitergabe erfolgt rechtzeitig.</p> <p>Die Fahrgäste werden durch geeignete Informationen über die Art des Notfalls sowie über das von ihnen erbetene Tun oder Unterlassen auf dem Laufenden gehalten.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Fahrgäste und sonstigen Personen an Bord zweckmäßig ist oder sind, die auf der betreffenden Route befördert werden</p> <p>.2 die mögliche Notwendigkeit, sich in einer Notfallsituation, wenn sich eine mündliche Verständigung als unpraktisch erweist, auf eine andere Art und Weise verständlich zu machen, beispielsweise durch demonstratives Vorführen einer Handlung, durch Handsignale oder indem die Aufmerksamkeit von Fahrgästen auf die Stellen an Bord gelenkt werden, wo sich schriftliche Anweisungen, die Sammelplätze, Rettungsmittel oder Fluchtwege befinden</p> <p>.3 die Frage, in welcher Sprache in einer Notfallsituation oder bei einer Übung Notfalldurchsagen verbreitet werden können, um Fahrgästen wichtige Hinweise zu übermitteln und Besatzungs-</p>		

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	mitgliedern die Hilfeleistung für Fahrgäste zu erleichtern		

Kapitel VI

Normen betreffend Funktionen im Zusammenhang mit Notfällen, mit der Arbeitssicherheit, der Gefahrenabwehr, der medizinischen Fürsorge und der Hilfe in einem See-notfall

Abschnitt A-VI/1

Verbindliche Mindestanforderungen für die Einführungslehrgänge sowie für die Grundausbildung und -unterweisung in Sicherheitsangelegenheiten für alle Seeleute

Einführungsausbildung in Sicherheitsangelegenheiten

1 Mit Ausnahme von Fahrgästen müssen alle Personen, die auf einem Seeschiff dauernd oder vorübergehend beschäftigt sind, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden, eine zugelassene Einführungsausbildung über die richtigen Verhaltensweisen für das eigene Überleben erhalten oder unter Berücksichtigung der Anleitungen in Teil B ausreichende Unterrichtung und Anweisungen bekommen, um folgendes leisten zu können:

- .1 sich mit anderen Personen an Bord über grundlegende Sicherheitsangelegenheiten zu verständigen und die Bedeutung von sicherheitsbezogenen Piktogrammen und Zeichen sowie von Alarmsignalen zu verstehen;
- .2 wissen, was zu tun ist,
 - .2.1 wenn eine Person über Bord geht,
 - .2.2 wenn ein Brand oder wenn Rauchentwicklung entdeckt wird, oder
 - .2.3 wenn Feueralarm oder Alarm zum Verlassen des Schiffes ausgelöst wird;
- .3 anzugeben, wo sich Sammelplätze, Einbootungsstationen und Fluchtwege für Notfälle befinden;

- .4 Rettungswesten an ihren Aufbewahrungsorten zu finden und sie anderen anzulegen;
- .5 Alarm auszulösen und Grundkenntnisse im Gebrauch von Handfeuerlöschern zu haben;
- .6 bei Feststellung eines Unfalls oder eines sonstigen medizinischen Notfalls sofort tätig zu werden, bevor an Bord nach ärztlichem Beistand gesucht wird;
- .7 die in dem betreffenden Schiff angebrachten Brandschutztüren, wetterdichten Türen und wasserdichten Türen zu öffnen und zu schließen, nicht jedoch die Türen zu Öffnungen in der Außenhaut.

Grundausbildung

2 Seeleute, die in irgendeiner Funktion an Bord des Schiffes als Teil der Schiffsbesatzung im Rahmen der Betriebsführung des Schiffes dauernd oder vorübergehend mit zugewiesenen Aufgaben in den Bereichen Sicherheit oder Verschmutzungsverhütung beschäftigt sind, müssen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden,

- .1 auf folgenden Gebieten eine zugelassene Grundausbildung oder Grundunterweisung erhalten:
 - .1.1 persönliche Überlebenstechniken nach Maßgabe von Tabelle A-VI/1-1,
 - .1.2 Brandverhütung und Brandbekämpfung nach Maßgabe von Tabelle A-VI/1-2,
 - .1.3 grundlegende Erste Hilfe nach Maßgabe von Tabelle A-VI/1-3,
 - .1.4 persönliche Überlebenstechniken und soziale Verantwortung nach Maßgabe von Tabelle A-VI/1-4,
- .2 nachweisen, dass sie die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt haben, um die in Spalte 1 der Tabellen A-VI/1-1, A-VI/1-2, A-VI/1-3 und A-VI/1-4 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen; dieser Nachweis erfolgt
 - .2.1 durch eine praktische Demonstration dieser Befähigung (das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung

der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 der genannten Tabellen zusammenfassend dargestellt) sowie

- .2.2 durch eine Prüfung oder eine fortlaufende Leistungsbeurteilung als Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms in den in Spalte 2 der genannten Tabellen dargestellten Lern- und Prüfgegenstände.

3 Seeleute, die ihre Grundausbildung nach Absatz 2 erfolgreich abgeschlossen haben, müssen danach alle fünf Jahre nachweisen, dass sie die vorgeschriebene Befähigungsnorm immer noch erfüllen und sie dadurch in der Lage sind, die in Spalte 1 der Tabellen A-VI/1-1 und A-VI/1-2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen.

4 Die Vertragsparteien können festlegen, dass sie in folgenden Bereichen eine Ausbildung an Bord und an Bord zurückgelegte Erfahrungsdienstzeiten als ausreichend für den Nachweis der fortdauernden Erfüllung der vorgeschriebenen Befähigungsnorm ansehen:

- .1 persönliche Überlebenstechniken nach Maßgabe von Tabelle A-VI/1-1; darunter fallen die Fähigkeiten,
 - .1.1 eine Rettungsweste anzulegen;
 - .1.2 mit angelegter Rettungsweste von einem Schiff aus ein Überlebensfahrzeug zu besteigen;
 - .1.3 unmittelbar nach Besteigen eines Rettungsbootes Sofortmaßnahmen mit dem Ziel der Erhöhung der Überlebenschancen zu ergreifen;
 - .1.4 den Treibanker oder den Hilfstreibanker eines Rettungsbootes auszuwerfen;
 - .1.5 die Ausrüstung eines Überlebensfahrzeugs zu bedienen und
 - .1.6 Geräte zur Standorterkennung, insbesondere die Funkgeräte, zu bedienen;
- .2 Brandverhütung und Brandbekämpfung nach Maßgabe von Tabelle A-VI/1-2; darunter fallen die Fähigkeiten,
 - .2.1 umluftunabhängige Atemschutzgeräte richtig zu verwenden und

- .2.2 mit angelegtem Atemschutzgerät eine Bergung aus einem rauchgefüllten Raum zu bewerkstelligen (hierbei ist bei der Bordausbildung ein zugelassenes Raucherzeugungsgerät zu benutzen).

Befreiungen

5 Erachtet die Verwaltung in Anbetracht der Größe eines Schiffes sowie in Anbetracht der Länge oder der Art seiner Reise die Anwendung der vollständigen Vorschriften dieses Abschnitts für unzumutbar oder nicht praktikabel, so kann sie insoweit die Seeleute auf einem solchen Schiff oder auf Schiffen dieser Klasse von der Pflicht zur Erfüllung bestimmten Vorschriften befreien; dabei sind die Sicherheit der Personen an Bord, des Schiffes und sonstiger Sachwerte sowie der Schutz der Meeresumwelt zu berücksichtigen; diese Befreiungsregelung findet keine Anwendung auf Fahrgastschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 500, die in der Auslandfahrt eingesetzt sind, und auf Tankschiffe.

Tabelle A-VI/1-1

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm
in den richtigen Verhaltensweisen für das eigene Überleben**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Überleben auf See im Falle einer Aufgabe des Schiffes</p>	<p>Kenntnis der verschiedenen Arten von Notfallsituationen, die eintreten können, beispielsweise Zusammenstoß, Brand, Untergang</p> <p>Kenntnis der verschiedenen Arten von Rettungsmitteln, die üblicherweise auf Schiffen mitgeführt werden</p> <p>Kenntnisse über die Ausrüstung von Überlebensfahrzeugen</p> <p>Kenntnis der Aufbewahrungsorte persönlicher Rettungsmittel</p> <p>Kenntnis der Grundsätze für das eigene Überleben; dazu gehören insbesondere</p> <p>.1 das Bewusstsein des Wertes von Ausbildungsmaßnahmen und von Übungen</p> <p>.2 Kenntnisse über persönliche Schutzkleidung und Schutzausrüstung</p> <p>.3 das Bewusstsein der</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung, der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang oder einer zugelassenen Erfahrungsdienstzeit mit anschließender Prüfung erbracht wurden; dazu gehört unter anderem die praktische Demonstration der Befähigung,</p> <p>.1 eine Rettungsweste anzulegen</p> <p>.2 einen Rettungsanzug anzulegen und richtig zu verwenden</p> <p>.3 aus einer gewissen Höhe ins Wasser zu springen, ohne sich oder andere zu gefährden</p> <p>.4 mit angelegter Rettungsweste ein kieloben im Wasser treibendes Rettungsfloß aufzurichten</p> <p>.5 mit angelegter Rettungsweste zu schwimmen</p>	<p>Die Maßnahmen, die beim Erkennen des Signals zum Melden am Sammelplatz getroffen werden, sind dem zugrundeliegenden Notfall angemessen und werden entsprechend allgemein anerkannten Verfahrensweisen durchgeführt.</p> <p>Zeitlicher Ablauf und Aufeinanderfolge der einzelnen Maßnahmen sind den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessen und verringern potentielle Gefahren und Bedrohungen für das Überleben auf das unvermeidliche Mindestmaß.</p> <p>Die Art und Weise des Besteigens von Überlebensfahrzeugen ist zweckmäßig; Gefahren für andere Schiffbrüchige werden dabei vermieden.</p> <p>Durch die Sofortmaßnahmen nach dem Verlassen des Schiffes sowie durch die im Wasser angewandten Verfahren und getroffenen Maßnahmen</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Notwendigkeit, auf jede Art von Notfall vorbereitet zu sein</p> <p>.4 Kenntnis, welche Maßnahmen zu treffen sind, wenn zu den Aussetzstationen für Überlebensfahrzeuge gerufen wird</p> <p>.5 Kenntnis, welche Maßnahmen zu treffen sind, wenn zum Verlassen des Schiffes aufgerufen wird</p> <p>.6 Kenntnis, welche Maßnahmen zu treffen sind, wenn man sich im Wasser befindet</p> <p>.7 Kenntnis, welche Maßnahmen zu treffen sind, wenn man sich in einem Überlebensfahrzeug befindet</p> <p>.8 Kenntnis der hauptsächlichsten Gefahren, denen Schiffbrüchige ausgesetzt sind</p>	<p>.6 sich ohne Rettungsweste über Wasser zu halten</p> <p>.7 mit angelegter Rettungsweste von einem Schiff aus sowie aus dem Wasser heraus ein Überlebensfahrzeug zu besteigen</p> <p>.8 unmittelbar nach Besteigen eines Überlebensfahrzeugs Sofortmaßnahmen mit dem Ziel der Erhöhung der Überlebenschance zu ergreifen</p> <p>.9 den Treibanker oder den Hilfstreibanker eines Rettungsbootes auszuwerfen</p> <p>.10 die Ausrüstung eines Überlebensfahrzeugs zu bedienen</p> <p>.11 Geräte zur Standorterkennung, insbesondere die Funkgeräte, zu bedienen</p>	<p>werden Bedrohungen für das Überleben auf das unvermeidliche Mindestmaß verringert.</p>

Tabelle A-VI/1-2

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Brandverhütung
und Brandbekämpfung**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Verringerung der Brandgefahr auf das unvermeidliche Mindestmaß und Aufrechterhaltung eines Bereitschaftszustands, der es ermöglicht, auf Brand-Notfallsituationen angemessen zu reagieren	<p>Fähigkeit zur Planung und Leitung der Brandbekämpfung an Bord eines Schiffes</p> <p>Kenntnis, wo sich die Brandbekämpfungsausrüstung befindet und wo die Fluchtwege für Notfälle verlaufen</p> <p>Kenntnis der Elemente, die notwendig sind, damit ein Feuer oder eine Explosion entstehen kann (das sogenannte „Verbrennungsdreieck“)</p> <p>Kenntnisse über die verschiedenen Arten der Brandentstehung und die verschiedenen Zündquellen</p> <p>Kenntnisse über brennbare Werkstoffe, Brandgefahren und die Ausbreitung von Schadfeuern</p> <p>Bewusstsein der Notwendigkeit ständiger Wachsamkeit</p> <p>Kenntnis der bei einem Brand an Bord zu treffenden Maßnahmen</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden	<p>Die Sofortmaßnahmen, die getroffen werden, wenn eine Notfallsituation bemerkt wird, entsprechen allgemein anerkannten Vorgehens- und Verfahrensweisen.</p> <p>Die Maßnahmen, die beim Erkennen des Signals zum Melden am Sammelplatz getroffen werden, sind dem zugrundeliegenden Notfall angemessen und werden entsprechend allgemein anerkannten Verfahrensweisen durchgeführt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Kenntnisse über Brandmeldeanlagen, Rauchmeldeanlagen und selbsttätig arbeitende Alarmierungsvorrichtungen</p> <p>Kenntnisse über die Klassifikation von Bränden und die entsprechend zuzuordnenden Löschmittel</p>		
Brandbekämpfung und Feuerlöschung	<p>Kenntnisse über die Brandbekämpfungsausrüstung und Kenntnis von deren Aufbewahrungsorten an Bord</p> <p>Erhaltene Unterweisung zu den Themenbereichen</p> <p>.1 fest eingebaute Feuerlöscheinrichtungen</p> <p>.2 Brandschutzausrüstungen</p> <p>.3 persönliche Ausrüstung</p> <p>.4 Brandbekämpfungsausrüstung</p> <p>.5 Methoden der Brandbekämpfung</p> <p>.6 Löschmittel</p> <p>.7 Verfahren der Brandbekämpfung</p> <p>.8 Fähigkeit zur richtigen Verwendung von</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden, bei denen durch eine praktische Demonstration in Räumen unter wirklich wirklichkeitsnahen Übungsbedingungen (zum Beispiel am Simulator erzeugte Bordbedingungen) sowie nach Möglichkeit bei Dunkelheit die Befähigung nachgewiesen wird,</p> <p>.1 verschiedene Arten von Handfeuerlöschern richtig zu verwenden</p> <p>.2 umluftunabhängige Atemschutzgeräte richtig zu verwenden</p> <p>.3 kleinere Brände, zum Beispiel Kabelbrände</p>	<p>Bekleidung und Ausrüstung sind der Art der Brandbekämpfungsmaßnahmen angemessen.</p> <p>Zeitlicher Ablauf und Aufeinanderfolge der einzelnen Maßnahmen sind den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessen.</p> <p>Brände werden durch Anwendung zweckmäßiger Vorgehensweisen, Techniken und Löschmittel gelöscht.</p> <p>Der Umgang mit Atemschutzgeräten entspricht allgemein anerkannten Vorgehens- und Verfahrensweisen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Atemschutzgeräten bei der Brandbekämpfung und bei Bergungsmaßnahmen	<p>oder Brände, die durch Öl oder Propangas unterhalten werden, zu löschen</p> <p>.4 Brände von größerem Umfang mit Wasser zu löschen, und zwar unter Verwendung von Strahlrohren mit Voll- und Sprühstrahl</p> <p>.5 Brände mit Löschschaum, Löschpulver oder einem sonstigen geeigneten chemischen Löschmittel zu löschen</p> <p>.6 mit einer Rettungsleine ausgestattet, jedoch ohne Atemschutzgerät, eine Abteilung zu betreten und sie zu durchqueren, in die Leichtschaum eingeblasen worden ist</p> <p>.7 mit angelegtem umluftunabhängigen Atemschutzgerät einen Brand in einem mit Rauch gefüllten geschlossenen Raum zu bekämpfen</p> <p>.8 einen Brand in einem Unterkunftsraum oder einem simulierten Maschinenraum, bei dem</p>	

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
		<p>es zu heftiger Brand- und Rauchentwicklung kommt, mit einem Wassernebel oder einem sonstigen geeigneten Löschmittel zu löschen</p> <p>.9 einen durch Öl unterhaltenen Brand mit Hilfe von Nebelstrahlrohren mit Sprühdüsen, von Trockenlöschmittel oder von Löschschaum-Applikatoren zu löschen</p> <p>.10 mit angelegtem Atemschutzgerät eine Bergung aus einem rauchgefüllten Raum zu bewerkstelligen</p>	

Tabelle A-VI/1-3

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm
in grundlegender Erster Hilfe**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Sofortiges Tätigwerden bei Feststellung eines Unfalls oder eines sonstigen medizinischen Notfalls	<p>Fähigkeit zur Beurteilung der Bedürfnisse von Verletzten und der Bedrohung der eigenen Sicherheit</p> <p>Verinnerlichung von Aufbau und Funktionen des menschlichen Körpers</p> <p>Verständnis der im Fall eines medizinischen Notfalls zu treffenden Maßnahmen; dazu gehört insbesondere die Fähigkeit,</p> <p>.1 einen Verletzten in die richtige Körperlage zu bringen</p> <p>.2 Wiederbelebensmaßnahmen anzuwenden</p> <p>.3 Blutungen zu stillen</p> <p>.4 mit Schockzuständen in grundlegend geeigneter Weise umzugehen</p> <p>.5 mit den Folgen von Verbrennungen und Verbrühungen sowie von Unfällen, die durch elektrischen Strom verursacht worden sind, in grundlegend geeigneter Weise</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden	<p>Die Art und Weise, wie Alarm ausgelöst wird, sowie der Zeitpunkt, zu dem dies geschieht, sind den Umständen des Unfalls oder sonstigen medizinischen Notfalls angemessen.</p> <p>Die Feststellung der wahrscheinlichen Ursache, der Art und des Umfangs der Verletzungen erfolgt sofort und umfassend; auf eine denkbare Lebensgefahr wird durch die Aufeinanderfolge der getroffenen Maßnahmen und die Dringlichkeit ihrer Durchführung in einer der Gefährdung entsprechenden Art und Weise reagiert.</p> <p>Das Risiko einer weiteren Eigenschädigung oder einer weiteren Schädigung von bereits Verletzten wird jederzeit auf das unvermeidliche Mindestmaß verringert.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	umzugehen .6 einen Verletzten schonend zu bergen und abzutransportieren .7 behelfsmäßige Bandagen anzulegen und den Inhalt des Notfallkoffers richtig zu verwenden		

Tabelle A-VI/1-4

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm
in persönlichen Überlebenstechniken und sozialer Verantwortung**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Einhaltung von Notfallverfahren	<p>Kenntnis der verschiedenen Arten von Notfällen, die eintreten können, beispielsweise Zusammenstoß, Brand, Scheitern</p> <p>Kenntnis der bordeigenen Notfallpläne zur Reaktion auf Notfallsituationen</p> <p>Kenntnis der Notsignale, der den Besatzungsmitgliedern laut Sicherheitsrolle zugewiesenen spezifischen Aufgaben sowie der Sammelplätze; Fähigkeit zur richtigen Verwendung der persönlichen Schutzausrüstung</p> <p>Kenntnis der Maßnahmen, die zu treffen sind, wenn ein möglicher Notfall entdeckt wird, insbesondere ein Brand, ein Zusammenstoß, ein Scheitern oder ein Wassereintritt ins Schiff</p> <p>Kenntnis der Maßnahmen, die zu treffen sind, wenn Notfall-Alarmsignale zu hören sind</p> <p>Das Bewusstsein des Wertes von Ausbildungsmaß-</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden</p>	<p>Die Sofortmaßnahmen, die getroffen werden, wenn ein Notfall bemerkt wird, entsprechen den allgemein anerkannten Verfahren zur Reaktion auf Notfälle.</p> <p>Die Informationen, die beim Auslösen eines Alarms gegeben werden, werden unverzüglich gegeben und sind genau, vollständig und deutlich.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	nahmen und von Übungen Kenntnis der Fluchtwege sowie der Vorrichtungen zur bordinternen Verständigung und Alarmierung		
Vorsichtsmaßnahmen zur Verhütung einer Verschmutzung der Meeresumwelt	Grundkenntnisse über den Einfluss der Schifffahrt auf die Meeresumwelt und über die Auswirkungen betriebsbedingter oder unfallbedingter Verschmutzung auf sie Kenntnis der grundlegenden Verfahren im Umweltschutz Grundkenntnisse über die Komplexität und Diversität der Meeresumwelt	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden	Es werden jederzeit Betriebsverfahren eingehalten, die dem Zweck dienen, die Meeresumwelt vor Schaden zu bewahren.
Einhaltung einer sicheren Arbeitsweise	Bewusstsein der Notwendigkeit, jederzeit strikt eine sichere Arbeitsweise zu pflegen Kenntnisse über die zur Verfügung stehenden Sicherheits- und Schutzvorrichtungen zum Schutz vor möglichen Gefahren an Bord des Schiffes Kenntnis der vor dem Betreten geschlossener Räume zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen Vertrautheit mit den inter-	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden	Es wird jederzeit auf eine sichere Arbeitsweise geachtet sowie die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwandt.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	national üblichen Unfallverhütungs- und Arbeitsschutzmaßnahmen.		
Persönlicher Beitrag zu einer wirksamen Verständigung an Bord	<p>Verständnis der Grundlagen einer wirksamen Verständigung zwischen Einzelpersonen und Kollektiven innerhalb des Schiffes sowie der Hindernisse, die es dabei geben kann</p> <p>Fähigkeit, wirksame Verständigungsmöglichkeiten zu schaffen und aufrechtzuerhalten</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden	Nachrichten werden jederzeit deutlich und wirksam übermittelt.
Persönlicher Beitrag zu positiven zwischenmenschlichen Beziehungen an Bord	<p>Bewusstsein der Wichtigkeit guter zwischenmenschlicher Beziehungen und eines positiven Betriebsklimas an Bord</p> <p>Beherrschung von Theorie und Praxis der Teamarbeit einschließlich der Fähigkeit zur Konfliktlösung</p> <p>Bewusstsein der eigenen Verantwortung gegenüber den Menschen in der Umgebung; Kenntnis der Arbeitsbedingungen; Kenntnis der Rechte und Pflichten des einzelnen; Bewusstsein der Gefahren von Medikamenten-, Suchtmittel- und Alkoholmissbrauch</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden	Die erwarteten Arbeits- und Verhaltensweisen werden jederzeit eingehalten.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Verständnis des Phänomens Übermüdung und notwendige Maßnahmen dagegen	<p>Bewusstsein dafür, wie wichtig es ist, sich im erforderlichen Umfang auszuruhen</p> <p>Kenntnis der Auswirkungen von Schlaf, Arbeits- und Ruhezeiten sowie des Biorhythmus auf das Phänomen Übermüdung</p> <p>Kenntnis der Auswirkungen physischer Stressfaktoren auf Seeleute</p> <p>Kenntnis der Auswirkungen umgebungsbedingter Stressfaktoren von innerhalb und außerhalb des Schiffes auf Seeleute</p> <p>Kenntnis der Auswirkungen von Änderungen der Arbeits- und Ruhezeiten auf die Übermüdung von Seeleuten</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden	Es werden jederzeit zweckmäßige Maßnahmen zum richtigen Umgang mit dem Phänomen Übermüdung getroffen.

Abschnitt A-VI/2

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen der Fachkunde im Umgang mit Überlebensfahrzeugen, Bereitschaftsbooten und schnellen Bereitschaftsbooten

Fachkunde im Umgang mit Überlebensfahrzeugen sowie mit Bereitschaftsbooten (ausgenommen schnelle Bereitschaftsboote)

Befähigungsnorm

1 Jeder Bewerber um einen Nachweis der Fachkunde im Umgang mit Überlebensfahrzeugen sowie mit Bereitschaftsbooten (ausgenommen schnelle Bereitschaftsboote) muss

nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/2-1 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen.

2 Der Wissensstand der Bewerber auf den in Spalte 2 von Tabelle A-VI/2-1 aufgeführten Lern- und Prüfgegenständen muss dazu ausreichen, dass sie in der Lage sind, in Notfallsituationen ein Überlebensfahrzeug oder aber ein Bereitschaftsboot auszusetzen und seinen Einsatz verantwortlich zu leiten.

3 Grundlage für die Tiefe der Ausbildung und für den Umfang an Erfahrung, die benötigt werden, um das erforderliche Niveau an theoretischen Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde zu erreichen, sind die in Teil B dieses Codes enthaltenen Anleitungen.

4 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; dies geschieht auf folgende Art und Weise:

- .1 durch einen Nachweis der Befähigung, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/2-1 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 jener Tabelle zusammenfassend dargestellt;
- .2 durch eine Prüfung oder eine fortlaufende Leistungsbeurteilung als Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms, das sich auf die in Spalte 2 von Tabelle A-VI/2-1 dargestellten Lern- und Prüfgegenstände erstreckt.

5 Seeleute, die nach Absatz 4 ihre Fachkunde im Umgang mit Überlebensfahrzeugen sowie mit Bereitschaftsbooten (ausgenommen schnelle Bereitschaftsboote) nachgewiesen haben, müssen danach alle fünf Jahre nachweisen, dass sie die vorgeschriebene Befähigungsnorm immer noch erfüllen und sie dadurch in der Lage sind, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/2-1 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen.

6 Die Vertragsparteien können festlegen, dass sie eine Ausbildung an Bord und an Bord zurückgelegte Erfahrungsdienstzeiten in folgenden Bereichen als ausreichend für den Nachweis der fortdauernden Erfüllung der vorgeschriebenen Befähigungsnorm laut Tabelle A-VI/2-1 ansehen:

- .1 verantwortliche Leitung des Einsatzes eines Überlebensfahrzeugs oder eines Bereitschaftsboots während des Aussetzvorgangs und danach; dazu gehören die nachstehenden Tätigkeiten:

- .1.1 die Beschriftung auf den Überlebensfahrzeugen bezüglich der Anzahl an Personen, für deren Beförderung sie ausgelegt sind, richtig zu deuten;
- .1.2 beim Aussetzen und Besteigen von Überlebensfahrzeugen, beim Räumen des Schiffes sowie beim Ausbooten von Personen aus Überlebensfahrzeugen und beim Umgang mit ihnen die zutreffenden Anweisungen zu geben;
- .1.3 Überlebensfahrzeuge fürs Aussetzen vorzubereiten und sicher aussetzen sowie anschließend rasch von der Bordwand freizukommen;
- .1.4 Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote sicher einzuholen;
- .2 sachgerechter Umgang mit den Schiffbrüchigen sowie mit den Überlebensfahrzeugen nach dem Verlassen des Schiffes; dazu gehören die nachstehenden Tätigkeiten:
 - .2.1 ein Boot zu rudern und zu steuern sowie mit Hilfe eines Kompasses zu steuern;
 - .2.2 einzelne Ausrüstungsgegenstände von Überlebensfahrzeugen – ausgenommen pyrotechnische Signalmittel – sachgerecht zu verwenden;
 - .2.3 Geräte richtig aufzustellen, mit deren Hilfe ein Überlebensfahrzeug leichter geortet werden kann;
- .3 richtige Verwendung von Geräten zur Standorterkennung, insbesondere von Geräten zur Nachrichtenübermittlung und von Apparaten zur Zeichengebung; dazu gehört insbesondere
 - .3.1 die richtige Verwendung tragbarer Funkgeräte für Überlebensfahrzeuge;
- .4 Erste-Hilfe-Leistung für Schiffbrüchige.

Fachkunde im Umgang mit schnellen Bereitschaftsbooten

Befähigungsnorm

7 Jeder Bewerber um einen Nachweis der Fachkunde im Umgang mit schnellen Bereitschaftsbooten muss nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/2-2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen.

8 Der Wissensstand der Bewerber auf den in Spalte 2 von Tabelle A-VI/2-2 aufgeführten Lern- und Prüfgegenständen muss dazu ausreichen, dass sie in der Lage sind, in Notfallsituationen ein schnelles Bereitschaftsboot auszusetzen und seinen Einsatz verantwortlich zu leiten.

9 Grundlage für die Tiefe der Ausbildung und für den Umfang an Erfahrung, die benötigt werden, um das erforderliche Niveau an theoretischen Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde zu erreichen, sind die in Teil B dieses Codes enthaltenen Anleitungen.

10 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; dies geschieht auf folgende Art und Weise:

- .1 durch einen Nachweis der Befähigung, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/2-2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 jener Tabelle zusammenfassend dargestellt;
- .2 durch eine Prüfung oder eine fortlaufende Leistungsbeurteilung als Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms, das sich auf die in Spalte 2 von Tabelle A-VI/2-2 dargestellten Lern- und Prüfgegenstände erstreckt.

11 Seeleute, die nach Absatz 10 ihre Fachkunde im Umgang mit schnellen Bereitschaftsbooten nachgewiesen haben, müssen danach alle fünf Jahre nachweisen, dass sie die vorgeschriebene Befähigungsnorm immer noch erfüllen und sie dadurch in der Lage sind, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/2-2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen.

12 Die Vertragsparteien können festlegen, dass sie eine Ausbildung an Bord und an Bord zurückgelegte Erfahrungsdienstzeiten in folgenden Bereichen als ausreichend für den Nach-

weis der fortdauernden Erfüllung der vorgeschriebenen Befähigungsnorm laut Tabelle A-VI/2-2 ansehen:

- .1 verantwortliche Leitung des Einsatzes eines schnellen Bereitschaftsboots während des Aussetzvorgangs und danach; dazu gehören die nachstehenden Tätigkeiten:
 - .1.1 das sichere Aussetzen und Einholen eines schnellen Bereitschaftsbootes zu steuern;
 - .1.2 mit einem schnellen Bereitschaftsboot unter den jeweils herrschenden Wetter- und Seegangsbedingungen richtig umzugehen;
 - .1.3 Geräte zur Nachrichtenübermittlung und Apparate zur Zeichengebung zwischen dem schnellen Bereitschaftsboot und einem Hubschrauber oder einem Schiff richtig zu verwenden;
 - .1.4 die mitgeführte Notfallausrüstung richtig zu verwenden;
 - .1.5 Suchfahrten nach bestimmten Mustern auszuführen und dabei umweltrelevante Aspekte zu berücksichtigen.

Tabelle A-VI/2-1

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm
im Umgang mit Überlebensfahrzeugen sowie mit Bereitschaftsbooten (ausgenommen
schnelle Bereitschaftsboote)**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Verantwortliche Leitung des Einsatzes eines Überlebensfahrzeugs oder eines Bereitschaftsboots während des Aussetzvorgangs und danach</p>	<p>Kenntnisse über Bauweise und Ausstattung von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten sowie über einzelne Gegenstände ihrer Ausrüstung</p> <p>Kenntnisse über besondere Merkmale und Vorrichtungen von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten</p> <p>Kenntnisse über die verschiedenen Arten von Aussetzvorrichtungen für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote</p> <p>Beherrschung verschiedener Methoden des Aussetzens von Überlebensfahrzeugen in schwere See</p> <p>Beherrschung verschiedener Methoden des Einholens von Überlebensfahrzeugen</p> <p>Kenntnis der Maßnahmen, die nach dem Verlassen des Schiffes zu treffen sind</p> <p>Beherrschung verschiede-</p>	<p>Beurteilung von Leistungen, die dadurch erbracht wurden, dass durch praktische Demonstration die Fähigkeit nachgewiesen wurde,</p> <p>.1 mit angelegter Rettungsweste ein kieloben im Wasser treibendes Rettungsfloß aufzurichten</p> <p>.2 die Beschriftung auf den Überlebensfahrzeugen bezüglich der Anzahl an Personen, für deren Beförderung sie ausgelegt sind, richtig zu deuten</p> <p>.3 beim Aussetzen und Besteigen von Überlebensfahrzeugen, beim Räumen des Schiffes sowie beim Ausbooten von Personen aus Überlebensfahrzeugen und beim Umgang mit ihnen die zutreffenden Anweisungen zu geben</p> <p>.4 Überlebensfahrzeuge fürs Aussetzen vorzu-</p>	<p>Die Vorbereitungen für das Besteigen und das Aussetzen der Überlebensfahrzeuge sowie das Besteigen und das Aussetzen selbst verlaufen innerhalb der technisch vorgegebenen Beschränkungen und ermöglichen es, dass die Überlebensfahrzeuge sicher vom Schiff freikommen.</p> <p>Durch die Sofortmaßnahmen nach dem Verlassen des Schiffes werden Bedrohungen für das Überleben auf das unvermeidliche Mindestmaß verringert.</p> <p>Das Einholen von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten verläuft innerhalb der technisch vorgegebenen Beschränkungen.</p> <p>Die Bedienung der Ausrüstung erfolgt nach Maßgabe der Anweisungen der Hersteller für das Auslösen der Aussetzvorrichtungen und die Wieder-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>ner Methoden des Aussetzens und Einholens von Bereitschaftsbooten in schwere See oder aus schwerer See</p> <p>Kenntnis der Gefahren, die mit der Verwendung von Aussetzvorrichtungen verbunden sind</p> <p>Kenntnisse über Verfahren für die Wartung von Rettungsmitteln</p>	<p>bereiten und sicher auszusetzen, anschließend rasch von der Bordwand des Schiffes freizukommen sowie Vorrichtungen für das Aussetzen besetzter und unbesetzter Überlebensfahrzeuge zu bedienen</p> <p>.5 Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote sicher einzuholen, wozu auch die sachgerechte Wiederherstellung eines betriebsklaren Zustands von Aussetzvorrichtungen für unbesetzte und besetzte Überlebensfahrzeuge gehört</p> <p>Für diesen Nachweis können aufblasbare Rettungsflöße, offene oder geschlossene Rettungsboote mit einem Innenbordmotor verwendet werden oder aber es kann in geeigneten Fällen eine zugelassene Ausbildung am Simulator gewählt werden</p>	<p>herstellung eines betriebsklaren Zustands.</p>
Bedienen des Motors eines Überlebensfahrzeugs	Kenntnis von Methoden für das Starten und Bedienen des Motors eines Überlebensfahrzeugs und seiner Peripheriegeräte	Beurteilung von Leistungen, die dadurch erbracht wurden, dass durch praktische Demonstration die Fähigkeit nachgewiesen	Es steht dauerhaft diejenige Antriebsleistung zur Verfügung, die zum Manövrieren benötigt wird.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	sowie Fähigkeit zum Gebrauch der vorhandenen Feuerlöscher	wurde, einen in einem offenen oder geschlossenen Rettungsboot eingebauten Innenbordmotor zu starten und zu bedienen	
Sachgerechter Umgang mit den Schiffbrüchigen sowie mit den Überlebensfahrzeugen nach dem Verlassen des Schiffes	<p>Fähigkeit zum Umgang mit Überlebensfahrzeugen bei schwerem Wetter</p> <p>Fähigkeit zur richtigen Verwendung von Fangleine, Treibanker und allen anderen Ausrüstungsgegenständen</p> <p>Fähigkeit zur Zuteilung von Nahrungsmitteln und Wasser in Überlebensfahrzeugen</p> <p>Kenntnis der Maßnahmen, die zu treffen sind, um die Wahrscheinlichkeit zu steigern, dass ein Überlebensfahrzeug entdeckt und geortet wird</p> <p>Kenntnis verschiedener Methoden der Hubschrauberrettung</p> <p>Kenntnisse über die Auswirkungen von Unterkühlung und über ihre Verhütung; Fähigkeit zur richtigen Verwendung von Decken und Kleidung zum Schutz vor Unterkühlung, insbesondere von Ein-</p>	<p>Beurteilung von Leistungen, die dadurch erbracht wurden, dass durch praktische Demonstration die Fähigkeit nachgewiesen wurde,</p> <p>.1 ein Boot zu rudern und zu steuern sowie mit Hilfe eines Kompasses zu steuern</p> <p>.2 einzelne Ausrüstungsgegenstände von Überlebensfahrzeugen sachgerecht zu verwenden</p> <p>.3 Geräte richtig aufzustellen, mit deren Hilfe ein Überlebensfahrzeug leichter geortet werden kann</p>	Der Umgang mit dem Seenotfall ist den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessen.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>tauchanzügen und Wärmeschutzhilfsmitteln</p> <p>Fähigkeit zur richtigen Verwendung von Bereitschaftsbooten und motorbetriebenen Rettungsbooten zum Versammeln von Rettungsflößen und zur Rettung von Schiffbrüchigen und anderen im Meer schwimmenden Personen</p> <p>Fähigkeit zum Anlanden von Überlebensfahrzeugen</p>		
<p>Richtige Verwendung von Geräten zur Standorterkennung, insbesondere von Geräten zur Nachrichtenübermittlung und von Apparaten zur Zeichengebung sowie von pyrotechnischen Signalmitteln</p>	<p>Kenntnisse über die in Überlebensfahrzeugen mitgeführten funktechnischen Rettungsmittel, insbesondere über Satelliten-Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (Satelliten-EPIRBs) und SAR-Transponder (SARTs)</p> <p>Kenntnisse über pyrotechnische Seenotsignalmittel</p>	<p>Beurteilung von Leistungen, die dadurch erbracht wurden, dass durch praktische Demonstration die Fähigkeit nachgewiesen wurde,</p> <p>.1 tragbare Funkgeräte für Überlebensfahrzeuge richtig zu verwenden</p> <p>.2 Ausrüstung zur Zeichengebung, insbesondere pyrotechnische Signalmittel, richtig zu verwenden</p>	<p>Auswahl und Verwendung der Geräte zur Nachrichtenübermittlung und Zeichengebung sind den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessen.</p>
<p>Erste-Hilfe-Leistung für Schiffbrüchige</p>	<p>Fähigkeit zur richtigen Verwendung des Erste-Hilfe-Koffers und zur kunstgerechten Anwendung von Wiederbele-</p>	<p>Beurteilung von Leistungen, die dadurch erbracht wurden, dass durch praktische Demonstration die Fähigkeit nachgewiesen</p>	<p>Die Feststellung der wahrscheinlichen Ursache, der Art und des Umfangs der Verletzungen oder Krankheiten erfolgt sofort und</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>bungsverfahren</p> <p>Fähigkeit zum richtigen Umgang mit Verletzten, insbesondere Fähigkeit zum Stillen von Blutungen und zur Behandlung von Schockpatienten</p>	<p>wurde, unter Verwendung des Erste-Hilfe-Koffers und unter Anwendung von Wiederbelebungsverfahren sowohl während des Verlassens des Schiffes als auch danach Verletzte richtig zu behandeln</p>	<p>ist zutreffend.</p> <p>Eine eventuelle Lebensgefahr wird durch die Aufeinanderfolge der getroffenen Behandlungsmaßnahmen und die Dringlichkeit ihrer Durchführung auf das unvermeidliche Mindestmaß verringert.</p>

Tabelle A-VI/2-2

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm
im Umgang mit schnellen Bereitschaftsbooten**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Verständnis von Bauweise, Wartung, Instandsetzung und Ausrüstung schneller Bereitschaftsboote	<p>Kenntnisse über Bauweise und Ausstattung von schnellen Bereitschaftsbooten sowie über einzelne Gegenstände ihrer Ausrüstung</p> <p>Kenntnisse über die Wartungs- und Notreparaturmaßnahmen bei schnellen Bereitschaftsbooten sowie über das normale Verhalten der Auftriebskammern aufblasbarer schneller Bereitschaftsboote beim Aufblasen und Luftablassen</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung erbracht wurden	<p>Die Verfahren für die routinemäßige Wartung und für Notreparaturen werden beherrscht.</p> <p>Die einzelnen Bauteile und die erforderliche Ausrüstung von schnellen Bereitschaftsbooten können benannt werden.</p>
Verantwortliche Bedienung der gängigen Typen von Aussetzvorrichtungen beim Aussetzen und Einholen	<p>Fähigkeit zur Beurteilung der unverzüglichen Einsatzbereitschaft der Aussetzvorrichtungen von schnellen Bereitschaftsbooten</p> <p>Verständnis der Arbeitsweise der gängigen Typen von Winden, Bremsen, Läufern, Zugleinen, Bewegungsdämpfern und weiterer Ausrüstung sowie der Beschränkungen, denen diese unterliegen</p> <p>Kenntnis der Sicherheitsvorkehrungen, die beim</p>	Beurteilung von Leistungen, die dadurch erbracht wurden, dass durch praktische Demonstration die Fähigkeit nachgewiesen wurde, ein schnelles Bereitschaftsboot mit gängiger Ausrüstung sicher auszusetzen und einzuholen	Die Fähigkeit zur Vorbereitung und verantwortlichen Bedienung der gängigen Typen von Vorrichtungen zum Aussetzen und Einholen von schnellen Bereitschaftsbooten wird nachgewiesen.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Aussetzen und Einholen von schnellen Bereitschaftsbooten zu treffen sind</p> <p>Fähigkeit zum Aussetzen und zum Einholen von schnellen Bereitschaftsbooten unter den jeweils herrschenden (insbesondere unter ungünstigen) Wetter- und Seegangsbedingungen</p>		
<p>Verantwortliche Leitung des Einsatzes der gängigen Typen von schnellen Bereitschaftsbooten beim Aussetzen und Einholen</p>	<p>Fähigkeit zur Beurteilung der unverzüglichen Einsatzbereitschaft von schnellen Bereitschaftsbooten und der dazugehörigen Ausrüstung</p> <p>Kenntnis der Sicherheitsvorkehrungen, die beim Aussetzen und Einholen von schnellen Bereitschaftsbooten zu treffen sind</p> <p>Fähigkeit zum Aussetzen und zum Einholen von schnellen Bereitschaftsbooten unter den jeweils herrschenden (insbesondere unter ungünstigen) Wetter- und Seegangsbedingungen</p>	<p>Beurteilung von Leistungen, die dadurch erbracht wurden, dass durch praktische Demonstration die Fähigkeit nachgewiesen wurde, ein schnelles Bereitschaftsboot mit gängiger Ausrüstung sicher auszusetzen und einzuholen</p>	<p>Die Fähigkeit zur verantwortlichen Leitung des Einsatzes von schnellen Bereitschaftsbooten während des Aussetzvorgangs und danach wird nachgewiesen.</p>
<p>Verantwortliche Leitung des Einsatzes von schnellen Bereitschaftsbooten</p>	<p>Kenntnisse über besondere Kennzeichen und Vorrichtungen von schnellen</p>	<p>Beurteilung von Leistungen, die dadurch erbracht wurden, dass durch prakti-</p>	<p>Die Fähigkeit zur Bedienung von schnellen Be-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
nach dem Aussetzvorgang	<p>Bereitschaftsbooten sowie über die Beschränkungen, denen diese unterliegen</p> <p>Kenntnis der Verfahren für das Aufrichten von gekenterten schnellen Bereitschaftsbooten</p> <p>Fähigkeit zum richtigen Umgang mit schnellen Bereitschaftsbooten unter den jeweils herrschenden (insbesondere unter ungünstigen) Wetter- und Seegangsbedingungen</p> <p>Kenntnis der Navigations- und der Sicherheitsausrüstung, die in schnellen Bereitschaftsbooten zur Verfügung steht</p> <p>Kenntnis der Muster für Suchfahrten und der umweltrelevanten Aspekte, die deren Ausführung beeinflussen</p>	<p>sche Demonstration die Fähigkeit nachgewiesen wurde,</p> <p>.1 ein gekentertes schnelles Bereitschaftsboot aufzurichten</p> <p>.2 mit einem schnellen Bereitschaftsboot unter den jeweils herrschenden Wetter- und Seegangsbedingungen richtig umzugehen</p> <p>.3 in besonderer Ausrüstung zu schwimmen</p> <p>.4 Geräte zur Nachrichtenübermittlung und Apparate zur Zeichengebung zwischen dem schnellen Bereitschaftsboot und einem Hubschrauber oder einem Schiff richtig zu verwenden</p> <p>.5 die mitgeführte Notfallausrüstung richtig zu verwenden</p> <p>.6 einen Verletzten aus dem Wasser zu bergen und in einen Rettungshubschrauber, auf ein Schiff oder an einen anderen Ort zu verbringen, an dem er in Sicherheit ist</p>	<p>den jeweils herrschenden Wetterbedingungen und im Rahmen der ausrüstungsbedingten Beschränkungen wird nachgewiesen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
		.7 Suchfahrten nach bestimmten Mustern auszuführen und dabei umweltrelevante Aspekte zu berücksichtigen	
Bedienung des Motors eines schnellen Bereitschaftsbootes	Kenntnis von Methoden für das Starten und Bedienen des Motors eines schnellen Bereitschaftsbootes und seiner Peripheriegeräte	Beurteilung von Leistungen, die dadurch erbracht wurden, dass durch praktische Demonstration die Fähigkeit nachgewiesen wurde, den Motor eines schnellen Bereitschaftsbootes zu starten und zu bedienen	Der Motor wird in der Art und Weise gestartet und betrieben, wie es zum Manövrieren erforderlich ist.

Abschnitt A-VI/3

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung in moderner Brandbekämpfung

Befähigungsnorm

1 Seeleute, die dazu eingeteilt sind, Brandbekämpfungsmaßnahmen zu leiten, müssen eine Fortbildung in Methoden der Brandbekämpfung erfolgreich abgeschlossen haben, bei der besondere Betonung auf Organisation, Taktik und Führung gelegt worden ist, und müssen nachweisen, dass sie befähigt sind, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/3 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen.

2 Der Wissensstand dieser Seeleute auf den in Spalte 2 von Tabelle A-VI/3 aufgeführten Lern- und Prüfgegenständen muss dazu ausreichen, dass sie Brandbekämpfungsmaßnahmen an Bord wirksam leiten können.

3 Grundlage für die Tiefe der Ausbildung und für den Umfang an Erfahrung, die benötigt werden, um das erforderliche Niveau an theoretischen Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde zu erreichen, sind die in Teil B dieses Codes enthaltenen Anleitungen.

4 Jeder Zeugnissbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-VI/3 zusammenfassend dargestellt.

5 Seeleute, die nach Absatz 4 ihre Befähigung in moderner Brandbekämpfung nachgewiesen haben, müssen danach alle fünf Jahre nachweisen, dass sie die vorgeschriebene Befähigungsnorm immer noch erfüllen und sie dadurch in der Lage sind, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/3 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen.

6 Die Vertragsparteien können festlegen, dass sie eine Ausbildung an Bord und an Bord zurückgelegte Erfahrungsdienstzeiten in folgenden Bereichen als ausreichend für den Nachweis der fortdauernden Erfüllung der vorgeschriebenen Befähigungsnorm laut Tabelle A-VI/3 ansehen:

- .1 Leitung von Brandbekämpfungsmaßnahmen an Bord
 - .1.1 Verfahren für die Bekämpfung von Bränden auf See und im Hafen (mit besonderer Betonung auf Organisation, Taktik und Führung);
 - .1.2 Verständigung und Koordinierung während laufender Brandbekämpfungsmaßnahmen;
 - .1.3 Steuerung der Lüftung einschließlich Entfernung des entstandenen Rauchgases;
 - .1.4 Steuerung der Kraftstoff- und Stromzuführungssysteme;
 - .1.5 Gefahren, die bei der Brandbekämpfung selbst entstehen (Trockendestillation, chemische Reaktionen, Kesselbrände);
 - .1.6 Vorsichtsmaßnahmen gegen Brände und Gefahren im Zusammenhang mit der Lagerung von und dem Umgang mit Werkstoffen;
 - .1.7 Betreuung von Verletzten;
 - .1.8 Verfahren für ein mit den Feuerwehrcräften an Land koordiniertes Vorgehen.

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in moderner Brandbekämpfung

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Leitung von Brandbekämpfungsmaßnahmen an Bord</p>	<p>Kenntnisse über Verfahren für die Bekämpfung von Bränden auf See und im Hafen (mit besonderer Betonung auf Organisation, Taktik und Führung)</p> <p>Kenntnisse über die Verwendung von Wasser zum Feuerlöschen, über dessen Auswirkungen auf die Schiffsstabilität, über Vorsichtsmaßnahmen und über Verfahren zum Beseitigen von dabei begangenen Fehlern</p> <p>Fähigkeit zur Verständigung und Koordinierung bei laufenden Brandbekämpfungsmaßnahmen</p> <p>Fähigkeit zur Steuerung der Lüftung einschließlich der Rauchabzugsanlage</p> <p>Fähigkeit zur Steuerung der Kraftstoff- und Stromzuführungssysteme</p> <p>Kenntnis der Gefahren, die bei der Brandbekämpfung selbst entstehen (Trockendestillation, chemische Reaktionen, Kesselbrände und so weiter)</p> <p>Fähigkeit zur Bekämpfung von Bränden, die von ge-</p>	<p>Nachweis durch Unterweisung und praktische Übungen unter zugelassenen und wirklich wirklichkeitsnahen Übungsbedingungen (zum Beispiel am Simulator erzeugte Bordbedingungen) sowie nach Möglichkeit bei Dunkelheit</p>	<p>Die zur Brandbekämpfung getroffenen Maßnahmen beruhen auf einer vollständigen und zutreffenden Beurteilung des Vorfalls, für die alle verfügbaren Informationsquellen benutzt werden.</p> <p>Zeitlicher Ablauf und Aufeinanderfolge der einzelnen Maßnahmen sowie die Dringlichkeit ihrer Durchführung sind den allgemeinen Erfordernissen des Vorfalls angemessen und dienen dazu, tatsächliche und drohende Schäden für das Schiff, Verletzungen von Personen und eine Beeinträchtigung der Betriebsfähigkeit des Schiffes auf das unvermeidliche Mindestmaß zu verringern.</p> <p>Die Übermittlung von Informationen erfolgt unverzüglich, genau, vollständig und deutlich.</p> <p>Die persönliche Sicherheit während der Brandbekämpfungsmaßnahmen ist jederzeit gewährleistet.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>fährlichen Gütern ausgehen</p> <p>Kenntnisse über Vorichtsmaßnahmen gegen Brände und Gefahren im Zusammenhang mit der Lagerung von und dem Umgang mit Werkstoffen (Farben, Lacke und so weiter)</p> <p>Fähigkeit zur Betreuung von Verletzten</p> <p>Kenntnis der Verfahren für ein mit den Feuerwehkräften an Land koordiniertes Vorgehen</p>		
Planung und Leitung der Ausbildung Brandabwehrgruppen	<p>Fähigkeit zur Erstellung von Notfallplänen</p> <p>Fähigkeit zur Zusammenstellung von Brandabwehrgruppen und zur passenden Zuweisung einzelner Personen an diese</p> <p>Fähigkeit zum strategisch und taktisch richtigen Vorgehen bei der Brandbekämpfung in den verschiedenen Teilen des Schiffes</p>	Nachweis durch Unterweisung und praktische Übungen unter zugelassenen und wirklich wirklichkeitsnahen Übungsbedingungen, zum Beispiel am Simulator erzeugte Bordbedingungen	Durch die Zusammenstellung der Brandabwehrgruppen und die passende Zuweisung einzelner Personen an diese wird die wirksame Umsetzung von Notfallplänen und -verfahren sichergestellt.
Überprüfung und Wartung von Feuermelde- und Feuerlöschsystemen und -geräten	Kenntnisse über Feuermeldesysteme, fest eingebaute Feuerlöschsysteme sowie tragbare und ortsbewegliche Feuer-	Nachweis durch praktische Übungen unter Verwendung zugelassener Geräte und Anlagen in einer wirklichkeitsnahen	Die Einsatzfähigkeit aller Feuermelde- und Feuerlöschsysteme und -geräte wird jederzeit nach Maßgabe der einschlägigen

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>löschausrüstung, insbesondere über Feuerlöcher, Pumpen sowie Rettungs-, Bergungs- und Beatmungsgeräte, persönliche Schutzausrüstung und Geräte zur Nachrichtenübermittlung</p> <p>Kenntnis der Regelungen betreffend gesetzlich vorgeschriebene Besichtigungen sowie Besichtigungen zur Erhaltung der Klasse</p>	Übungsumgebung	Leistungsspezifikationen und gesetzlichen Vorschriften gewährleistet.
Untersuchung von Brandvorfällen und Zusammenstellung diesbezüglicher Berichte	Fähigkeit zur Beurteilung der Ursachen von Bränden	Nachweis durch praktische Übungen in einer wirklichkeitsnahen Übungsumgebung	Brandursachen werden richtig erkannt und die Wirksamkeit von Gegenmaßnahmen wird richtig beurteilt.

Abschnitt A-VI/4

Verbindliche Mindestanforderungen im Zusammenhang mit medizinischer Erster Hilfe und medizinischer Betreuung

Befähigungsnorm für Seeleute, die dazu eingeteilt sind, medizinische Erste Hilfe an Bord zu leisten

1 Jeder Seemann, der dazu eingeteilt ist, medizinische Erste Hilfe an Bord zu leisten, muss nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/4-1 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen.

2 Der Wissensstand der Seeleute, die dazu eingeteilt sind, medizinische Erste Hilfe an Bord zu leisten, auf den in Spalte 2 von Tabelle A-VI/4-1 aufgeführten Lern- und Prüfgegenständen muss dazu ausreichen, dass sie in der Lage sind, bei einem Unfall oder einer Erkrankung, deren Eintreten an Bord eines Schiffes wahrscheinlich ist, unverzüglich wirksame Maßnahmen zu treffen.

3 Jeder Bewerber um ein Zeugnis der Fachkunde nach Regel VI/4 Absatz 1 des STCW-Übereinkommens muss einen Nachweis darüber erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-VI/4-1 des STCW-Codes zusammenfassend dargestellt.

Befähigungsnorm für Seeleute, denen die medizinische Betreuung zugewiesen wurde

4 Jeder Seemann, dem die medizinische Betreuung zugewiesen wurde, muss nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/4-2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen.

5 Der Wissensstand der betroffenen Seeleute auf den in Spalte 2 von Tabelle A-VI/4-2 aufgeführten Lern- und Prüfgegenständen muss dazu ausreichen, dass sie in der Lage sind, bei einem Unfall oder einer Erkrankung, deren Eintreten an Bord eines Schiffes wahrscheinlich ist, unverzüglich wirksame Maßnahmen zu treffen.

6 Jeder Bewerber um ein Zeugnis der Fachkunde nach Regel VI/4 Absatz 2 des STCW-Übereinkommens muss einen Nachweis darüber erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-VI/4-2 des STCW-Codes zusammenfassend dargestellt.

Tabelle A-VI/4-1

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in medizinischer Erster Hilfe

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Anwendung unmittelbarer Erster Hilfe bei einem Unfall oder einer Erkrankung an Bord	<p>Fähigkeit zum Gebrauch des Erste-Hilfe-Koffers</p> <p>Kenntnisse über Aufbau und Funktionen des menschlichen Körpers</p> <p>Kenntnisse über toxikologische Gefahren an Bord, sowie insbesondere diesbezügliche Kenntnis des „Leitfadens für Medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern“ (MFAG) oder der entsprechenden innerstaatlichen Veröffentlichung</p> <p>Fähigkeit zur verständigen körperlichen Untersuchung eines Verletzten oder Erkrankten</p> <p>Kenntnisse über Verletzungen der Wirbelsäule</p> <p>Kenntnisse über Verbrennungen und Verbrühungen sowie über die Auswirkungen von Hitze und Kälte auf den menschlichen Körper</p> <p>Kenntnisse über Knochenbrüche, Verrenkungen und Muskelverletzungen</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung erbracht wurden	<p>Die Feststellung der wahrscheinlichen Ursache, der Art und des Umfangs der Verletzungen erfolgt sofort, vollständig und im Einklang mit der gängigen Praxis der Ersten Hilfe. Das Risiko einer Eigenschädigung oder einer Schädigung Dritter wird jederzeit auf das unvermeidliche Mindestmaß verringert.</p> <p>Die Behandlung der Verletzungen oder Erkrankung von Patienten ist angemessen und entspricht der anerkannten Praxis der Ersten Hilfe sowie internationalen Richtlinien.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	gen Fähigkeit zur medizinischen Fürsorge für gerettete Personen Fähigkeit zur Inanspruchnahme von funktärztlicher Beratung Pharmakologische Kenntnisse Fähigkeit, medizinische Instrumente zu sterilisieren Kenntnisse über Herzstillstand, Ertrinken und Atemstillstand sowie Atemnot		

Tabelle A-VI/4-2

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in medizinischer Betreuung

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Gewährung medizinischer Betreuung für Kranke und Verletzte, solange diese noch an Bord verbleiben	<p>Fähigkeit zur Betreuung von Verletzten; Verletzungsbilder:</p> <p>.1 Kopf- und Wirbelsäulenverletzungen</p> <p>.2 Verletzungen an Ohren, Nase, Hals und Augen</p> <p>.3 äußere und innere Blutungen</p> <p>.4 Verbrennungen, Verbrühungen und Erfrierungen</p> <p>.5 Knochenbrüche, Verrenkungen und Muskelverletzungen</p> <p>.6 Wunden, Wundheilung und Wundinfektionen</p> <p>.7 Schmerzlinderung</p> <p>.8 Techniken des Nähens und Klammerns</p> <p>.9 Umgang mit akuten Unterleibsbeschwerden</p> <p>.10 chirurgische Behandlungen geringeren Umfangs</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung und praktischer Demonstration erbracht wurden</p> <p>Soweit durchführbar, werden zugelassene Praktikumszeiten an einem Krankenhaus oder einer vergleichbaren Einrichtung berücksichtigt.</p>	<p>Die Feststellung von Symptomen erfolgt auf der Grundlage klinischer Untersuchungen und der Anamnese des Patienten.</p> <p>Der Schutz gegen Infektionen und die Ausbreitung von Krankheiten ist vollständig und wirksam.</p> <p>Das Auftreten der handelnden Personen vermittelt Ruhe, Vertrauen und Zuversicht.</p> <p>Die Behandlung der Verletzung oder Erkrankung ist angemessen und entspricht der allgemein anerkannten ärztlichen Praxis sowie einschlägigen innerstaatlichen und internationalen medizinischen Richtlinien.</p> <p>Dosierung und Verabreichung von Arzneimitteln erfolgen nach den Herstellerempfehlungen und den Regeln der Heilkunst.</p> <p>Die Bedeutung von Veränderungen im Zustand von Patienten wird sofort erkannt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>.11 Anlegen von Verbänden und Bandagen</p> <p>Kenntnis verschiedener Aspekte der Krankenfürsorge:</p> <p>.1 allgemeine Grundsätze</p> <p>.2 Krankenfürsorge im engeren Sinne</p> <p>Kenntnisse über Krankheiten, insbesondere</p> <p>.1 Fähigkeit zur Unterscheidung zwischen leichteren Gesundheitsstörungen und ernstzunehmenden Notfällen</p> <p>.2 Kenntnisse über Geschlechtskrankheiten</p> <p>.3 Kenntnisse über Tropen- und Infektionskrankheiten</p> <p>Fähigkeit zum Erkennen von Medikamenten-, Suchtmittel- und Alkoholmissbrauch</p> <p>Kenntnisse in der Zahnfürsorge</p> <p>Kenntnisse in der Frauenheilkunde, Schwangerenfürsorge und Geburtshilfe</p> <p>Fähigkeit zur medizini-</p>		

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>schen Fürsorge für aus dem Wasser gerettete Personen</p> <p>Kenntnisse über den Tod auf See</p> <p>Hygienekenntnisse</p> <p>Kenntnisse im Gesundheitsschutz, insbesondere auf den Gebieten</p> <p>.1 Desinfektion, Entseuchung, Schädlingsbekämpfung, Rattenbeseitigung</p> <p>.2 Impfungen</p> <p>Fähigkeit zur Führung von Aufzeichnungen und zur Archivierung einschlägiger Regelwerke, nämlich</p> <p>.1 Führung von Krankenakten</p> <p>.2 Archivierung von innerstaatlichen und internationalen medizinischen Regelwerken</p>		
Beteiligung an koordinierten Maßnahmen ärztlicher Hilfe für Schiffe	<p>Fähigkeit zur Inanspruchnahme externer Hilfe, insbesondere</p> <p>.1 Fähigkeit zur Inanspruchnahme von funktärztlicher Beratung</p>		<p>Die klinischen Untersuchungen sind vollständig und werden entsprechend den erhaltenen Anweisungen durchgeführt.</p> <p>Die Evakuierung selbst und die Vorbereitung auf die Evakuierung erfolgen</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	.2 Mitwirkung an der Beförderung Kranker und Verletzter, insbesondere an deren Evakuierung per Hubschrauber .3 Fähigkeit zur Mitwirkung an der medizinischen Fürsorge für erkrankte Seeleute unter Einbeziehung von Gesundheitsbehörden in den Häfen oder Hafenambulanzen		entsprechend anerkannten Verfahren und sind so gestaltet, dass der Patient sich dabei so wohl wie nur möglich fühlt. Die Verfahren für das Einholen funktärztlicher Beratung entsprechen allgemein anerkannten Vorgehensweisen und Empfehlungen.

Abschnitt A-VI/5

Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Zeugnissen der Fachkunde als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff

Befähigungsnorm

- 1 Jeder Bewerber um ein Zeugnis der Fachkunde als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff muss nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/5 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen.
- 2 Der Wissensstand der Bewerber in den in Spalte 2 von Tabelle A-VI/5 aufgeführten Lern- und Prüfgegenständen muss dazu ausreichen, dass sie in der Lage sind, als offizielle Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff tätig zu sein.
- 3 Grundlage für die Tiefe der Ausbildung und für den Umfang an Erfahrung, die benötigt werden, um das erforderliche Niveau an theoretischen Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde zu erreichen, sind die in Abschnitt B-VI/5 dieses Codes enthaltenen Anleitungen.
- 4 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-VI/5 zusammenfassend dargestellt.

Tabelle A-VI/5

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für
Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Fortschreibung und Überwachung der Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff</p>	<p>Kenntnisse über die internationale Politik zur Gefahrenabwehr auf See und über die diesbezüglichen Zuständigkeiten von Regierungen, Unternehmen und Durchführungsbeauftragten, insbesondere über Elemente in einem möglichen Zusammenhang mit Piraterie und bewaffneten Raubüberfällen</p> <p>Kenntnisse über den Zweck eines Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff sowie über seine einzelnen Bestandteile, über damit zusammenhängende Verfahren und das Führen von Aufzeichnungen insbesondere über solche in einem möglichen Zusammenhang mit Piraterie und bewaffneten Raubüberfällen</p> <p>Kenntnis der Verfahren, die bei der Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff und bei der Meldung von sicherheitsrelevanten Vorfällen anzuwenden sind</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung oder einer Prüfung erbracht wurden</p>	<p>Verfahrens- und Vorgehensweisen entsprechen den im ISPS-Code und im SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner jeweils geltenden Fassung festgelegten Grundsätzen.</p> <p>Die rechtlichen Vorschriften betreffend die Gefahrenabwehr sind genau bekannt.</p> <p>Durch die angewandten Verfahren wird ein Bereitschaftszustand erreicht, der es ermöglicht, auf Änderungen in den Stufen der Gefahrenabwehr auf See angemessen zu reagieren.</p> <p>Im Verantwortungsbereich des Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff werden Nachrichten deutlich übermittelt und verstanden.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Kenntnisse über die Stufen der Gefahrenabwehr auf See sowie der sich daraus ergebenden Maßnahmen und Verfahren der Gefahrenabwehr an Bord und in Hafenanlagen</p> <p>Kenntnisse über die Vorschriften zur und die Verfahren für die Durchführung interner Audits, von Überprüfungen an Ort und Stelle sowie der Steuerung und Überwachung von in einem Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff festgelegten Maßnahmen der Gefahrenabwehr</p> <p>Kenntnisse über die Vorschriften zur und die Verfahren für die Meldung etwaiger bei internen Audits, planmäßigen Schiffsbegehungen und Überprüfungen zur Gefahrenabwehr festgestellter Mängel und Vorschriftenverletzungen an den Beauftragten für die Gefahrenabwehr im Unternehmen</p> <p>Kenntnis der Methoden und Verfahrensweisen, die zur Änderung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff verwandt wer-</p>		

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>den</p> <p>Kenntnisse über Notfallpläne im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr sowie über die Verfahren zur Reaktion auf eine Bedrohung der Sicherheit oder auf Verstöße gegen Sicherheitsbestimmungen, insbesondere gegen Bestimmungen über die Aufrechterhaltung wichtiger betrieblicher Vorgänge im Zusammenspiel zwischen Schiff und Hafen sowie auch insbesondere über Elemente in einem möglichen Zusammenhang mit Piraterie und bewaffneten Raubüberfällen</p> <p>Für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnisse über Begriffe und Begriffsbestimmungen im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr auf See, insbesondere Kenntnis der einschlägigen Vorschriften gegen Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle</p>		
Einschätzung von Sicherheitsrisiken, Bedrohungen und Gefährdungslagen	Kenntnisse über die Risikoabschätzung sowie die für die Risikoabschätzung verwandten Werkzeuge	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung oder ei-	Verfahrens- und Vorgehensweisen entsprechen den im ISPS-Code und im SOLAS-Übereinkommen

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Kenntnis der Unterlagen zur Einschätzung der Sicherheitslage, insbesondere Kenntnis der Sicherheitserklärung</p> <p>Kenntnisse über die Methoden, die zur Umgehung von Sicherheitsmaßnahmen angewandt werden, insbesondere über die Methoden, die Piraten und bewaffnete Räuber anwenden</p> <p>Kenntnisse, die dazu befähigen, diskriminierungsfrei Personen zu erkennen, die potentielle Sicherheitsrisiken bergen</p> <p>Kenntnisse, die dazu befähigen, Waffen, gefährliche Stoffe und Apparaturen zu erkennen, sowie eine Vorstellung davon, welchen Schaden sie verursachen können</p> <p>Kenntnisse in der Führung von Menschenmengen und Methoden ihrer allfälligen Steuerung</p> <p>Grundkenntnisse über den Umgang mit geheimhaltungswürdigen Angaben sowie über die Übermittlung von Nachrichten im Zusammenhang mit Ange-</p>	<p>ner zugelassenen Erfahrungsdienstzeit und einer Prüfung einschließlich einer praktischen Demonstration der Befähigung erbracht wurden,</p> <p>.1 Leibesvisitationen durchzuführen</p> <p>.2 unter Wahrung der Privatsphäre Überprüfungen durchzuführen</p>	<p>von 1974 in seiner jeweils geltenden Fassung festgelegten Grundsätzen.</p> <p>Durch die angewandten Verfahren wird ein Bereitschaftszustand erreicht, der es ermöglicht, auf Änderungen in den Stufen der Gefahrenabwehr auf See angemessen zu reagieren.</p> <p>Im Verantwortungsbereich des Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff werden Nachrichten deutlich übermittelt und verstanden.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>legenheiten der Gefahrenabwehr</p> <p>Kenntnisse über die Durchführung und Koordinierung von Durchsuchungen</p> <p>Kenntnis der Verfahren für die Durchführung von Leibesvisitationen und Überprüfungen unter Wahrung der Privatsphäre</p>		
<p>Durchführung regelmäßiger Begehungen des Schiffes, um sicherzustellen, dass angemessene Sicherheitsmaßnahmen eingeführt worden sind und aufrechterhalten werden</p>	<p>Kenntnis der Vorschriften für die Ausweisung von Sperrzonen und deren Überwachung</p> <p>Kenntnisse über die Kontrolle des Zugangs zum Schiff sowie zu Sperrzonen an Bord des Schiffes</p> <p>Kenntnisse über die Methoden einer wirksamen Überwachung einzelner Decksbereiche und der Umgebung des Schiffes</p> <p>Kenntnisse über Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit dem Umschlag von Ladung und Schiffsvorräten im Be nehmen mit anderen an Bord befindlichen Personen und den Beauftragten für die Gefahrenabwehr in der Hafenanlage</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung oder einer Prüfung erbracht wurden</p>	<p>Verfahrens- und Vorgehensweisen entsprechen den im ISPS-Code und im SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner jeweils geltenden Fassung festgelegten Grundsätzen.</p> <p>Durch die angewandten Verfahren wird ein Bereitschaftszustand erreicht, der es ermöglicht, auf Änderungen in den Stufen der Gefahrenabwehr auf See angemessen zu reagieren.</p> <p>Im Verantwortungsbereich des Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff werden Nachrichten deutlich übermittelt und verstanden.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Kenntnisse über die Verfahren für die Kontrolle des Ein- und Ausbootens von Personen und der von ihnen an Bord gebrachten persönlichen Gegenstände		
Gewährleistung, dass Ausrüstung und Anlagen zur Gefahrenabwehr ordnungsgemäß betrieben, funktionsgeprüft und kalibriert werden	<p>Kenntnisse über die verschiedenen Arten von Ausrüstung und Anlagen zur Gefahrenabwehr sowie über deren Beschränkungen, insbesondere über Ausrüstung und Anlagen, die bei Angriffen durch Piraten oder bewaffnete Räuber zum Einsatz kommen könnten</p> <p>Kenntnis der Verfahren, Anweisungen und Hinweise zur Benutzung des schiffseigenen Alarmierungssystems bei Gefährdungslagen</p> <p>Kenntnis der Verfahren für Funktionsprüfung, Kalibrierung und Wartung von Sicherheitsausrüstung und -anlagen, insbesondere während sich das Schiff auf See befindet</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung oder einer Prüfung erbracht wurden	Verfahrens- und Vorgehensweisen entsprechen den im ISPS-Code und im SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner jeweils geltenden Fassung festgelegten Grundsätzen.
Förderung des Bewusstseins für die Bedeutung der Gefahrenabwehr sowie der Wachsamkeit	Kenntnis der Vorschriften betreffend Ausbildung, körperliche Ertüchtigung und Übungen entsprechend den einschlägigen	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung oder einer Prüfung erbracht wurden	Verfahrens- und Vorgehensweisen entsprechen den im ISPS-Code und im SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner jeweils

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Übereinkommen, Codes und Rundschreiben der IMO, insbesondere der einschlägigen Vorschriften gegen Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle</p> <p>Kenntnis der Verfahren zur Förderung des Bewusstseins für die Bedeutung der Gefahrenabwehr sowie der Wachsamkeit an Bord</p> <p>Kenntnis der Verfahren zur Bewertung der Wirksamkeit von Maßnahmen der körperlichen Ertüchtigung und von Übungen</p>	den	<p>geltenden Fassung festgelegten Grundsätzen.</p> <p>Im Verantwortungsbereich des Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff werden Nachrichten deutlich übermittelt und verstanden.</p>

Abschnitt A-VI/6

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Unterweisung für alle Seeleute in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr

Befähigungsnorm für die Einführungsausbildung in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr

1 Mit Ausnahme von Fahrgästen müssen alle Personen, die dauernd oder vorübergehend auf einem Seeschiff beschäftigt sind, das den ISPS-Code einhalten muss, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden, eine zugelassene Einführungsausbildung in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr erhalten, bei dem die Anleitungen in Teil B berücksichtigt werden; Ziel dieser Ausbildung ist, die Teilnehmer in die Lage zu versetzen, folgende Leistungen zu erbringen:

- .1 Meldung eines sicherheitsrelevanten Vorfalls, insbesondere eines drohenden oder tatsächlichen Piratenüberfalls oder eines drohenden oder tatsächlichen bewaffneten Raubüberfalls;

- .2 Kenntnis der Verfahren, die beim Erkennen einer sicherheitsrelevanten Bedrohung durchzuführen sind;
- .3 Beteiligung an Verfahren für Notfälle und unvorhergesehene Bedrohungslagen im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr.

2 Seeleute mit spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr, die auf einem Seeschiff dauernd oder vorübergehend beschäftigt sind, müssen, bevor ihnen solche Aufgaben zugewiesen werden, eine Einführungsausbildung über Angelegenheiten der Gefahrenabwehr im Zusammenhang mit den ihren z Aufgaben und Verantwortung erhalten, bei der die Anleitungen in Teil B berücksichtigt werden.

3 Die Einführungsausbildung in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr ist vom Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff oder von einer gleichermaßen befähigten Person durchzuführen.

Befähigungsnorm bei der Ausbildung zur Förderung des Bewusstseins für die Bedeutung der Gefahrenabwehr

4 Seeleute, die dauernd oder vorübergehend in irgendeiner Funktion als Teil der Schiffsbesatzung ohne spezifische Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr im Rahmen der Betriebsführung des Schiffes an Bord eines Schiffes beschäftigt sind, das den ISPS-Code einhalten muss, müssen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden,

- .1 eine angemessene zugelassene Ausbildung oder Unterweisung zur Förderung des Bewusstseins für die Bedeutung der Gefahrenabwehr nach Maßgabe von Tabelle A-VI/6-1 erhalten,
- .2 nachweisen, dass sie die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt haben, um die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/6-1 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen; dieser Nachweis erfolgt
 - .2.1 durch eine praktische Demonstration dieser Befähigung (das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-VI/6-1 zusammenfassend dargestellt) sowie

- .2.2 durch eine Prüfung oder eine fortlaufende Leistungsbeurteilung als Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms in den in Spalte 2 von Tabelle A-VI/6-1 dargestellten Lern- und Prüfgegenständen.

Übergangsbestimmungen

5 Bis zum 1. Januar 2014 können Seeleute, die vor dem Tag des Inkrafttretens des vorliegenden Abschnitts eine zugelassene Seefahrtzeit abzuleisten begonnen haben, die Tatsache, dass sie die Vorschriften von Absatz 4 erfüllen, dadurch belegen, dass sie

- .1 eine zugelassene Seefahrtzeit als Besatzungsmitglied von insgesamt mindestens sechs Monaten im Verlauf der vorangegangenen drei Jahre abgeleistet haben oder
- .2 Funktionen im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr wahrgenommen haben, die als gleichwertig mit der nach Absatz 5.1 vorgeschriebenen Seefahrtzeit angesehen werden, oder
- .3 eine zugelassene Prüfung abgelegt haben oder
- .4 eine zugelassene Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben.

Befähigungsnorm für Seeleute mit spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr

6 Jeder Seemann mit spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr – insbesondere Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Abwehr von Piratenüberfällen und von bewaffneten Raubüberfällen – muss nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/6-2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen.

7 Der Wissensstand der Bewerber in den in Spalte 2 von Tabelle A-VI/6-2 aufgeführten Lern- und Prüfgegenständen muss dazu ausreichen, dass sie in der Lage sind, an Bord Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr – insbesondere Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Abwehr von Piratenüberfällen und von bewaffneten Raubüberfällen – zu erfüllen.

8 Jeder Zeugnisbewerber muss den Nachweis erbringen, dass er die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt hat; dies geschieht auf folgende Art und Weise:

- .1 durch einen Nachweis der Befähigung, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/6-2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 jener Tabelle zusammenfassend dargestellt;
- .2 durch eine Prüfung oder eine fortlaufende Leistungsbeurteilung als Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms, das sich auf die in Spalte 2 von Tabelle A-VI/6-2 dargestellten Lern- und Prüfgegenstände erstreckt.

Übergangsbestimmungen

9 Bis zum 1. Januar 2014 können Seeleute mit spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr, die vor dem Tag des Inkrafttretens des vorliegenden Abschnitts eine zugelassene Seefahrtzeit abzuleisten begonnen haben, die Befähigung, die in Spalte 1 von Tabelle A-VI/6-2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen, dadurch nachweisen, dass sie

- .1 eine zugelassene Seefahrtzeit als Besatzungsmitglied mit spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr von insgesamt mindestens sechs Monaten im Verlauf der vorangegangenen drei Jahre abgeleistet haben oder
- .2 Funktionen im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr wahrgenommen haben, die als gleichwertig mit der nach Absatz 9.1 vorgeschriebenen Seefahrtzeit angesehen werden, oder
- .3 eine zugelassene Prüfung abgelegt haben oder
- .4 eine zugelassene Ausbildung erfolgreich abgeschlossen haben.

Tabelle A-VI/6-1

**Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in Bezug auf die
Förderung des Bewusstseins für die Bedeutung der Gefahrenabwehr**

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Persönlicher Beitrag zur Steigerung der Fähigkeit zur Gefahrenabwehr auf See durch geschärftes Bewusstsein</p>	<p>Für den regulären Betrieb ausreichende Grundkenntnisse über Begriffe und Begriffsbestimmungen im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr auf See, insbesondere Kenntnis der einschlägigen Vorschriften gegen Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle</p> <p>Grundkenntnisse über die internationale Politik zur Gefahrenabwehr auf See und über die diesbezüglichen Verantwortung von Regierungen, Unternehmen und Einzelpersonen</p> <p>Grundkenntnisse über die Stufen der Gefahrenabwehr auf See sowie über deren Auswirkungen auf Maßnahmen und Verfahren der Gefahrenabwehr an Bord und in Hafenanlagen</p> <p>Grundkenntnisse über Meldeverfahren im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden</p>	<p>Die Vorschriften betreffend eine verstärkte Gefahrenabwehr auf See sind genau bekannt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Grundkenntnisse über Notfallpläne im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr		
Erkennen von Bedrohungen der Sicherheit	<p>Grundkenntnisse über die Methoden, die zur Umgehung von Sicherheitsmaßnahmen angewandt werden</p> <p>Grundkenntnisse, die dazu befähigen, potentielle Bedrohungen der Sicherheit zu erkennen, insbesondere über Elemente in einem möglichen Zusammenhang mit Piraterie und bewaffneten Raubüberfällen</p> <p>Grundkenntnisse, die dazu befähigen, Waffen, gefährliche Stoffe und Apparaturen zu erkennen, sowie eine Vorstellung davon, welchen Schaden sie verursachen können</p> <p>Grundkenntnisse über den Umgang mit Angaben zur Gefahrenabwehr sowie über die Übermittlung von Nachrichten im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden	Bedrohungen der Sicherheit auf See werden richtig als solche erkannt.
Verständnis der Notwen-	Grundkenntnisse über die	Beurteilung von nach-	Die Vorschriften betref-

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
digkeit für die Aufrechterhaltung des Bewusstseins für die Bedeutung der Gefahrenabwehr sowie der Wachsamkeit	Vorschriften betreffend Ausbildung und Übungen nach den einschlägigen Übereinkommen, Codes und IMO-Rundschreiben, insbesondere denen gegen Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle	weisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden	fend eine verstärkte Gefahrenabwehr auf See sind genau bekannt.

Tabelle A-VI/6-2

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Seeleute mit spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Fortschreibung und Überwachung der Umsetzung des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff</p>	<p>Für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnisse über Begriffe und Begriffsbestimmungen im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr auf See, insbesondere Kenntnis der einschlägigen Vorschriften gegen Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle</p> <p>Kenntnisse über die internationale Politik zur Gefahrenabwehr auf See und über die diesbezüglichen Zuständigkeiten von Regierungen, Unternehmen und Durchführungsbeauftragten, insbesondere für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnis der einschlägigen Vorschriften gegen Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle</p> <p>Kenntnisse über die Stufen der Gefahrenabwehr auf See sowie über deren Auswirkungen auf Maßnahmen und Verfahren der Gefahrenabwehr an Bord und in Hafenanlagen</p> <p>Kenntnisse über Melde-</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden</p>	<p>Verfahrens- und Vorgehensweisen entsprechen den im ISPS-Code und im SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner jeweils geltenden Fassung festgelegten Grundsätzen.</p> <p>Die rechtlichen Vorschriften betreffend die Gefahrenabwehr sind genau bekannt.</p> <p>Im jeweiligen Verantwortungsbereich werden Nachrichten deutlich und wirksam übermittelt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>verfahren im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr</p> <p>Kenntnis der Vorschriften betreffend Ausbildung, körperliche Ertüchtigung und Übungen entsprechend den einschlägigen Übereinkommen, Codes und Rundschreiben der IMO, insbesondere für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnis der einschlägigen Vorschriften gegen Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle</p> <p>Kenntnisse über die Vorschriften zur und die Verfahren für die Durchführung interner Audits, von Überprüfungen an Ort und Stelle sowie der Steuerung und Überwachung von in einem Plan zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff festgelegten Maßnahmen der Gefahrenabwehr</p> <p>Kenntnisse über Notfallpläne im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr sowie über die Verfahren zur Reaktion auf eine Bedrohung der Sicherheit oder auf Verstöße gegen Sicherheitsbestimmungen,</p>		

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	insbesondere gegen Bestimmungen über die Aufrechterhaltung wichtiger betrieblicher Vorgänge im Zusammenspiel zwischen Schiff und Hafen sowie auch insbesondere für den regulären Betrieb ausreichende Kenntnis der einschlägigen Vorschriften gegen Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle		
Erkennen von Bedrohungen der Sicherheit	<p>Kenntnis der Unterlagen zur Einschätzung der Sicherheitslage, insbesondere Kenntnis der Sicherheitserklärung</p> <p>Kenntnisse über die Methoden, die zur Umgehung von Sicherheitsmaßnahmen angewandt werden, insbesondere über die Methoden, die Piraten und bewaffnete Räuber anwenden</p> <p>Kenntnisse, die dazu befähigen, potentielle Bedrohungen der Sicherheit zu erkennen</p> <p>Kenntnisse, die dazu befähigen, Waffen, gefährliche Stoffe und Apparaturen zu erkennen, sowie eine Vorstellung davon, welchen Schaden sie ver-</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden	Verfahrens- und Vorgehensweisen entsprechen den im ISPS-Code und im SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner jeweils geltenden Fassung festgelegten Grundsätzen.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>ursachen können</p> <p>Kenntnisse in der Führung von Menschenmengen und Methoden ihrer allfälligen Steuerung</p> <p>Kenntnisse über den Umgang mit geheimhaltungswürdigen Angaben sowie über die Übermittlung von Nachrichten im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr</p> <p>Kenntnis der Verfahren für die Durchführung von Leibesvisitationen und Überprüfungen unter Wahrung der Privatsphäre</p>		
Durchführung regelmäßiger Überprüfungen der Sicherheitsmaßnahmen des Schiffes	<p>Kenntnis der Techniken für die Überwachung von Sperrzonen</p> <p>Kenntnisse über die Kontrolle des Zugangs zum Schiff sowie zu Sperrzonen an Bord des Schiffes</p> <p>Kenntnisse über die Methoden einer wirksamen Überwachung einzelner Decksbereiche und der Umgebung des Schiffes</p> <p>Kenntnisse über die im Zusammenhang mit Ladung und Schiffsvorräten gebräuchlichen Überprü-</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden	Verfahrens- und Vorgehensweisen entsprechen den im ISPS-Code und im SOLAS-Übereinkommen in seiner jeweils geltenden Fassung festgelegten Grundsätzen.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>funktionsverfahren</p> <p>Kenntnisse über die Verfahren für die Kontrolle der Ein- und Ausschiffung von Personen und der von ihnen an Bord gebrachten persönlichen Gegenstände</p>		
Sachgerechte Verwendung gegebenenfalls vorhandener Ausrüstung und Anlagen zur Gefahrenabwehr	<p>Allgemeine Kenntnisse über die verschiedenen Arten von Ausrüstung und Anlagen zur Gefahrenabwehr sowie über deren Beschränkungen, insbesondere über Ausrüstung und Anlagen, die bei Angriffen durch Piraten oder bewaffnete Räuber zum Einsatz kommen könnten</p> <p>Wissen um die Notwendigkeit von Funktionsprüfung, Kalibrierung und Wartung von Sicherheitsausrüstung und -anlagen, insbesondere während sich das Schiff auf See befindet</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Unterweisung oder der Teilnahme an einem zugelassenen Lehrgang erbracht wurden	<p>Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Ausrüstung und den Anlagen zur Gefahrenabwehr werden entsprechend den allgemein anerkannten Betriebsanweisungen sowie unter Berücksichtigung der Beschränkungen der Ausrüstung und der Anlagen durchgeführt.</p> <p>Verfahrens- und Vorgehensweisen entsprechen den im ISPS-Code und im SOLAS-Übereinkommen von 1974 in seiner jeweils geltenden Fassung festgelegten Grundsätzen.</p>

Kapitel VII**Normen bezüglich anderer Zeugnisse****Abschnitt A-VII/1***Erteilung anderer Zeugnisse*

1 Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis auf der Betriebsebene nach den Bestimmungen von Kapitel VII der Anlage des Übereinkommens muss die einschlägige theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben sowie die Befähigungsnorm für alle entweder in Tabelle A-II/1 oder in Tabelle A-III/1 vorgeschriebenen Funktionen erfüllen. Funktionen, die in Tabelle A-II/1 oder in Tabelle A-III/1 aufgeführt sind, können hinzutreten, sofern der Bewerber die jeweils einschlägige zusätzliche theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen hat sowie die in jenen Tabellen für die betreffenden Funktionen vorgeschriebenen Befähigungsnormen erfüllt.

2 Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis auf der Führungsebene als die Person, welche die oberste Anordnungsbefugnis über ein Schiff mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr innehat, oder als die Person, auf welche die oberste Anordnungsbefugnis über ein solches Schiff bei Verhinderung des Inhabers der obersten Anordnungsbefugnis übergeht, muss zusätzlich zur Erfüllung der in Tabelle A-II/1 dargestellten Befähigungsnorm die einschlägige theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben sowie die Befähigungsnorm für alle in Tabelle A-II/2 vorgeschriebenen Funktionen erfüllen. Funktionen, die in den Tabellen von Kapitel III dieses Teils aufgeführt sind, können hinzutreten, sofern der Bewerber die jeweils einschlägige zusätzliche theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen hat sowie die in jenen Tabellen für die betreffenden Funktionen vorgeschriebenen Befähigungsnormen erfüllt.

3 Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis auf der Führungsebene als die Person, welche die Verantwortung für den mechanischen Antrieb eines Schiffes mit einer Antriebsleistung von 750 oder mehr Kilowatt innehat, oder als die Person, auf welche diese Verantwortung bei Verhinderung des Inhabers der Verantwortung für den mechanischen Antrieb des Schiffes übergeht, muss zusätzlich zur Erfüllung der in Tabelle A-III/1 dargestellten Befähigungsnorm die einschlägige theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben sowie die Befähigungsnorm für alle in Tabelle A-III/2 vorgeschriebenen Funktionen erfüllen. Funktionen, die in den Tabellen von Kapitel II des vorliegenden Teils aufgeführt sind, können hinzutreten, sofern der Bewerber die jeweils einschlägige zusätzliche theoretische und prakti-

sche Ausbildung abgeschlossen hat sowie die in jenen Tabellen für die betreffenden Funktionen vorgeschriebenen Befähigungsnormen erfüllt.

4 Jeder Zeugnissbewerber auf der Unterstützungsebene

- .1 muss bei einer Bewerbung für eine Tätigkeit in den Fachbereichen Schiffsführung oder Schiffstechnik die einschlägige theoretische und praktische Ausbildung abgeschlossen haben sowie die Befähigungsnorm für alle entweder in Tabelle A-II/4 oder in Tabelle A-III/4 vorgeschriebenen Funktionen erfüllen. Funktionen, die in Tabelle A-III/4 oder in Tabelle A-II/4 aufgeführt sind, können hinzutreten, sofern der Bewerber die jeweils einschlägige zusätzliche praktische Ausbildung abgeschlossen hat sowie die in jenen Tabellen für die betreffenden Funktionen vorgeschriebenen Befähigungsnormen erfüllt.
- .2 muss bei einer Bewerbung um eine Tätigkeit als Vollmatrose im Decksbereich zusätzlich zur Erfüllung der in Tabelle A-II/4 dargestellten Befähigungsnorm die einschlägige praktische Ausbildung abgeschlossen haben sowie die Befähigungsnorm für alle in Tabelle A-II/5 vorgeschriebenen Funktionen erfüllen. Funktionen, die in Tabelle A-III/4 oder in Tabelle A-III/5 aufgeführt sind, können hinzutreten, sofern der Bewerber die jeweils einschlägige zusätzliche praktische Ausbildung abgeschlossen hat sowie die in jener (jenen) Tabelle(n) für die betreffende(n) Funktion(en) vorgeschriebenen Befähigungsnorm(en) erfüllt.
- .3 muss bei einer Bewerbung um eine Tätigkeit als Vollmatrose im Maschinenbereich zusätzlich zur Erfüllung der in Tabelle A-III/4 dargestellten Befähigungsnorm die einschlägige praktische Ausbildung abgeschlossen haben sowie die Befähigungsnorm für alle in Tabelle A-III/5 vorgeschriebenen Funktionen erfüllen. Funktionen, die in Tabelle A-II/4 oder in Tabelle A-II/5 aufgeführt sind, können hinzutreten, sofern der Bewerber die jeweils einschlägige zusätzliche praktische Ausbildung abgeschlossen hat sowie die in jener (jenen) Tabelle(n) für die betreffende(n) Funktion(en) vorgeschriebenen Befähigungsnorm(en) erfüllt.

Abschnitt A-VII/2

Zeugniserteilung an Seeleute

1 Nach Regel VII/1 Absatz 1.3 muss jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis nach den Bestimmungen von Kapitel VII auf der Betriebsebene für die in den Tabellen A-II/1 und A-III/1 aufgeführten Funktionen

- .1 eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 12 Monaten abgeleistet haben, wozu ein Zeitraum von mindestens sechs Monaten, in dem unter Aufsicht eines befähigten Technischen Offiziers Maschinenwachdienst abgeleistet wird, und, sofern die Funktion der Schiffsführung vorgeschrieben ist, ein Zeitraum von mindestens sechs Monaten, in dem unter Aufsicht eines befähigten Nautischen Wachoffiziers Brückenwachdienst abgeleistet wird, gehören sowie
- .2 während dieser Seefahrtzeit Ausbildungsprogramme an Bord abgeschlossen haben, bei deren Genehmigung verbindlich festgestellt worden ist, dass sie die einschlägigen Vorschriften der Abschnitte A-II/1 und A-III/1 erfüllen; diese Lehrgänge müssen in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet sein.

2 Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis nach den Bestimmungen von Kapitel VII auf der Führungsebene für eine Kombination von in den Tabellen A-II/2 und A-III/2 aufgeführten Funktionen muss eine zugelassene Seefahrtzeit ableisten, die im Zusammenhang mit den im Vermerk auf dem Zeugnis einzutragenden Funktionen steht; dabei ist im einzelnen Folgendes vorgeschrieben:

- .1 *für alle Personen außer denen, welche die oberste Anordnungsbefugnis über ein Schiff oder aber die Verantwortung für den mechanischen Antrieb eines Schiffes innehaben* – 12 Monate lang das Ableisten von Aufgaben im Zusammenhang mit Regel III/2 oder III/3 auf der Betriebsebene und, sofern die Funktion der Schiffsführung auf der Führungsebene vorgeschrieben ist, ein Zeitraum von mindestens 12 Monaten, in dem Brückenwachdienst auf der Betriebsebene abgeleistet wird;
- .2 *für alle Personen, welche die oberste Anordnungsbefugnis über ein Schiff oder aber die Verantwortung für den mechanischen Antrieb eines Schiffes innehaben* – mindestens 48 Monate lang als Schiffsoffizier und Inhaber eines Befähigungszeugnisses das Ableisten von Aufgaben im Zusammenhang mit den im Vermerk auf dem Befähigungszeugnis einzutragenden Funktionen, davon 24 Monate lang Ableisten von Funktionen entsprechend Tabelle A-III/1 und 24

Monate lang Ableisten von Funktionen entsprechend den Tabellen A-III/1 und A-III/2.

3 Nach Regel VII/1 Absatz 1.3 muss jeder Bewerber um ein Zeugnis nach den Bestimmungen von Kapitel VII auf der Unterstützungsebene für die in den Tabellen A-II/4 und A-III/4 aufgeführten Funktionen

- .1 eine zugelassene Seefahrtszeit einschließlich einer Erfahrungsdienstzeit von mindestens 12 Monaten Dauer abgeleistet haben, wovon
 - .1.1 mindestens 6 Monate im Zusammenhang mit Aufgaben des Brückenwachdienstes stehen müssen und
 - .1.2 mindestens 6 Monate im Zusammenhang mit Aufgaben des Maschinenwachdienstes stehen müssen, oder
- .2 eine besondere Ausbildung, entweder noch an Land oder an Bord abgeleistet haben, einschließlich einer zugelassenen Seefahrtszeit, die mindestens 4 Monate betragen muss, wovon
 - .2.1 mindestens 2 Monate im Zusammenhang mit Aufgaben des Brückenwachdienstes stehen müssen und
 - .2.2 mindestens 2 Monate im Zusammenhang mit Aufgaben des Maschinenwachdienstes stehen müssen;
- .3 die nach den Absätzen 3.1 oder 3.2 vorgeschriebene Seefahrtszeit, Ausbildungs- und Erfahrungsdienstzeit müssen unter der unmittelbaren Aufsicht eines angemessen befähigten Offiziers oder Schiffsmannes abgeleistet werden.

4 Nach Regel VII/1 Absatz 1.3 muss jeder Bewerber um ein Zeugnis nach den Bestimmungen von Kapitel VII auf der Unterstützungsebene für die in den Tabellen A-II/5 und A-III/5 aufgeführten Funktionen nach dem Erwerb der Befähigung, als Schiffsmann, der Brückenwache und Maschinenwache geht, Dienst zu tun, die in den Abschnitten A-II/5 und A-III/5 des STCW-Codes dargestellten Befähigungsnormen erfüllen sowie Folgendes abgeschlossen oder abgeleistet haben:

- .1 eine zugelassene Seefahrtszeit von mindestens 30 Monaten Dauer, wovon
 - .1.1 mindestens 18 Monate im Zusammenhang mit Aufgaben eines Vollmatrosen im Decksbereich stehen müssen und

- .1.2 mindestens 12 Monate im Zusammenhang mit Aufgaben eines Vollmatrosen im Maschinenbereich stehen müssen oder
- .2 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm sowie eine zugelassene Seefahrtszeit von mindestens 18 Monaten Dauer, wovon
 - .2.1 mindestens 12 Monate im Zusammenhang mit Aufgaben eines Vollmatrosen im Decksbereich stehen müssen und
 - .2.2 mindestens 6 Monate im Zusammenhang mit Aufgaben eines Vollmatrosen im Maschinenbereich stehen müssen oder
- .3 ein zugelassenes besonderes integriertes Ausbildungsprogramm im Decks- und Maschinenbereich einschließlich einer zugelassenen Seefahrtszeit von mindestens 12 Monaten Dauer in einem integrierten Decks- und Maschinenbereich, wovon
 - .3.1 mindestens 6 Monate im Zusammenhang mit Aufgaben eines Vollmatrosen im Decksbereich stehen müssen und
 - .3.2 mindestens 6 Monate im Zusammenhang mit Aufgaben eines Vollmatrosen im Maschinenbereich stehen müssen.

Abschnitt A-VII/3*Grundsätze für die Erteilung abweichender Zeugnisse*

(– bleibt frei –)

Kapitel VIII**Normen betreffend den Wachdienst****Abschnitt A-VIII/1***Diensttüchtigkeit*

1 Alle Verwaltungen müssen die Gefahr in Betracht ziehen, die sich aus einer Übermüdung von Seeleuten ergibt; dies gilt insbesondere bei denjenigen, zu deren Aufgaben die Gewährleistung eines sicheren und gefahrlosen Schiffsbetriebs gehört.

2 Alle Personen, denen eine Aufgabe als Wachoffizier oder als Schiffsmann, der Wache geht, zugewiesen wird und die dabei mit spezifischen Aufgaben in den Bereichen Sicherheit, Verschmutzungsverhütung oder Gefahrenabwehr betraut sind, müssen mindestens nachstehende Ruhezeiten erhalten:

- .1 mindestens 10 Stunden Ruhezeit in jedem beliebigen 24-Stunden-Zeitraum sowie
- .2 77 Stunden in jedem beliebigen 7-Tages-Zeitraum

3 Die Ruhezeiten können in nicht mehr als zwei getrennte Zeiträume aufgeteilt werden, wovon einer mindestens 6 Stunden lang sein muss, und die zwischen zwei aufeinanderfolgenden Ruhezeiten liegenden Zeitabstände dürfen nicht länger als 14 Stunden sein.

4 Die Vorschriften über Ruhezeiten in den Absätzen 2 und 3 brauchen in einem Notfall oder unter sonstigen betrieblichen Bedingungen, die ein Abweichen von der Norm rechtfertigen, nicht eingehalten zu werden. Übungen zum Verlassen des Schiffes, Brandschutz- und Rettungsbootübungen sowie sonstige Übungen, die durch innerstaatliche Vorschriften und internationale Rechtsinstrumente vorgeschrieben sind, sind so durchzuführen, dass Ruhezeiten in möglichst geringem Umfang gestört werden und keine Übermüdung herbeigeführt wird.

5 Alle Verwaltungen müssen vorschreiben, dass Wachdienstpläne an Stellen ausgehängt werden, wo sie leicht zugänglich sind. Die Wachdienstpläne sind auf einem Mustervordruck in der Arbeitssprache oder in den Arbeitssprachen des Schiffes sowie in englischer Sprache zu erstellen.

6 Befindet sich ein Seemann im Bereitschaftsdienst, wenn beispielsweise ein Maschinenraum unbesetzt ist, so ist ihm als Ausgleichsmaßnahme eine angemessene Ruhezeit zu gewähren, wenn die normale Ruhezeit durch Aufrufe zum Erscheinen am Arbeitsplatz gestört wird.

7 Alle Verwaltungen müssen vorschreiben, dass Aufzeichnungen über Arbeits- und Ruhezeiten von Seeleuten auf einem Mustervordruck in der Arbeitssprache oder in den Arbeitssprachen des Schiffes sowie in englischer Sprache zu erstellen sind, damit die Einhaltung des vorliegenden Abschnitts überwacht und nachgeprüft werden kann. Jeder Seemann erhält eine Ausfertigung der ihn betreffenden Aufzeichnungen; diese Ausfertigung ist vom Kapitän oder einer vom Kapitän ermächtigten Person sowie vom Seemann abzuzeichnen.

8 Keine Bestimmung in diesem Abschnitt darf dahin gehend ausgelegt werden, als beschränke sie das Recht des Kapitäns eines Schiffes, von einem Seemann zu verlangen, Arbeit in jedem zeitlichen Umfang zu leisten, der für die unmittelbare Sicherheit des Schiffes, von Personen an Bord oder der Ladung oder aber zu dem Zweck erforderlich ist, anderen Schiffen oder Personen in Seenot Hilfe zu leisten. Demzufolge kann der Kapitän den Ruhezeitenplan außer Kraft setzen und von einem Seemann zu verlangen, Arbeit in jedem zeitlichen Umfang zu leisten, der erforderlich ist, bis die normale Lage wiederhergestellt ist. So bald wie möglich, nachdem die normale Lage wiederhergestellt ist, hat der Kapitän sicherzustellen, dass allen Seeleuten, die während einer planmäßigen Ruhezeit Arbeit geleistet haben, eine angemessene Ruhezeit gewährt wird.

9 Die Vertragsparteien dürfen Ausnahmen von den vorgeschriebenen Ruhezeiten nach den Absätzen 2.2 und 2.3 gestatten, sofern die Ruhezeit in keinem beliebigen 7-Tages-Zeitraum weniger als 70 Stunden beträgt.

Ausnahmen von der in Absatz 2.2 vorgesehenen wöchentlichen Ruhezeit dürfen höchstens für zwei aufeinanderfolgende Wochen gestattet werden. Die Zeitabstände zwischen zwei Ausnahmezeiträumen dürfen nicht weniger als das Doppelte des Zeitraums betragen, für den die Ausnahme gegolten hat.

Die Ruhezeiten nach Absatz 2.1 können in nicht mehr als drei getrennte Zeiträume aufgeteilt werden, wovon einer mindestens 6 Stunden lang sein muss und keine der anderen beiden Ruhezeiten weniger als eine Stunde lang sein darf. Die Zeitabstände zwischen aufeinanderfolgenden Ruhezeiten dürfen nicht länger als 14 Stunden sein. Ausnahmen dürfen nicht über zwei 24-Stunden-Zeiträume in jedem beliebigen 7-Tages-Zeitraum hinaus erstrecken.

Beim Gestatten von Ausnahmen müssen so weit wie möglich die Anleitungen in Abschnitt B-VIII/1 betreffend die Verhütung von Übermüdung berücksichtigt werden.

10 Zur Verhütung von Alkoholmissbrauch legt jede Verwaltung für Kapitäne, Schiffsoffiziere und sonstige Seeleute für die Zeit, in der sie festgelegte Aufgaben in den Bereichen Si-

cherheit, Gefahrenabwehr und Schutz der Meeresumwelt erfüllen, einen Grenzwert fest, der nicht mehr beträgt als 0,05 % Blutalkohol-Konzentration (BAK), 0,25 mg/l Alkoholgehalt in der Atemluft oder aber die Alkoholmenge, die zu einer solchen Alkoholkonzentration führt.

Abschnitt A-VIII/2

Vorkehrungen für den Wachdienst und beim Wachdienst zu beachtende Grundsätze

TEIL 1 – ZEUGNISERTEILUNG

- 1 Nautische Wachoffiziere (Wachoffiziere, die Brückenwache gehen) müssen entsprechend den Bestimmungen von Kapitel II oder Kapitel VII, welche die mit dem nautischen Wachdienst (Brückenwachdienst) zusammenhängenden Aufgaben regeln, gehörig befugt sein.
- 2 Technische Wachoffiziere (Wachoffiziere, die Maschinenwache gehen) müssen entsprechend den Bestimmungen von Kapitel III oder VII, welche die mit dem technischen Wachdienst (Maschinenwachdienst) zusammenhängenden Aufgaben regeln, gehörig befugt sein.

TEIL 2 – REISEPLANUNG

Allgemeine Vorschriften

- 3 Jede vorgesehene Reise ist im Voraus zu planen, wobei alle einschlägigen Angaben miteinzubeziehen und alle festgelegten Kursverläufe vor Reiseantritt zu prüfen sind.
- 4 Der Leiter der Maschinenanlage legt in Absprache mit dem Kapitän im Voraus fest, was auf der vorgesehenen Reise benötigt wird, wobei er den Bedarf an Kraftstoff, Wasser, Schmierstoffen, Chemikalien, Verschleiß- und sonstigen Ersatzteilen, Werkzeug, Verbrauchsgütern und sämtlichen sonstigen Bedarfsartikeln miteinbezieht.

Planungen vor jeder einzelnen Reise

- 5 Vor jeder einzelnen Reise stellt der Kapitän eines jeden Schiffes sicher, dass für die Planung der vorgesehenen Route vom Abgangshafen zum ersten Anlaufhafen ausreichende und angemessene Seekarten und sonstige für die vorgesehene Reise notwendige nautische Veröffentlichungen benutzt werden, die zutreffende, vollständige und aktuelle Angaben hinsichtlich derjenigen die Schiffsführung betreffenden Beschränkungen und Gefahren enthalten, die ihrem Wesen nach dauerhaft oder vorhersehbar sind und die für die sichere Führung des Schiffes von Belang sind.

Nochmalige Überprüfung und Eintragung der geplanten Route auf Seekarten

6 Nach nochmaliger Überprüfung der Routenplanung unter Berücksichtigung aller einschlägigen Angaben ist die geplante Route auf angemessenen Seekarten deutlich ablesbar einzutragen; diese Seekarten müssen ununterbrochen dem Wachoffizier zur Verfügung stehen, der jeden Kurs nochmals zu überprüfen hat, bevor er ihn im Verlauf der Reise anlegt.

Abweichung von der geplanten Route

7 Wird im Verlauf einer Reise die Entscheidung getroffen, den nächsten Anlaufhafen entlang der geplanten Route zu ändern, oder wird es für das Schiff erforderlich, aus anderen Gründen von der geplanten Route erheblich abzuweichen, so ist eine geänderte Reiseroute zu planen, bevor von der ursprünglich geplanten Route erheblich abgewichen wird.

TEIL 3 – GRUNDSÄTZE FÜR DEN WACHDIENST IM ALLGEMEINEN

8 Die Durchführung der Wache erfolgt auf der Grundlage nachstehender Grundsätze für den Umgang mit den Ressourcen auf der Brücke und im Maschinenraum:

- .1 Die zweckmäßige Einteilung der im Wachdienst Tätigen ist entsprechend den jeweils herrschenden Umständen vorzunehmen;
- .2 bei der Einteilung der im Wachdienst Tätigen sind etwaige Beschränkungen in ihrer Befähigung oder Einschränkungen in ihrer körperlichen Tauglichkeit zu berücksichtigen;
- .3 es ist sicherzustellen, dass die im Wachdienst Tätigen das richtige Verständnis von der Rolle jedes einzelnen Wachhabenden, von der dem Wachdienst innewohnenden Verantwortung und von der Rolle der im Wachdienst Tätigen als Kollektiv haben;
- .4 der Kapitän, der Leiter der Maschinenanlage und der jeweilige Wachoffizier müssen eine ordnungsmäßige Wache gehen und dabei den wirkungsvollsten Gebrauch von den verfügbaren Ressourcen machen, zum Beispiel von den zur Verfügung stehenden Informationen, von der festen und ortsbeweglichen Ausrüstung sowie von den Personen, die außer ihnen selbst für einen Einsatz zur Verfügung stehen;
- .5 die im Wachdienst Tätigen müssen die Arbeits- und die Bedienungsweise der festen und der ortsbeweglichen Ausrüstung verstehen und über den Umgang damit gut Bescheid wissen;

- .6 die im Wachdienst Tätigen müssen alle Angaben, die sie von irgendeinem Dienstposten auf dem Schiff erreichen – sei es, von einer festen Einrichtung oder von einem ortsbeweglichen Gerät – verstehen und müssen wissen, wie sie darauf zu reagieren haben;
- .7 Angaben, die von irgendeinem Dienstposten auf dem Schiff – sei es, von einer festen Einrichtung oder von einem ortsbeweglichen Gerät – einen im Wachdienst Tätigen erreichen, sind allen im Wachdienst Tätigen in geeigneter Weise zugänglich zu machen;
- .8 die im Wachdienst Tätigen haben sich in jeder nur denkbaren Situation untereinander in geeigneter Weise zu verständigen;
- .9 die im Wachdienst Tätigen müssen dem Kapitän, dem Leiter der Maschinenanlage oder dem jeweiligen Wachoffizier ohne jegliches Zögern und Zaudern Bescheid geben, wenn sie sich im geringsten Zweifel darüber befinden, welche Maßnahme im Interesse der Sicherheit zu treffen ist.

TEIL 4 – GRUNDSÄTZE FÜR DEN WACHDIENST AUF SEE

Allgemein für den Wachdienst geltende Grundsätze

9 Die Verwaltungen lenken die Aufmerksamkeit von Unternehmen, Kapitänen, Leitern von Maschinenanlagen und allen im Wachdienst Tätigen auf die nachstehenden Grundsätze, die zu beachten sind, damit sichergestellt ist, dass jederzeit eine sichere Wache gegangen wird.

10 Der Kapitän jedes Schiffes ist verpflichtet, sicherzustellen, dass die für den Wachdienst getroffenen Vorkehrungen für das Gehen einer sicheren Brücken- oder Ladungswache ausreichend sind. Unter der allgemeinen Weisungsbefugnis des Kapitäns ist der diensttuende Nautische Wachoffizier während seiner Wache für die sichere Führung des Schiffes verantwortlich, was bedeutet, dass er sich insbesondere darum bemüht, dass ein Zusammenstoß oder eine Strandung vermieden wird.

11 Der Leiter der Maschinenanlage jedes Schiffes ist verpflichtet, in Absprache mit dem Kapitän sicherzustellen, dass die für den Wachdienst getroffenen Vorkehrungen für das Gehen einer sicheren Maschinenwache ausreichend sind.

Schutz der Meeresumwelt

12 Kapitäne, Schiffsoffiziere und Schiffsleute müssen sich der schwerwiegenden Auswirkungen einer betriebs- oder unfallbedingten Verschmutzung der Meeresumwelt bewusst sein und alle nur möglichen Vorsichtsmaßnahmen treffen, um eine derartige Verschmutzung zu verhüten, insbesondere im Rahmen einschlägiger internationaler und hafenspezifischer Regelungen.

Teil 4-1 – Grundsätze für die Brückenwache

13 Der Nautische Wachoffizier ist der amtierende Vertreter des Kapitäns und in erster Linie jederzeit für die sichere Führung des Schiffes sowie dafür verantwortlich, dass den Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung jederzeit entsprochen wird.

Ausguck

14 Entsprechend Regel 5 der Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung ist jederzeit ein gehöriger Ausguck zu halten, der nachstehenden Zwecken zu dienen hat:

- .1 ununterbrochen durch Sehen und Hören sowie durch alle sonstigen zur Verfügung stehenden Mittel in Bezug auf sämtliche bedeutsamen Veränderungen im betrieblichen Umfeld einen Zustand der Wachsamkeit aufrechtzuerhalten
- .2 einen vollständigen Überblick über die Lage sowie insbesondere über die Gefahr eines Zusammenstoßes oder einer Strandung sowie über sonstige Gefahren für die Schiffsführung zu behalten
- .3 Schiffe oder Flugzeuge in Seenot, Schiffbrüchige, Wracks, Treibgut und sonstige Gefahren für eine sichere Schiffsführung zu entdecken.

15 Der Ausguck muss in der Lage sein, seine volle Aufmerksamkeit darauf zu verwenden, einen gehörigen Ausguck zu halten; er darf von sich aus keine anderen Aufgaben wahrnehmen und es dürfen ihm keine anderen Aufgaben zugewiesen werden, die bei der Wahrnehmung jener Aufgabe stören könnten.

16 Die Aufgaben des Ausgucks und des Rudergängers sind voneinander getrennt und der Rudergänger darf, so lange er am Ruder steht, nicht als der Ausguckposten betrachtet werden; eine Ausnahme hiervon darf bei kleinen Schiffen gemacht werden, wo am Ruderstand eine ungehinderte Rundumsicht gegeben ist und keine Beeinträchtigung der Nachtsichtigkeit oder ein sonstiges Hindernis vorliegt, welches das Halten eines gehörigen Ausgucks beeinträchtigt.

Der Nautische Wachoffizier darf bei Tageslicht der einzige Ausguckposten sein, sofern bei jeder Gelegenheit, wenn dies der Fall ist,

- .1 die Lage sorgfältig eingeschätzt und dabei zweifelsfrei festgestellt worden ist, dass ein solches Handeln gefahrlos ist;
- .2 alle einschlägigen Aspekte berücksichtigt worden sind; dazu zählen, ohne jedoch darauf beschränkt zu sein,
 - die Wetterverhältnisse;
 - die Sichtverhältnisse;
 - die Verkehrsdichte;
 - die eventuelle Nähe von Gefahren für die Schiffsführung;
 - die bei der Fahrt in oder in der Nähe von Verkehrstrennungsgebieten erforderliche Aufmerksamkeit;
- .3 unverzüglich Hilfe auf die Brücke beordert werden kann, wenn irgendeine Veränderung der Lage dies erfordert.

17 Bei der Prüfung der Frage, ob die Zusammensetzung der Brückenwache ausreicht, um sicherzustellen, dass ununterbrochen ein gehöriger Ausguck gehalten werden kann, hat der Kapitän alle einschlägigen Aspekte zu berücksichtigen, insbesondere die in diesem Abschnitt des Codes sowie die nachstehend aufgeführten Faktoren:

- .1 die Sicht-, Wetter- und Seegangsverhältnisse;
- .2 die Verkehrsdichte und sonstige Vorkommnisse, die sich in dem Gebiet abspielen, in welchem das Schiff verkehrt;
- .3 die bei der Fahrt in oder in der Nähe von Verkehrstrennungsgebieten oder sonstigen Gebieten mit Schiffswegeföhrungsmaßnahmen erforderliche Aufmerksamkeit;
- .4 die zusätzliche Arbeitsbelastung, die durch die Art der Funktionen des Schiffes, durch seine unmittelbar zu erfüllenden betrieblichen Vorschriften und die absehbaren Manöver verursacht worden ist;

- .5 die Diensttchtigkeit aller Besatzungsmitglieder, die zum Wachdienst eingeteilt worden sind;
- .6 seine Kenntnis der beruflichen Befähigung der Schiffsoffiziere und der übrigen Besatzungsmitglieder sowie das Ausmaß seines Vertrauens in diese Befähigung;
- .7 die Erfahrung jedes einzelnen Nautischen Wachoffiziers und die Vertrautheit jener Offiziere mit der Ausrüstung des Schiffes, mit den auf dem Schiff angewandten Verfahrensweisen und mit den Manövriereigenschaften des Schiffes;
- .8 die auf dem Schiff zu jeder bestimmten Zeit stattfindenden Tätigkeiten, insbesondere die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Funkverkehr, sowie die Möglichkeit, im Bedarfsfall unverzüglich Hilfe auf die Brücke zu beordern;
- .9 den betrieblichen Zustand der Geräte auf der Brücke und ihrer Bedieneinrichtungen, insbesondere der Alarmierungsvorrichtungen;
- .10 das Verhalten der Steuervorrichtungen für die Ruderanlage und den Propeller sowie die Manövriereigenschaften des Schiffes;
- .11 die Größe des Schiffes sowie das vom Steuerstand aus gegebene Sichtfeld;
- .12 die bauliche Gestaltung der Brücke insoweit, als dadurch ein Mitglied der Wache daran gehindert werden könnte, das Vorgehen außerhalb der Brücke durch Sehen und Hören uneingeschränkt zu verfolgen;
- .13 alle von der Organisation angenommenen einschlägigen Normen, Verfahrensweisen, Richtlinien oder sonstigen Hinweise im Zusammenhang mit Vorkehrungen für den Wachdienst und mit der Diensttchtigkeit.

Vorkehrungen für die Wache

18 Bei der Entscheidung über die Zusammensetzung der Wache auf der Brücke (zu der auch Schiffsleute mit einer angemessenen Befähigung gehören dürfen) sind unter anderem die nachstehend aufgeführten Aspekte zu berücksichtigen:

- .1 der Grundsatz, dass die Brücke zu keinem Zeitpunkt unbesetzt sein darf;
- .2 die Wetter- und Sichtverhältnisse sowie die Tatsache, ob Tageslicht oder Dunkelheit herrscht;

- .3 die eventuelle Nähe von Gefahren für die Schiffsführung, durch die es erforderlich werden kann, dass der Wachoffizier zusätzliche Aufgaben der Schiffsführung übernimmt;
- .4 die Einsatzbereitschaft und den Betriebszustand von Navigationshilfsmitteln wie zum Beispiel von ECDIS, des Radargeräts oder von elektronischen Positionsbestimmungsgeräten und von jeglichen sonstigen Geräten, die für die sichere Führung des Schiffes von Belang sind;
- .5 die Frage, ob das Schiff mit einer Selbststeueranlage ausgerüstet ist;
- .6 die Frage, ob vom Wachhabenden auch der Funkdienst wahrzunehmen ist;
- .7 die auf der Brücke vorhandenen Steuerungs- und Alarmierungsvorrichtungen sowie Anzeigegeräte für unbesetzte Maschinenräume (UMS) sowie die Verfahren für deren Gebrauch und ihre Beschränkungen;
- .8 etwaige ungewöhnlichen Anforderungen an die Brückenwache, die sich aus besonderen betrieblichen Umständen ergeben können.

Übernahme der Wache

19 Der Nautische Wachoffizier darf die Wache nicht an den ablösenden Schiffsoffizier übergeben, wenn es einen Grund zu der Annahme gibt, dass letzterer nicht in der Lage ist, die Wachdienstaufgaben wirksam wahrzunehmen; in einem solchen Fall ist der Kapitän über diesen Sachverhalt in Kenntnis zu setzen.

20 Der ablösende Schiffsoffizier hat sicherzustellen, dass die Mitglieder der Ablösewache in vollem Umfang in der Lage sind, ihre Aufgaben wahrzunehmen, insbesondere im Hinblick auf die Anpassung ihrer Augen an das Sehen bei Dunkelheit. Ablösende Schiffsoffiziere dürfen die Wache erst dann übernehmen, wenn sich ihre Augen vollständig an die herrschenden Lichtverhältnisse angepasst haben.

21 Ablösende Schiffsoffiziere müssen sich vor der Übernahme der Wache über den errechneten oder den wahren Schiffsort vergewissern, müssen die vorgesehene Fahrtrichtung und Geschwindigkeit sowie den vorgesehenen Kurs des Schiffes und gegebenenfalls das Funktionieren der Steuerungsvorrichtungen für unbesetzte Maschinenräume bestätigen und müssen sämtliche Gefahren für die Schiffsführung zur Kenntnis nehmen, mit denen im Verlaufe ihrer Wache zu rechnen ist.

22 Ablösende Schiffsoffiziere müssen sich persönlich über nachstehende Punkte vergewissern:

- .1 über dauerhaft geltende Dienstanweisungen und sonstige besondere Anweisungen des Kapitäns mit Bezug auf die Führung des Schiffes;
- .2 über Position, Kurs, Geschwindigkeit und Tiefgang des Schiffes;
- .3 über den momentanen Stand der Gezeiten sowie über die vorhergesagten Hoch- und Niedrigwasserstände, über Strömungen, das Wetter, die Sicht und die Auswirkungen dieser Faktoren auf Kurs und Geschwindigkeit;
- .4 über die Verfahren für die Verwendung der Hauptantriebsmaschinen zum Manövrieren, wenn die Hauptantriebsmaschinen zur Steuerung von der Brücke aus geschaltet sind;
- .5 über die für die Schiffsführung relevante Lage; dazu zählen, ohne jedoch darauf beschränkt zu sein,
 - .5.1 der einwandfreie Betriebszustand aller nautischen und für die Sicherheit relevanten Geräte, die tatsächlich oder wahrscheinlich während der Wache benutzt werden;
 - .5.2 die Fehler von Magnet- und Kreiselkompassen;
 - .5.3 der Aufenthalt und die Bewegungen von Schiffen in Sicht oder von denen bekannt ist, dass sie sich in der Nähe aufhalten;
 - .5.4 die Verhältnisse und Gefahren, mit denen im Verlaufe der Wache mit gewisser Wahrscheinlichkeit zu rechnen ist;
 - .5.5 die möglichen Auswirkungen von Krängung, Trimm, Wasserdichte und Squat auf die Bodenfreiheit.

23 Sollte bei irgendeiner Gelegenheit die Ablösung des Nautischen Wachoffiziers anstehen, während gerade ein Manöver oder eine sonstige Maßnahme zur Abwendung einer Gefahr stattfindet, so ist die Ablösung dieses Offiziers so lange hinauszuschieben, bis die betreffende Maßnahme abgeschlossen ist.

Durchführung der Brückenwache

24 Der Nautische Wachoffizier

- .1 muss die Wache auf der Brücke gehen;
- .2 darf unter keinen Umständen die Brücke verlassen, bis er ordnungsgemäß abgelöst worden ist;
- .3 bleibt trotz der Anwesenheit des Kapitäns auf der Brücke für die sichere Führung des Schiffes verantwortlich, bis er ausdrücklich davon in Kenntnis gesetzt wird, dass der Kapitän diese Verantwortung übernommen hat und diese Tatsache beiderseits verstanden worden ist.

25 Im Verlaufe der Wache sind der gesteuerte Kurs, der Schiffsort und die Geschwindigkeit in ausreichend kurzen Zeitabständen unter Zuhilfenahme sämtlicher notwendiger Navigationshilfsmittel zu überprüfen, damit sichergestellt ist, dass das Schiff dem geplanten Kurs folgt.

26 Der Nautische Wachoffizier muss vollständige Kenntnis über die Aufstellungsorte und die Betriebsweise sämtlicher Gegenstände der Sicherheits- und der Navigationsausrüstung an Bord des Schiffes haben, muss sich über die Beschränkungen im Klaren sein, denen solche Ausrüstungsgegenstände unterliegen, und muss diese Beschränkungen berücksichtigen.

27 Dem Nautischen Wachoffizier dürfen weder Aufgaben zugewiesen werden noch darf er von sich aus Aufgaben wahrnehmen, die bei der sicheren Führung des Schiffes stören würden.

28 Beim Gebrauch des Radargeräts muss der Nautische Wachoffizier das Erfordernis vor Augen haben, jederzeit die Bestimmungen über den Gebrauch von Radargeräten einzuhalten, die in den Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung enthalten sind.

29 Bei Bedarf darf der Nautische Wachoffizier nicht zögern, die Ruderanlage, den Fahrstufenregler und die Schallsignalanlage zu benutzen. Allerdings ist nach Möglichkeit eine rechtzeitige Mitteilung über vorgesehene Änderungen der Fahrgeschwindigkeit abzusetzen; ersatzweise ist nach Maßgabe der einschlägigen Verfahren wirksamer Gebrauch von den auf der Brücke angeordneten Steuerungsvorrichtungen für unbesetzte Maschinenräume zu machen.

30 Nautische Wachoffiziere müssen die Fahreigenschaften ihres Schiffes kennen, insbesondere seine Stoppstrecken, und sollen sich stets vor Augen halten, dass andere Schiffe möglicherweise abweichende Fahreigenschaften haben.

31 Über alle Schiffsbewegungen und alle Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Führung des Schiffes sind während der Wache ordnungsmäßige Aufzeichnungen zu führen.

32 Es ist von besonderer Wichtigkeit, dass der Nautische Wachoffizier jederzeit sicherstellt, dass ein gehöriger Ausguck gehalten wird. Auf einem Schiff mit einem abgeteilten Kartenraum darf der Nautische Wachoffizier, wenn es unbedingt erforderlich ist, eine kurze Zeitlang zur notwendigen Erledigung schiffsführungsbezogener Aufgaben den Kartenraum aufsuchen, hat jedoch vorher sicherzustellen, dass eine solche Handlungsweise ungefährlich ist, und dass ein gehöriger Ausguck gehalten wird.

33 Funktionsprüfungen der Navigationsausrüstung sind auf See so häufig durchzuführen, wie es praktisch machbar ist und es die Umstände gestatten, insbesondere dann, wenn gefährliche Verhältnisse erwartet werden, die für die Schiffsführung von Belang sind. Soweit dies zweckmäßig ist, sind über diese Funktionsprüfungen Aufzeichnungen zu fertigen. Solche Funktionsprüfungen sind auch vor dem Einlaufen in einen Hafen und vor dem Auslaufen aus einem Hafen durchzuführen.

34 Der Nautische Wachoffizier hat regelmäßige Prüfungen durchzuführen, um sicherzustellen, dass

- .1 der Rudergänger oder die Selbststeueranlage den richtigen Kurs steuert;
- .2 die Missweisung des Magnetkompasses mindestens einmal je Wache sowie möglichst nach jeder größeren Kursänderung bestimmt wird, der Magnetkompass und der Kreiselkompass häufig miteinander verglichen und die Tochterkompassse mit ihrem Mutterkompass synchronisiert werden;
- .3 die Selbststeueranlage mindestens einmal je Wache im Handbetrieb erprobt wird;
- .4 die Navigations- und die Signallichter sowie die sonstige Navigationsausrüstung einwandfrei funktionieren;
- .5 die Funkgeräte im Sinne von Absatz 86 dieses Abschnitts einwandfrei funktionieren;
- .6 die Steuerungs- und die Alarmierungsvorrichtungen sowie die Anzeigeräte für unbesetzte Maschinenräume (UMS) einwandfrei funktionieren.

35 Der Nautische Wachoffizier muss die Notwendigkeit vor Augen haben, jederzeit die einschlägigen Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) einzuhalten. Der Nautische Wachoffizier hat zu berücksichtigen,

- .1 dass es erforderlich ist, eine Person abzustellen, die das Schiff steuert und die Ruderanlage so rechtzeitig auf Handsteuerung umstellt, dass es möglich ist, mit einer möglicherweise gefährlichen Situation in sicherer Art und Weise umzugehen, sowie
- .2 dass es bei einem Schiff, auf dem die Selbststeueranlage in Betrieb ist, außerordentlich gefährlich ist, zuzulassen, dass sich eine Lage ergibt, in welcher der Nautische Wachoffizier ohne Unterstützung ist und den durchgehenden Ausguck unterbrechen muss, um eine Notfallmaßnahme zu treffen.

36 Nautische Wachoffiziere müssen mit den Einsatzmöglichkeiten, insbesondere mit den Fähigkeiten und Beschränkungen, aller mitgeführten Navigationshilfsmittel gründlich vertraut sein, müssen jedes dieser Hilfsmittel benutzen, wenn dies zweckmäßig ist, und müssen vor Augen haben, dass das Echolot ein wertvolles Navigationshilfsmittel ist.

37 Der Nautische Wachoffizier muss das Radargerät benutzen, wenn verminderte Sicht herrscht oder erwartet wird, sowie jederzeit in engen Fahrwassern; dabei muss er die Beschränkungen, denen Radargeräte unterliegen, in gebührender Art und Weise berücksichtigen.

38 Der Nautische Wachoffizier muss sicherstellen, dass die am Radargerät eingestellten Beobachtungsradien in ausreichend kurzen Zeitabständen gewechselt werden, damit Echos so früh wie möglich entdeckt werden können. Es ist stets zu bedenken, dass kleine oder undeutliche Echos möglicherweise unentdeckt bleiben.

39 Bei der Benutzung des Radars hat der Nautische Wachoffizier einen zweckmäßigen Beobachtungsradius zu wählen, das Radarbild sorgfältig beobachten und sicherzustellen, dass mit ausreichender Vorlaufzeit mit dem Plotten oder mit der systematischen Auswertung der Bilder begonnen wird.

40 Der Nautische Wachoffizier muss den Kapitän unverzüglich unterrichten,

- .1 wenn verminderte Sicht herrscht oder erwartet wird;
- .2 wenn die Verkehrsverhältnisse oder die Bewegungen anderer Schiffe Anlass zur Besorgnis geben;

- .3 wenn beim Halten des Kurses Schwierigkeiten auftauchen;
- .4 wenn zur erwarteten Zeit kein Land gesichtet wird oder ein bestimmtes Seezeichen nicht gesichtet wird oder bestimmte Peilungen nicht erfolgen;
- .5 wenn Land oder ein bestimmtes Seezeichen unerwartet gesichtet wird oder sich die Peilungen unerwartet ändern;
- .6 wenn es zu einem Ausfall der Maschinen, der Fernbedienung der Antriebsmaschinenanlage, der Ruderanlage oder irgendeines wesentlichen Gegenstandes der Navigationsausrüstung, einer Alarmierungsvorrichtung oder eines Anzeigerätes kommt;
- .7 wenn an den Funkgeräten eine Funktionsstörung auftritt;
- .8 wenn er bei schwerem Wetter bezüglich der Möglichkeit eines Wetterschadens in Zweifel gerät;
- .9 wenn das Schiff auf irgendeine Gefahr für die Schiffsführung trifft, zum Beispiel auf Eis oder auf einen treibenden Gegenstand;
- .10 wenn irgendein sonstiger Notfall eintritt oder er sich in irgendeinem Zweifel befindet.

41 Ungeachtet der Vorschrift, unter den genannten Umständen unverzüglich den Kapitän zu unterrichten, darf der Nautische Wachoffizier nicht zögern, zusätzlich unverzügliche Maßnahmen für die Sicherheit des Schiffes zu treffen, wenn die Umstände dies erfordern.

42 Der Nautische Wachoffizier hat den im Wachdienst Tätigen alle zweckmäßigen Anweisungen zu geben und alle zweckmäßigen Angaben zur Verfügung zu stellen, um sicherzustellen, dass eine sichere Wache gegangen und insbesondere ein gehöriger Ausguck gehalten werden kann.

Wachdienst bei unterschiedlichen Verhältnissen und in unterschiedlichen Seegebieten

Klare Sicht

43 Der Nautische Wachoffizier hat als Mittel zur frühzeitigen Feststellung, ob die Gefahr eines Zusammenstoßes besteht, häufige und genaue Kompasspeilungen von entgegenkommenden Schiffen vorzunehmen, und muss dabei vor Augen haben, dass eine solche Gefahr manchmal selbst dann bestehen kann, wenn die Peilung sich merklich ändert, insbesondere

bei der Annäherung an ein sehr großes Fahrzeug, an einen Schleppzug oder an ein Fahrzeug nahebei. Der Nautische Wachoffizier muss darüber hinaus rechtzeitig und entschlossen entsprechend den Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung handeln und anschließend überprüfen, ob dieses Vorgehen die gewünschte Wirkung entfaltet.

44 Wann immer es möglich ist, hat der Nautische Wachoffizier bei klarer Sicht praktische Übungen am Radargerät durchzuführen.

Verminderte Sicht

45 Wenn verminderte Sicht herrscht oder erwartet wird, besteht die erstrangige Verantwortung des Nautischen Wachoffiziers darin, sich entsprechend den einschlägigen Bestimmungen der Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung zu verhalten, wobei besonders darauf zu achten ist, Nebelsignale abzugeben, mit einer sicheren Geschwindigkeit zu fahren und die Maschinen für das unverzügliche Durchführen von Manövern einsatzbereit zu halten. Der Nautische Wachoffizier muss zusätzlich

- .1 den Kapitän unterrichten,
- .2 einen Posten für einen gehörigen Ausguck zu postieren,
- .3 Navigationslichter führen und
- .4 das Radargerät in Betrieb nehmen oder behalten und tatsächlich benutzen.

Dunkelheit

46 Der Kapitän und der Nautische Wachoffizier müssen bei der Einteilung des Ausgucks die Ausrüstung auf der Brücke und die zur Verfügung stehenden Navigationshilfsmittel, deren Beschränkungen sowie die für ihre Benutzung geltenden Verfahren und die dabei geltenden Sicherheitsbestimmungen berücksichtigen.

Küstengewässer und stark befahrene Gewässer

47 Es ist die Seekarte mit dem größten an Bord verfügbaren Maßstab zu benutzen; sie muss für das Fahrtgebiet zweckmäßig sein und entsprechend den letztverfügbaren Angaben korrigiert sein. Der Schiffsort ist in kurzen Zeitabständen zu bestimmen; dies ist nach mehr als einer Methode durchzuführen, wann immer die Umstände es gestatten. Bei von ECDIS sind elektronische Seekarten in einem zweckmäßigen Gebrauchscode (Maßstab) zu verwenden und der Schiffsort ist mittels eines unabhängigen Positionsbestimmungsverfahrens in zweckmäßigen Zeitabständen zu bestimmen.

48 Der Nautische Wachoffizier muss alle Seezechen, die von Bedeutung sind, eindeutig und zweifelsfrei identifizieren.

Fahrt unter Lotsenberatung

49 Ungeachtet der Aufgaben und Verpflichtungen eines Lotsen entbindet dessen Anwesenheit an Bord den Kapitän und den Nautischen Wachoffizier nicht von ihren Aufgaben und Verpflichtungen bezüglich der Sicherheit des Schiffes. Der Kapitän und der Lotse haben untereinander Angaben betreffend Verfahrensweisen bei der Schiffsführung, örtliche Verhältnisse und Eigenschaften des Schiffes auszutauschen. Der Kapitän oder der Nautische Wachoffizier müssen eng mit dem Lotsen zusammenarbeiten sowie die Position und die Bewegungen des Schiffes genau überwachen.

50 Hat der Nautische Wachoffizier irgendwelche Zweifel in Bezug auf die Maßnahmen oder Absichten des Lotsen, so hat er vom Lotsen eine Klarstellung zu erbitten; bleiben die Zweifel bestehen, so hat er den Kapitän zu unterrichten und bis zum Eintreffen des Kapitäns die Maßnahmen zu treffen, die notwendig sind.

Schiff vor Anker

51 Wenn es der Kapitän für notwendig erachtet, ist in der Zeit, in der das Schiff vor Anker liegt, eine ununterbrochene Wache zu gehen. In der Zeit, in der das Schiff vor Anker liegt, muss der Nautische Wachoffizier

- .1 so frühzeitig wie möglich den Schiffsort bestimmen und auf einer zweckmäßigen Seekarte eintragen;
- .2 wenn es die Umstände gestatten, in ausreichend kurzen Zeitabständen prüfen, ob das Schiff sicher vor Anker liegt; dies hat in der Art und Weise zu geschehen, dass er Peilungen zu ortsfesten Seezeichen oder zu ohne weiteres auszumachenden Landmarken vornimmt;
- .3 sicherstellen, dass ein gehöriger Ausguck gehalten wird;
- .4 sicherstellen, dass in regelmäßigen Zeitabständen Kontrollgänge durch das Schiff unternommen werden;
- .5 die Wetterverhältnisse und die Gezeiten sowie den Seegang beobachten;
- .6 den Kapitän unterrichten und alle erforderlichen Maßnahmen treffen, wenn das Schiff vor Anker treibt;

- .7 sicherstellen, dass der Bereitschaftszustand der Hauptantriebsmaschinen und der übrigen Maschinen den Anweisungen des Kapitäns entspricht;
- .8 wenn sich die Sicht verschlechtert, den Kapitän davon unterrichten;
- .9 sicherstellen, dass das Schiff entsprechend allen einschlägigen Regelungen die richtigen Lichter und Signalkörper führt und die richtigen Schallsignale abgibt;
- .10 Maßnahmen treffen, um die Umwelt vor Verschmutzung durch das Schiff zu schützen und die einschlägigen Verschmutzungsregelungen zu erfüllen.

Teil 4-2 – Grundsätze für die Maschinenwache

52 Der Ausdruck *Maschinenwache* bedeutet in seiner Verwendungsweise im Sinne der Teile 4-2, 5-2 und 5-4 dieses Abschnitts entweder eine Einzelperson oder eine Personengruppe, welche die Wache darstellt, oder eine Zeitspanne, in der ein Schiffsoffizier die Verantwortung für den Betrieb der Maschinen innehat; während dieser Zeit kann die körperliche Anwesenheit jenes Schiffsoffiziers im Maschinenraum vorgeschrieben sein oder aber auch nicht.

53 Der *Technische Wachoffizier* ist der der amtierende Vertreter des Leiters der Maschinenanlage und in erster Linie dafür verantwortlich, dass die Maschinen, die für die Sicherheit des Schiffes von Belang sind, jederzeit sicher und wirtschaftlich betrieben und gewartet werden; er ist verantwortlich für die Überprüfung, den Betrieb und erforderlichenfalls für Probe-läufe sämtlicher Maschinen und Geräte im Verantwortungsbereich der Maschinenwache.

Vorkehrungen für die Wache

54 Die Zusammensetzung der Maschinenwache muss jederzeit ausreichen, den sicheren Betrieb aller Maschinen, die für den Betrieb des Schiffes von Belang sind, sicherzustellen, sei es im selbsttätigen oder im handgesteuerten Arbeitsmodus; im übrigen muss die Zusammensetzung der Maschinenwache den herrschenden Umständen und Verhältnissen angemessen sein.

55 Bei der Entscheidung über die Zusammensetzung der Maschinenwache (zu der auch Schiffsleute mit einer angemessenen Befähigung gehören dürfen) sind unter anderem die nachstehend aufgeführten Aspekte zu berücksichtigen:

- .1 der Schiffstyp sowie die Art und der Zustand der Maschinen;
- .2 die jederzeitige ausreichende Überwachung aller Maschinen, die für den sicheren Betrieb des Schiffes von Belang sind;

- .3 etwaige besondere Betriebsarten, die durch bestimmte Umstände notwendig geworden sind, beispielsweise durch das Wetter, durch Eis, verschmutztes Wasser, einen niedrigen Wasserstand, eine Notfallsituation oder durch die Notwendigkeit, einen Schaden in Grenzen zu halten oder eine Verschmutzung zu bekämpfen;
- .4 die Befähigung und Erfahrung der Mitglieder der Maschinenwache;
- .5 der Schutz des menschlichen Lebens, des Schiffes, der Ladung und des Hafens sowie der Umweltschutz;
- .6 die Einhaltung internationaler, innerstaatlicher und regionaler Regelungen;
- .7 die Gewährleistung des normalen Schiffsbetriebs.

Übernahme der Wache

56 Der Technische Wachoffizier darf die Wache nicht an den ablösenden Schiffsoffizier übergeben, wenn es einen Grund zu der Annahme gibt, dass letzterer nicht in der Lage ist, die Wachdienstaufgaben wirksam wahrzunehmen; in einem solchen Fall ist der Kapitän über diesen Sachverhalt in Kenntnis zu setzen.

57 Der ablösende Technische Wachoffizier hat sicherzustellen, dass die Mitglieder der ablösenden Maschinenwache offensichtlich in vollem Umfang in der Lage sind, ihre Aufgaben wirksam wahrzunehmen.

58 Ablösende Schiffsoffiziere müssen sich vor der Übernahme der Wache mindestens über die nachstehend genannten Punkte vergewissern:

- .1 über dauerhaft geltende Dienstanweisungen und besondere Anweisungen des Leiters der Maschinenanlage mit Bezug auf den Betrieb der Anlagen und Maschinen des Schiffes;
- .2 über die Einzelheiten aller Arbeiten, die an Maschinen und Anlagen zu erledigen sind, sowie über die dafür eingesetzten Personen und die potentiell mit diesen Arbeiten verbundenen Gefahren;
- .3 über den Füllstand und gegebenenfalls den Zustand des Wassers und von Rückständen in Bilgen, Ballasttanks, Slop tanks, Reservetanks, Süßwassertanks und Abwassertanks sowie über etwaige besondere Vorschriften für die Verwendung oder Entsorgung des Inhalts der genannten Behälter;

- .4 über Zustand und Füllstand des Kraftstoffs in den Reservetanks, in den Setztanks, im Tagestank und in sonstigen Vorrichtungen zur Lagerung von Kraftstoff;
- .5 über etwaige besondere Vorschriften im Zusammenhang mit der Entsorgung von Fäkalien;
- .6 über Zustand und Arbeitsweise der verschiedenen Haupt- und Hilfsaggregate, insbesondere über Zustand und Arbeitsweise des Bordnetzes zur Verteilung des elektrischen Stroms;
- .7 gegebenenfalls über den Zustand der Geräte zur Überwachung und Steuerung der Maschinen sowie darüber, welche Geräte von Hand betrieben werden;
- .8 gegebenenfalls über Zustand und Arbeitsweise der selbsttätigen Steuerungsanlagen für die Kessel wie beispielsweise die Steuerungsanlagen für den Flamenschlagschutz, die Temperaturbegrenzung, die Verbrennungsrate und die Kraftstoffzuführung sowie über Zustand und Arbeitsweise sonstiger Geräte im Zusammenhang mit dem Betrieb der Dampfkessel;
- .9 über etwaige potentiell ungünstige Umstände aufgrund schlechten Wetters, aufgrund von Eis, verschmutzten Wassers oder eines niedrigen Wasserstands;
- .10 etwaige besondere Betriebsarten, die aufgrund von Funktionsstörungen oder eines Ausfalls bestimmter Geräte oder aufgrund sonstiger widriger Umstände auf dem Schiff notwendig geworden sind;
- .11 über Meldungen der Maschinisten im Zusammenhang mit den ihnen zugewiesenen Aufgaben;
- .12 über die Einsatzbereitschaft der Brandbekämpfungsausrüstung;
- .13 über die Aktualität der Eintragungen im Maschinentagebuch.

Durchführung der Maschinenwache

59 Der Technische Wachoffizier hat sicherzustellen, dass die festgelegten Vorkehrungen für den Wachdienst eingehalten werden und dass Schiffsleute, sofern sie Maschinenwache gehen, nach Weisung beim sicheren und wirtschaftlichen Betrieb der Antriebsanlage und der Hilfsaggregate Unterstützung leisten.

60 Der Technische Wachoffizier bleibt trotz der Anwesenheit des Leiters der Maschinenanlage für die betrieblichen Vorgänge im Maschinenraum verantwortlich, bis er ausdrücklich davon in Kenntnis gesetzt wird, dass der Leiter der Maschinenanlage diese Verantwortung übernommen hat und diese Tatsache beiderseits verstanden worden ist.

61 Alle Mitglieder der Maschinenwache müssen mit den ihnen zugewiesenen Wachdienstaufgaben vertraut sein. Zusätzlich muss jedes Mitglied der Wache im Hinblick auf das Schiff, in dem es Dienst tut, Kenntnis über nachstehende Punkte haben:

- .1 über die Verwendung von Einrichtungen zur bordinternen Verständigung;
- .2 über die Fluchtwege aus dem Maschinenraum;
- .3 über die Maschinenraum-Alarmierungsvorrichtungen; außerdem muss jedes Mitglied der Maschinenwache die Fähigkeit zur Unterscheidung zwischen den verschiedenen Arten von Alarm haben, insbesondere die Fähigkeit, den Löschmittelalarm zu erkennen;
- .4 über die Anzahl, die Aufbewahrungsorte und die Arten der Brandbekämpfungsausrüstung und der Ausrüstung für die Leckabwehr im Maschinenraum sowie über deren Einsatz und die verschiedenen Sicherheitsvorkehrungen, die zu beachten sind.

62 Über jedes Ausrüstungsteil, das nicht einwandfrei funktioniert, bei dem mit einer Funktionsstörung oder einem Ausfall zu rechnen ist oder das eines besonderen Wartungsaufwandes bedarf, sind Aufzeichnungen zu fertigen, in denen auch vermerkt wird, welche Maßnahmen gegebenenfalls bereits getroffen worden sind. Erforderlichenfalls sind etwaige weitere Maßnahmen zu planen.

63 Wenn der Maschinenraum besetzt ist, muss der Technische Wachoffizier jederzeit ohne weiteres in der Lage sein, durch Bedienung der Antriebsanlage auf notwendige Richtungsänderungen oder Änderungen der Geschwindigkeit zu reagieren.

64 Wenn der Maschinenraum zeitweise unbesetzt ist, muss der Nautische Wachoffizier im Bereitschaftsdienst unmittelbar zur Verfügung und in Bereitschaft stehen, um sich um den Maschinenraum zu kümmern.

65 Alle Anweisungen der Brücke sind unverzüglich auszuführen. Richtungsänderungen oder Änderungen der Geschwindigkeit der Hauptantriebsaggregate sind aufzuzeichnen, sofern nicht die zuständige Verwaltung festgelegt hat, dass solche Aufzeichnungen wegen der Größe

oder der Eigenschaften des betreffenden Schiffes entbehrlich sind. Der Technische Wachoffizier muss sicherstellen, dass sich, wenn die Hauptantriebsaggregate auf manuellen Betrieb geschaltet sind, ununterbrochen jemand um die Steuerungsvorrichtungen der Anlage kümmert, sei es im Betriebszustand Bereitschaft oder im Betriebszustand Manövrieren.

66 Die laufende Wartung und Instandhaltung aller technischen Anlagen, namentlich der mechanischen, elektrischen, elektronischen, hydraulischen und pneumatischen Anlagen, ihrer Steuerungsvorrichtungen und der dazugehörigen Sicherheitsausrüstung sowie aller Anlagen, die der Versorgung der Unterkunftsräume dienen, sowie die Fertigung von Aufzeichnungen über den Verbrauch von Vorräten und Ersatzteilen sind mit der gebotenen Sorgfalt zu erledigen.

67 Der Leiter der Maschinenanlage hat sicherzustellen, dass der Technische Wachoffizier über alle während seiner Maschinenwache abzuwickelnden Tätigkeiten der vorbeugenden Instandhaltung, der Leckabwehr oder der Instandsetzung unterrichtet wird. Der Technische Wachoffizier ist verantwortlich für die Isolierung, Abkoppelung aus dem Stromkreislauf und Anpassung aller technischen Anlagen im Verantwortungsbereich der Maschinenwache, an denen gearbeitet werden soll, und hat über alle durchgeführten Arbeiten Aufzeichnungen zu führen.

68 Ist der Maschinenraum auf den Betriebszustand Bereitschaft geschaltet, so hat der Technische Wachoffizier sicherzustellen, dass sich alle technischen Anlagen und Geräte, die während des Manövrierens möglicherweise gebraucht werden, in einem Zustand unmittelbarer Bereitschaft befinden und dass für den Bedarf der Ruderanlage und sonstiger Verbrauchsstellen eine ausreichende Kraftreserve zur Verfügung steht.

69 Technischen Wachoffizieren dürfen weder Aufgaben zugewiesen werden noch dürfen sie von sich aus Aufgaben wahrnehmen, die bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichtspflichten im Hinblick auf die Hauptantriebsanlage und die Hilfsaggregate stören würden. Technischen Wachoffizieren dürfen weder Aufgaben zugewiesen werden noch dürfen sie von sich aus Aufgaben wahrnehmen, die bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichtspflichten im Hinblick auf die Hauptantriebsanlage und die Hilfsaggregate stören würden. Technischen Wachoffizieren dürfen weder Aufgaben zugewiesen werden noch dürfen sie von sich aus Aufgaben wahrnehmen, die bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichtspflichten im Hinblick auf die Hauptantriebsanlage und die Hilfsaggregate stören würden.

70 Der Technische Wachoffizier hat einem beliebigen anderen Mitglied der Maschinenwache die Anweisung zu erteilen, ihn über sämtliche potentiell gefährlichen Umstände zu un-

terrichten, die sich ungünstig auf die technischen Anlagen des Schiffes auswirken oder Menschenleben oder die Schiffssicherheit gefährden können.

71 Der Technische Wachoffizier muss sicherstellen, dass die Wache im Maschinenraum beaufsichtigt wird, und muss Vorkehrungen treffen, dass bei einem Ausfall irgendeines oder mehrerer der im Maschinenwachdienst Tätigen Ersatzpersonal zur Verfügung steht. Der Maschinenraum darf nicht in einer Art und Weise unbeaufsichtigt bleiben, dass kein Handbetrieb der Maschinen, insbesondere der die Kraftstoffzufuhr regelnden Drosselklappen, möglich ist.

72 Der Technische Wachoffizier trifft die erforderlichen Maßnahmen zur Eindämmung der Auswirkungen von Schäden aufgrund eines Geräteausfalls, eines Brandes, eines Wasser einbruchs, eines Risses in der Außenhaut, eines Zusammenstoßes, einer Strandung oder von Schäden aus einem sonstigen Grund.

73 Der Technische Wachoffizier muss vor dem Verlassen seines Wachpostens sicherstellen, dass über alle Ereignisse im Zusammenhang mit der Haupt- und der Hilfsantriebsmaschinenanlage, die sich im Verlauf seiner Maschinenwache zugetragen haben, in zweckmäßiger Art und Weise Aufzeichnungen geführt worden sind.

74 Der Technische Wachoffizier arbeitet während aller Tätigkeiten der vorbeugenden Instandhaltung, der Leckabwehr oder der Instandsetzung mit allen Technikern zusammen, die mit der Durchführung von Instandhaltungsarbeiten betraut sind. Diese Arbeiten umfassen insbesondere, jedoch nicht notwendigerweise ausschließlich, Folgendes:

- .1 die Isolierung und Abkoppelung aus dem Stromkreislauf von technischen Anlagen, an denen gearbeitet werden soll;
- .2 die Anpassung der nicht betroffenen Anlagenteile in solcher Art und Weise, dass sie während der Instandhaltungsarbeiten ausreichend und sicher funktionieren;
- .3 die Dokumentation, sei es im Maschinenraumtagebuch oder in einem anderen geeigneten Aufzeichnungsträger, an welchen Ausrüstungsgegenständen gearbeitet worden ist und welche Personen daran beteiligt waren, sowie welche Sicherheitsmaßnahmen getroffen worden waren und von wem; diese Aufzeichnungen dienen den ablösenden Schiffsoffizieren und dem Zweck der Dokumentation allgemein;

- .4 Probeläufe und, sofern erforderlich, die Wiederinbetriebnahme der instandgesetzten Anlagen oder Ausrüstungsgegenstände.

75 Der Technische Wachoffizier muss sicherstellen, dass sämtliche Schiffsleute, die Wartungsarbeiten durchführen, bei Ausfall oder Fehlfunktion eines selbsttätig arbeitenden Geräts zur Verfügung stehen, um bei der Handsteuerung der Maschinenanlage zu helfen.

76 Der Technische Wachoffizier muss stets daran denken, dass Änderungen der Geschwindigkeit aufgrund einer Fehlfunktion der Maschinenanlage oder ein Ausfall der Ruderanlage die Sicherheit des Schiffes und Menschenleben gefährden kann. Die Brücke ist bei einem Brand, einer bevorstehenden Maßnahme im Maschinenraum, die zu einer Verringerung der Schiffsgeschwindigkeit führen kann, einem drohenden Ausfall der Ruderanlage, einem Stoppen der Antriebsanlage des Schiffes, einer Änderung bei der Erzeugung elektrischer Energie oder einer vergleichbaren Bedrohung der Sicherheit unverzüglich zu unterrichten. Diese Unterweisung hat nach Möglichkeit zu erfolgen, bevor Änderungen vorgenommen werden, damit die Brücke möglichst viel Zeit erhält, um alle nur möglichen Maßnahmen zu treffen, damit ein sonst unter Umständen eintretender Seeunfall vermieden wird.

77 Der Technische Wachoffizier muss den Leiter der Maschinenanlage unverzüglich unterrichten

- .1 wenn ein Maschinenschaden oder eine Funktionsstörung der Maschinenanlage auftritt, der oder die geeignet ist, den sicheren Betrieb des Schiffes zu gefährden;
- .2 wenn eine Funktionsstörung auftritt, von der anzunehmen ist, dass sie einen Schaden an der oder einen Ausfall der Antriebsmaschinenanlage, der Hilfsmaschinenanlage oder der Überwachungs- und Steuerungsvorrichtungen verursachen kann;
- .3 in jedweder Art von Notfallsituation oder wenn er sich im Zweifel darüber befindet, welche Entscheidungen oder welche Maßnahmen zu treffen sind.

78 Ungeachtet der Vorschrift, unter den genannten Umständen den Leiter der Maschinenanlage zu unterrichten, darf der Technische Wachoffizier nicht zögern, unverzügliche Maßnahmen für die Sicherheit des Schiffes, seiner Maschinenanlage und der Besatzung zu treffen, wenn die Umstände dies erfordern.

79 Der Technische Wachoffizier hat den im Wachdienst Tätigen alle zweckmäßigen Anweisungen zu geben und alle zweckmäßigen Angaben zur Verfügung zu stellen, um sicherzustellen, dass eine sichere Maschinenwache gegangen werden kann. Routinemäßige Wartungsarbeiten an der Maschinenanlage, die als Bestandteil des Gehens einer sicheren Wache nebenher erledigt werden, sind als integraler Bestandteil der Wachroutine einzuordnen. Ins einzelne gehende Reparatur- und Wartungsarbeiten an Teilen der elektrischen, mechanischen, hydraulischen, pneumatischen oder der dazugehörigen elektronischen Ausrüstung an irgendeiner Stelle im Schiff sind in Absprache mit dem Technischen Wachoffizier und dem Leiter der Maschinenanlage durchzuführen. Über diese Arbeiten sind Aufzeichnungen zu führen.

Maschinenwachdienst bei unterschiedlichen Verhältnissen und in unterschiedlichen Seegebieten

Verminderte Sicht

80 Der Technische Wachoffizier hat sicherzustellen, dass ständig Luft oder Dampf unter Druck zur Verfügung stehen, um Schallsignale geben zu können, und dass jederzeit Anweisungen der Brücke im Zusammenhang mit Änderungen von Geschwindigkeit oder Fahrtrichtung unverzüglich umgesetzt werden sowie Hilfsmaschinen, die zum Manövrieren benutzt werden können, ohne weiteres einsatzbereit sind.

Küstengewässer und stark befahrene Gewässer

81 Der Technische Wachoffizier hat sicherzustellen, dass alle technischen Anlagen, die im Zusammenhang mit dem Manövrieren des Schiffes gebraucht werden, unverzüglich auf Handsteuerung umgestellt werden können, wenn er davon unterrichtet wird, dass sich das Schiff in stark befahrenen Gewässern befindet. Der Technische Wachoffizier hat darüber hinaus sicherzustellen, dass für den Bedarf der Ruderanlage und sonstiger Verbrauchsstellen im Zusammenhang mit dem Manövrieren eine ausreichende Kraftreserve zur Verfügung steht. Die Notsteuerung und sonstige Hilfsaggregate müssen unverzüglich einsatzbereit sein.

Schiff vor Anker

82 Liegt ein Schiff auf ungeschützter Reede, so hat sich der Leiter der Maschinenanlage mit dem Kapitän darüber zu verständigen, ob dieselbe Art von Maschinenwache gegangen werden soll, wie wenn das Schiff unterwegs wäre, oder nicht.

83 Liegt ein Schiff auf offener Reede oder unter sonstigen Umständen vor Anker, die praktisch den Umständen auf See entsprechen, so hat der Technische Wachoffizier sicherzustellen, dass

- .1 eine durchorganisierte Maschinenwache gegangen wird;
- .2 alle im tatsächlichen Betrieb und im Betriebszustand Bereitschaft befindlichen technischen Anlagen in regelmäßigen Zeitabständen überprüft werden;
- .3 die Haupt- und die Hilfsantriebsmaschinenanlage in einem Bereitschaftszustand entsprechend den Anweisungen seitens der Brücke gehalten werden;
- .4 Maßnahmen getroffen werden, um die Umwelt vor Verschmutzung durch das Schiff zu schützen, und dass die einschlägigen Verschmutzungsverhütungsregelungen erfüllt werden;
- .5 sich alle Vorrichtungen für die Leckabwehr und alle Brandbekämpfungseinrichtungen in einsatzbereitem Zustand befinden.

Teil 4-3 – Grundsätze für die Funkwache

Allgemeine Bestimmungen

84 Die Verwaltungen lenken die Aufmerksamkeit von Unternehmen, Kapitänen und den als Funkwache Tätigen darauf, die nachstehenden Bestimmungen zu erfüllen, damit sichergestellt ist, dass eine angemessene und sichere Funkwache gegangen wird, solange sich ein Schiff auf See befindet. Bei der Erfüllung des vorliegenden Codes ist die Vollzugsordnung für den Funkdienst zu berücksichtigen.

Vorkehrungen für die Wache

85 Wenn der Kapitän eines seegehenden Schiffes Vorkehrungen für die Funkwache trifft, muss er

- .1 sicherstellen, dass das Gehen der Funkwache in Übereinstimmung mit den einschlägigen Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst und des SOLAS-Übereinkommens erfolgt;
- .2 sicherstellen, dass die Wahrnehmung der vorrangigen Aufgaben der Funkwache nicht dadurch beeinträchtigt wird, dass Funkverkehr abgewickelt wird, der für die sichere Bewegung des Schiffes und für die Sicherung der Seefahrt nicht von Belang ist;

- .3 berücksichtigen, welche Funkgeräte an Bord installiert sind und in welchem Betriebszustand sich diese befinden.

Durchführung der Funkwache

86 Jeder Funker, der Aufgaben als Funkwache wahrnimmt, muss

- .1 sicherstellen, dass das Gehen der Funkwache auf den in der Vollzugsordnung für den Funkdienst und im SOLAS-Übereinkommen aufgeführten Frequenzen erfolgt;
- .2 während seiner Wache regelmäßig den Betriebszustand der Funkgeräte und ihrer Energiequellen überprüfen und dem Kapitän jede eventuell festgestellte Funktionsstörung an der Ausrüstung melden.

87 Die Vorschriften der Vollzugsordnung für den Funkdienst und des SOLAS-Übereinkommens über die Führung eines Telegraphiefunktagebuchs oder eines Funktagebuchs sind einzuhalten.

88 Die Führung der auf den Funkverkehr bezogenen Aufzeichnungen entsprechend den Vorschriften der Vollzugsordnung für den Funkdienst und des SOLAS-Übereinkommens liegt in der Verantwortung des Funkers, dem die Erstverantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist. Folgendes ist aufzuzeichnen, wobei auch die Zeit des Geschehnisses zu vermerken ist:

- .1 eine Zusammenfassung des Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehrs;
- .2 wichtige Vorfälle im Zusammenhang mit dem Funkdienst;
- .3 gegebenenfalls mindestens einmal am Tag der Schiffsort;
- .4 eine zusammenfassende Darstellung des Zustands der Funkgeräte einschließlich ihrer Energiequellen.

89 Die auf den Funkverkehr bezogenen Aufzeichnungen sind an der Stelle aufzubewahren, von der aus der Funkverkehr bei Seenotfällen abgewickelt wird, und ist wie folgt verfügbar zu halten:

- .1 zur Einsichtnahme durch den Kapitän sowie

- .2 zur Einsichtnahme durch bevollmächtigte Bedienstete der Verwaltung sowie durch alle ordnungsgemäß bevollmächtigten Amtspersonen, die eine Kontrolle im Sinne von Artikel X des Übereinkommens ausüben.

TEIL 5 – WACHDIENST IM HAFEN

Für jede Art von Wachdienst geltende Grundsätze

Allgemeines

90 Auch auf einem Schiff, das unter normalen Umständen in einem Hafen sicher vertäut oder sicher vor Anker liegt, muss der Kapitän zur Aufrechterhaltung der Sicherheit Vorkehrungen treffen, damit eine ordentliche und wirksame Wache gegangen wird. Für besondere Typen von Antriebsanlagen oder Hilfsaggregaten sowie für Schiffe, die Schadstoffe, gefährliche, giftige oder leicht entzündbare Stoffe oder aber andere besondere Arten von Ladung befördern, können besondere Vorschriften notwendig sein.

Vorkehrungen für die Wache

- 91 Die Vorkehrungen für das Gehen der Brückenwache während des Aufenthalts eines Schiffes in einem Hafen müssen jederzeit ausreichen,
- .1 um den Schutz des menschlichen Lebens, die Sicherheit von Schiff und Hafen sowie den Schutz der Umwelt und den sicheren Betrieb aller technischen Anlagen, die im Zusammenhang mit dem Ladungsumschlag stehen, sicherzustellen;
 - .2 damit internationale, innerstaatliche und regionale Regelungen eingehalten werden;
 - .3 um die Ordnung und den Regelbetrieb auf dem Schiff zu gewährleisten.
- 92 Der Kapitän entscheidet über Zusammensetzung und Dauer der Brückenwache in Abhängigkeit von den Gegebenheiten des Liegeplatzes, vom Schiffstyp und von der Aufgabenbeschreibung.
- 93 Falls der Kapitän es für notwendig erachtet, hat ein befähigter Schiffsoffizier die Brückenwache zu übernehmen.
- 94 Die notwendigen Gerätschaften müssen so angeordnet sein, dass der Wachdienst ohne unnötiges Hin- und Herlaufen wahrgenommen werden kann.

95 Der Leiter der Maschinenanlage muss in Absprache mit dem Kapitän sicherzustellen, dass die für den Maschinenwachdienst getroffenen Vorkehrungen für das Gehen einer sicheren Maschinenwache während des Aufenthalts des Schiffes im Hafen ausreichend sind. Bei der Entscheidung über die Zusammensetzung der Maschinenwache (zu der auch Schiffsleute mit einer angemessenen Befähigung gehören dürfen) sind unter anderem die nachstehend aufgeführten Aspekte zu berücksichtigen:

- .1 Auf allen Schiffen mit einer Antriebsleistung von 3 000 kW oder darüber muss es immer einen Technischen Wachoffizier geben;
- .2 auf Schiffen mit einer Antriebsleistung von weniger als 3 000 kW kann nach wohlweislicher Entscheidung des Kapitäns und in Absprache mit dem Leiter der Maschinenanlage die Funktion des Technischen Wachoffiziers entfallen;
- .3 Schiffsoffizieren darf in der Zeit, in der sie die Funktion des Technischen Wachoffiziers wahrnehmen, weder Aufgaben zugewiesen werden noch dürfen sie von sich aus Aufgaben wahrnehmen, die bei der Wahrnehmung ihrer Aufsichtspflicht im Hinblick auf die technischen Anlagen des Schiffes stören würden.

Übernahme der Wache

96 Nautische und Technische Wachoffiziere dürfen die Wache nicht an den ablösenden Schiffsoffizier übergeben, wenn es einen Grund zu der Annahme gibt, dass letzterer nicht in der Lage ist, Wachdienstaufgaben wirksam wahrzunehmen; in einem solchen Fall ist der Kapitän oder der Leiter der Maschinenanlage über diesen Sachverhalt in Kenntnis zu setzen. Ablösende Nautische und Technische Wachoffiziere haben sicherzustellen, dass alle Mitglieder ihrer Wache offensichtlich in vollem Umfang in der Lage sind, ihre Aufgaben wirksam wahrzunehmen.

97 Wird zum Zeitpunkt der Übergabe der Decks- oder der Maschinenwache gerade ein wichtiger betrieblicher Vorgang durchgeführt, so ist dieser vom abzulösenden Schiffsoffizier zu Ende zu führen, sofern nicht vom Kapitän oder vom Leiter der Maschinenanlage etwas anderes angewiesen worden ist.

Teil 5-1 – Übernahme der Brückenwache

98 Vor der Übernahme der Brückenwache ist der ablösende Schiffsoffizier vom Nautischen Wachoffizier über nachstehende Punkte zu unterrichten:

- .1 über die Wassertiefe am Liegeplatz, über den Tiefgang des Schiffes, über die Höhe sowie die Eintrittszeit von Hoch- und Niedrigwasser, über die Art und Weise der Sicherung der Leinen, über die Anordnung der Anker sowie die Reichweite der Ankerkette und über weitere Einzelheiten des Festmachens, die für die Sicherheit des Schiffes wichtig sind, über den Zustand der Hauptmaschinen und über deren Verfügbarkeit für einen Einsatz in einem Notfall;
 - .2 über alle an Bord des Schiffes zu erledigenden Arbeiten, über Art, Menge und Zustand der an Bord zu nehmenden oder dort verbleibenden Ladung sowie über etwa nach dem Löschen der Ladung an Bord verbleibende Ladungsreste;
 - .3 über den Wasserstand in den Bilgen und Ballasttanks;
 - .4 über die zu führenden Lichter und Signalkörper oder die abzugebenden Licht- und Schallsignale;
 - .5 über die Anzahl der Besatzungsmitglieder, die vorschriftsmäßig an Bord sein müssen, sowie über die Anwesenheit etwaiger sonstiger Personen an Bord;
 - .6 über den Zustand der Brandbekämpfungsausrüstung;
 - .7 über etwaige Sonderregelungen, die in dem einen oder anderen Hafen gelten;
 - .8 über dauerhaft geltende Dienstanweisungen und besondere Anweisungen des Kapitäns;
 - .9 über die zur Verfügung stehenden Möglichkeiten der Verständigung zwischen dem Schiff und Personen an Land, insbesondere Hafenbehörden, für den Fall, dass ein Notfalls eintritt oder anderweitig Hilfe benötigt wird;
 - .10 über sämtliche weiteren Umstände, die für die Sicherheit des Schiffes, seiner Besatzung oder seiner Ladung oder aber für den Schutz der Umwelt vor Verschmutzung von Belang sind;
 - .11 über die Verfahren für die Meldung eventueller Umweltverschmutzungsereignisse aufgrund von Vorgängen auf dem Schiff an die zuständige Behörde.
- 99 Vor der Übernahme der Brückenwache überprüft der ablösende Schiffsoffizier, ob
- .1 die Sicherung der Leinen und der Ankerkette ausreichend ist;

- .2 die richtigen Lichter und Signalkörper geführt sowie die richtigen Schall- und Lichtsignale abgegeben werden;
- .3 die Sicherheitsmaßnahmen sowie Brandverhütungsbestimmungen eingehalten werden;
- .4 er darüber Bescheid weiß, welche Schadstoffe oder gefährlichen Güter geladen oder gelöscht werden und welche Maßnahmen im Falle eines Ladungsverlusts oder eines Brandes zu treffen sind;
- .5 das Schiff nicht etwa durch äußere Verhältnisse oder Umstände gefährdet ist und dass das Schiff seinerseits keine Gefährdung für Dritte darstellt.

Teil 5-2 – Übernahme der Maschinenwache

100 Vor der Übernahme der Maschinenwache ist der ablösende Schiffsoffizier vom Technischen Wachoffizier über nachstehende Punkte zu unterrichten:

- .1 über die für den laufenden Tag geltenden Dienstanweisungen und über etwaige besondere Anweisungen mit Bezug auf den Betrieb des Schiffes, auf Wartungsaufgaben, Instandsetzungsarbeiten an den technischen Anlagen des Schiffes oder an deren Steuerungsvorrichtungen;
- .2 über die Einzelheiten aller Arbeiten, die an Maschinen und Anlagen an Bord des Schiffes zu erledigen sind, sowie über die dafür eingesetzten Personen und die potentiell mit diesen Arbeiten verbundenen Gefahren;
- .3 über den Füllstand und gegebenenfalls den Zustand des Wassers und von Rückständen in Bilgen, Ballasttanks, Sloptanks, Abwassertanks und Reservetanks sowie über etwaige besondere Vorschriften für die Verwendung oder Entsorgung des Inhalts der genannten Behältnisse;
- .4 über etwaige besondere Vorschriften im Zusammenhang mit der Entsorgung von Fäkalien;
- .5 über den Zustand und die Einsatzbereitschaft der tragbaren Feuerlöschhausrüstung sowie der fest eingebauten Feuerlöscheinrichtungen und Feuermeldesysteme;
- .6 darüber, welche schiffsfremden Personen mit Genehmigung an Bord mit Reparaturarbeiten beschäftigt sind, sowie über deren Arbeitsstellen und über die Art

der durchgeführten Reparaturen, über sonstige Personen, die sich mit Genehmigung an Bord aufhalten, sowie über die vorschriftsmäßige Besatzung;

- .7 über hafenspezifische Regelungen betreffend Schiffsabwässer, Brandbekämpfungsvorschriften und die Abfahrbereitschaft des Schiffes, insbesondere bei drohender Wetterverschlechterung;
- .8 über die zur Verfügung stehenden Möglichkeiten der Verständigung zwischen dem Schiff und Personen an Land, insbesondere Hafenbehörden, für den Fall, dass ein Notfall eintritt oder anderweitig Hilfe benötigt wird;
- .9 über sämtliche weiteren Umstände, die für die Sicherheit des Schiffes, seiner Besatzung oder seiner Ladung oder aber für den Schutz der Umwelt vor Verschmutzung von Belang sind;
- .10 über die Verfahren für die Meldung einer Umweltverschmutzung aufgrund von Vorgängen im Maschinenbereich des Schiffes an die zuständige Behörde.

101 Bevor ein ablösender Schiffsoffizier die Maschinenwache übernimmt, muss er sich vergewissern, dass er vom abzulösenden Schiffsoffizier entsprechend dem Vorstehenden vollständig unterrichtet worden ist, und muss

- .1 mit den vorhandenen und potentiellen Quellen von Kraft, Wärme und Licht sowie mit deren Verteilung vertraut sein;
- .2 über die Verfügbarkeit und den Zustand der für das Schiff benötigten Kraft- und Schmierstoffe sowie aller Wasservorräte Bescheid wissen;
- .3 darauf vorbereitet sein, das Schiff und seine technischen Anlagen bei Bedarf so weit wie möglich auf den Betriebszustand Bereitschaft oder den Betriebszustand Notfall vorzubereiten.

Teil 5-3 – Durchführung der Brückenwache

102 Der Nautische Wachoffizier muss

- .1 in geeigneten Zeitabständen Kontrollgänge durch das Schiff unternehmen;
- .2 insbesondere auf Folgendes achten:
 - .2.1 auf den Zustand und die Sicherung von Gangway, Ankerkette und Leinen, insbesondere zum Zeitpunkt des Gezeitenwechsels und an Liege-

- plätzen mit einem hohen Ansteigen oder einem tiefen Abfallen des Wasserspiegels – erforderlichenfalls muss er Maßnahmen treffen, durch die sichergestellt wird, dass Gangway, Ankerkette und Leinen in einem normalen Betriebszustand bleiben;
- .2.2 auf den Tiefgang, die Bodenfreiheit und den allgemeinen Zustand des Schiffes, damit es beim Ladungsumschlag oder bei der Ballastaufnahme oder Ballastabgabe nicht zu einer gefährlichen Krängung oder zu einer gefährlichen Trimmlage kommt;
 - .2.3 auf die Wetter- und Seegangsverhältnisse;
 - .2.4 darauf, dass alle Sicherheits- und Brandschutzvorschriften eingehalten werden;
 - .2.5 auf den Wasserstand in Bilgen und Tanks;
 - .2.6 auf alle Personen an Bord sowie darauf, wo diese sich aufhalten, insbesondere auf diejenigen an abgelegenen Orten oder in geschlossenen Räumen;
 - .2.7 auf die Führung der richtigen Lichter und Signalkörper sowie auf das Abgeben der richtigen Licht- und Schallsignale;
- .3 bei schlechtem Wetter oder nach Erhalt einer Sturmwarnung die notwendigen Maßnahmen zum Schutz des Schiffes, der Personen an Bord und der Ladung treffen;
 - .4 alle Vorsichtsmaßnahmen zur Verhütung einer Umweltverschmutzung durch das Schiff treffen;
 - .5 in einer Notfallsituation, durch welche die Sicherheit des Schiffes bedroht wird, Alarm auslösen, den Kapitän unterrichten, alle nur möglichen Maßnahmen zur Verhütung eines Schadens am Schiff und an seiner Ladung sowie zur Verhütung von Verletzungen von Personen an Bord treffen sowie erforderlichenfalls die Behörden an Land oder Schiffe in der Nachbarschaft um Hilfe ersuchen;
 - .6 über den Stabilitätszustand des Schiffes Bescheid wissen, so dass bei einem Brand der Feuerwehroleitstelle an Land ein Hinweis gegeben werden kann, wie

viel Wasser ungefähr an Bord gepumpt werden darf, ohne das Schiff in Gefahr zu bringen;

- .7 Schiffen oder Personen in Seenot Hilfe anbieten;
- .8 die notwendigen Vorsichtsmaßnahmen treffen, um Unfälle oder Schäden zu vermeiden, wenn die Drehrichtung der Propeller geändert werden soll;
- .9 im entsprechenden Tagebuch alle wichtigen das Schiff betreffenden Ereignisse eintragen.

Teil 5-4 – Durchführung der Maschinenwache

103 Der Technische Wachoffizier muss insbesondere auf Folgendes achten:

- .1 darauf, dass alle Anweisungen, besonderen Betriebsverfahren und sonstigen Regelungen betreffend gefährliche Verhältnisse und deren Verhütung beachtet werden;
- .2 auf die Anlagen mit Mess- und Steuerungsfunktionen, auf die Überwachung aller Arten der Kraftzuführung, auf die im Betrieb befindlichen Bauteile und Anlagen;
- .3 auf die Techniken, Methoden und Verfahren, die erforderlich sind, um eine Verletzung der Verschmutzungsregelungen der örtlichen Behörden zu verhindern;
- .4 auf den Zustand der Bilgen.

104 Der Technische Wachoffizier muss

- .1 in einer Notfallsituation Alarm auslösen, wenn seiner Auffassung nach die Lage dies erfordert, und alle nur möglichen Maßnahmen zur Verhütung eines Schadens am Schiff und an seiner Ladung sowie zur Verhütung von Verletzungen von Personen an Bord treffen;
- .2 darüber Bescheid wissen, welche Ausrüstung der als Ladungsoffizier tätige Nautische Schiffsoffizier für das Laden oder für das Löschen der Ladung benötigt, sowie über die zusätzlichen Anforderungen in Bezug auf das Ballasttanksystem und sonstige Steuerungsvorrichtungen zur Erhaltung der Stabilität des Schiffes;

- .3 häufige Kontrollgänge unternehmen, um Funktionsstörungen oder den Ausfall eines Gerätes feststellen sowie unverzüglich Abhilfe schaffen zu können, wenn die Sicherheit des Schiffes, des Ladungsumschlags, des Hafens oder der Umwelt gefährdet sein sollte;
- .4 sicherstellen, dass innerhalb seines Verantwortungsbereichs die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen werden, um Unfälle oder Schäden an den verschiedenen elektrischen, elektronischen, hydraulischen, pneumatischen und mechanischen Anlagen des Schiffes zu vermeiden;
- .5 sicherstellen, dass über alle wichtigen Ereignisse, die den Betrieb, die Einstellung oder die Instandsetzung der Maschinenanlage des Schiffes berühren, in zufriedenstellender Weise Aufzeichnungen geführt werden.

Teil 5-5 – Wachdienst im Hafen auf Schiffen, die gefährliche Ladung an Bord haben

Allgemeines

105 Der Kapitän eines jeden Schiffes, das Ladung befördert, die gefährlich ist – ob nun explosiv, entzündbar, gesundheitsgefährdend oder umweltverschmutzend – muss sicherstellen, dass Vorkehrungen für einen sicheren Wachdienst getroffen und aufrechterhalten werden. Dies wird auf Schiffen, die gefährliche Ladung als Massengut befördern, dadurch erreicht, dass ein oder mehrere gehörig befähigte Schiffsoffiziere sowie gegebenenfalls Schiffsleute an Bord sofort einsatzbereit sind, auch dann, wenn das Schiff in einem Hafen sicher vertäut oder sicher vor Anker liegt.

106 Auf Schiffen, die gefährliche Ladung befördern, jedoch nicht als Massengut, muss der Kapitän Art, Menge, Verpackung und Stauung der gefährlichen Ladung sowie etwaige besondere Umstände an Bord oder in der Umgebung des Schiffes auf dem Wasser oder an Land in vollem Umfang berücksichtigen.

Teil 5-6 – Ladungswache

107 Schiffsoffiziere mit der Verantwortung für Planung und Durchführung von ladungsbezogenen Tätigkeiten müssen sicherstellen, dass diese Tätigkeiten gefahrlos durchgeführt werden können; dies geschieht durch die Beherrschung der damit verbundenen spezifischen Risiken, insbesondere dann, wenn schiffsfremde Personen beteiligt sind."

2 Teil B des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code) wird durch nachstehenden Wortlaut ersetzt:

"TEIL B

**Empfohlene Anleitungen bezüglich der Bestimmungen
des STCW-Übereinkommens und seiner Anlage**

Einleitung

1 Dieser Teil des STCW-Codes enthält empfehlende Anleitungen, die dazu dienen sollen, Vertragsparteien des STCW-Übereinkommens sowie allen, die daran beteiligt sind, die im Übereinkommen dargestellten Maßnahmen umzusetzen, anzuwenden oder durchzusetzen, um so dem Übereinkommen in einheitlicher Art und Weise voll und ganz Wirksamkeit zu verleihen.

2 Die hier angeregten Maßnahmen sind nicht verbindlich vorgeschrieben, und die angeführten Beispiele sollen lediglich illustrieren, wie bestimmte Vorschriften des Übereinkommens erfüllt werden können. Allerdings stellen diese Empfehlungen im allgemeinen eine einheitliche Herangehensweise an die behandelten Sachverhalte dar, wie sie sich nach Erörterungen innerhalb der IMO ergeben hat, wozu in geeigneten Fällen auch Beratungen mit der Internationalen Arbeitsorganisation, der Internationalen Fernmeldeunion und der Weltgesundheitsorganisation gehört haben.

3 Werden die in diesem Teil des Codes enthaltenen Empfehlungen beachtet, so wird dadurch die Organisation in ihrem Bemühen unterstützt, zu erreichen, dass Besatzungen aller Volkzugehörigkeiten und Schiffe unter allen Flaggen die höchstmöglichen Befähigungsnormen einhalten, die praktisch zu verwirklichen sind.

4 In diesem Teil des Codes werden Anleitungen hinsichtlich bestimmter Artikel des Übereinkommens gegeben, jedoch zusätzlich auch Anleitungen zu bestimmten Regelungen in seiner Anlage. Die Nummerierung der Abschnitte dieses Teils stimmt deshalb mit der Nummerierung der Artikel und Regeln des Übereinkommens überein. Wie in Teil A kann der Wortlaut jedes Abschnitts in nummerierte Teile und Absätze unterteilt werden; diese Nummerierung gilt jedoch einzig und allein für den Wortlaut des betreffenden Abschnitts.

ANLEITUNGEN ZU EINZELNEN BESTIMMUNGEN DER ARTIKEL**Abschnitt B-I**

Anleitungen zu den allgemeinen Verpflichtungen nach dem Übereinkommen

(– bleibt frei –)

Abschnitt B-II

Anleitungen zu Begriffsbestimmungen und weiteren Klarstellungen

1 Die in Artikel II des Übereinkommens enthaltenen Begriffsbestimmungen sowie die in Regel I/1 seiner Anlage enthaltenen Begriffsbestimmungen und weiteren Klarstellungen finden in gleicher Weise auf die in den Teilen A und B dieses Codes verwandten Begriffe Anwendung. Ergänzende Begriffsbestimmungen, die nur auf diesen Code Anwendung finden, sind in Abschnitt A-I/1 enthalten.

2 Die Begriffsbestimmung des Ausdrucks 'Zeugnis', die sich in Artikel II Buchstabe c findet, lässt drei Möglichkeiten zu:

- .1 Die Verwaltung kann das Zeugnis selbst erteilen;
- .2 die Verwaltung kann das Zeugnis durch einen Dritten nach dessen Bevollmächtigung ausstellen lassen; oder
- .3 die Verwaltung kann ein von einer anderen Vertragspartei erteiltes Zeugnis anerkennen;

die Einzelheiten sind in Regel I/10 festgelegt.

Abschnitt B-III

Anleitungen zur Anwendung des Übereinkommens

1 Während nach der Begriffsbestimmung des Ausdrucks 'Fischereifahrzeug' in Artikel II Absatz h Fahrzeuge vom Anwendungsbereich des Übereinkommens ausgeschlossen sind, die für den Fang von Fischen, Walen, Seehunden, Walrossen oder anderen Lebewesen des Meeres verwendet werden, können Fahrzeuge, die nicht im Tätigkeitsbereich Fischfang selbst eingesetzt sind, diesen Ausschluss nicht für sich in Anspruch nehmen.

2 Alle Schiffe einfacher Bauart aus Holz, einschließlich Dschunken, sind vom Anwendungsbereich des Übereinkommens ausgeschlossen.

Abschnitt B-IV

Anleitungen zur Übermittlung von Angaben

1 Die Verwendung des Wortes 'beziehungsweise' in Artikel IV Absatz 1 Buchstabe b ist so zu verstehen, dass folgende zwei Möglichkeiten in Betracht kommen:

- .1 die Anerkennung eines von einer anderen Vertragspartei erteilten Zeugnisses und
- .2 die Erteilung eines eigenen Zeugnisses durch die Verwaltung auf der Grundlage der Anerkennung eines von einer anderen Verwaltung erteilten Zeugnisses.

Abschnitt B-V

Anleitungen zu sonstigen Verträgen und deren Auslegung

Das Wort 'Vorkehrungen' in Artikel V Absatz 1 ist so zu verstehen, dass bereits früher zwischen zwei oder mehr Staaten geschaffene Regelungen für die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen mit eingeschlossen sind.

Abschnitt B-VI

Anleitungen zu Zeugnissen

Siehe hierzu die Anleitungen in den Abschnitten B-I/2 und B-II.

Zur Unterrichtung von Unternehmen, die Schiffe unter der Flagge der Verwaltung betreiben, sollen eine Grundsatzerklärung und eine kurze Darstellung der einzuhaltenden Verfahren veröffentlicht werden.

Abschnitt B-VII

Anleitungen zu den Übergangsbestimmungen

Ein Zeugnis, das für die Ausübung des Dienstes in einer einzigen bestimmten Funktion erteilt worden ist und das zu einem bestimmten Zeitpunkt von einer Vertragspartei als ausreichender Nachweis für die Befähigung für die Ausübung des Dienstes in einer anderen Funktion anerkannt wird – zum Beispiel ein Zeugnis als Zweiter nautischer Offizier, das für die Ausübung des Dienstes als Kapitän anerkannt wird – soll nach Artikel VII weiterhin für die Ausübung dieses Dienstes anerkannt werden. Diese Anerkennung bezieht sich ebenfalls auf Zeugnisse, die nach Artikel VII Absatz 2 erteilt worden sind.

Abschnitt B-VIII*Anleitungen zu den Ausnahmegenehmigungen*

Zur Unterrichtung von Unternehmen, die Schiffe unter der Flagge der Verwaltung betreiben, sollen eine Grundsatzklärung und eine kurze Darstellung der einzuhaltenden Verfahren veröffentlicht werden. Die Anleitungen sollen an die Bediensteten gegeben werden, die von der Verwaltung ermächtigt sind, Ausnahmegenehmigungen zu erteilen. Angaben über getroffene Maßnahmen sollen in dem Erstbericht zusammengefasst werden, der nach Maßgabe von Abschnitt A-I/7 an den Generalsekretär übermittelt wird.

Abschnitt B-IX*Anleitungen zum gleichwertigen Ersatz*

Für den Dienst in der Kriegsmarine erteilte Zeugnisse können weiterhin anerkannt und für den Dienst in der Handelsmarine erteilte Zeugnisse können weiterhin als gleichwertiger Ersatz nach Artikel IX an Schiffsoffiziere der Kriegsmarine erteilt werden, sofern die Vorschriften des Übereinkommens erfüllt sind.

Abschnitt B-X*Anleitungen zur Kontrolle von Zeugnissen*

(– bleibt frei – siehe hierzu Abschnitt B-I/4)

Abschnitt B-XI*Anleitungen zur Förderung der technischen Zusammenarbeit*

1 Alle Regierungen sollen in Zusammenarbeit mit der IMO den Staaten, die Schwierigkeiten damit haben, die Vorschriften des Übereinkommens zu erfüllen, Unterstützung gewähren oder Vorkehrungen treffen, damit eine solche Unterstützung gewährt werden kann.

2 Die Wichtigkeit einer ausreichenden Ausbildung für Kapitäne und anderes Personal, das an Bord von Öl-, Chemikalien- und Flüssiggas-Tankschiffen sowie von Ro-Ro-Fahrgastschiffen Dienst tut, wird ausdrücklich betont; dabei wird anerkannt, dass es in manchen Fällen nur begrenzte Möglichkeiten gibt, die erforderliche Erfahrung zu erwerben, und die eigens darauf zugeschnittenen Ausbildungsprogramme anzubieten, insbesondere in Entwicklungsländern.

Datenbank von Prüfungsfragen und Antworten auf Prüfungsfragen

3 Wünschen Vertragsparteien, die über Ausbildungsstätten oder Prüfungszentren verfügen, welche für mehrere Länder tätig sind, eine Datenbank mit Prüfungsfragen und Antworten auf Prüfungsfragen einzurichten, so sind sie dazu aufgerufen, dies auf der Grundlage bilateraler Zusammenarbeit mit einem oder mehreren Ländern zu tun, die bereits über eine solche Datenbank verfügen.

Verfügbarkeit von Simulatoren zu Ausbildungszwecken an Ausbildungsstätten

4 Das IMO-Sekretariat führt eine Übersicht über Simulatoren zu Ausbildungszwecken an Ausbildungsstätten; diese Übersicht dient Vertragsparteien und sonstigen Interessenten als Informationsquelle hinsichtlich der Verfügbarkeit verschiedener Typen von Simulatoren für die Ausbildung von Seeleuten, insbesondere in Fällen, in denen ihnen möglicherweise auf innerstaatlicher Ebene keine solchen Ausbildungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

5 Alle Vertragsparteien werden dringend ersucht, dem IMO-Sekretariat Angaben zu den in ihren Ländern zu Ausbildungszwecken an Ausbildungsstätten zur Verfügung stehenden Simulatoren zu übermitteln und diese Angaben zu aktualisieren, wann immer irgendeine Änderung bei den Simulatoreinrichtungen zu Ausbildungszwecken an ihren Ausbildungsstätten eintritt oder diese Einrichtungen erweitert werden.

Angaben zur technischen Zusammenarbeit

6 Angaben über technische Beratungsdienste, den Zugang zu internationalen Ausbildungseinrichtungen, die an die IMO angeschlossen sind, sowie Angaben zu Stipendien und sonstigen Möglichkeiten technischer Zusammenarbeit, die durch oder über die IMO bereitgestellt werden, können durch Kontaktaufnahme mit dem Generalsekretär unter der Anschrift „4 Albert Embankment, London SE1 7SR, Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland“ bezogen werden.

(Zu den Artikeln XII bis XVII gibt es keine Anleitungen.)

ANLEITUNGEN ZU BESTIMMUNGEN DER ANLAGE DES STCW-ÜBEREINKOMMENS

Kapitel I

Anleitungen zu den allgemeinen Bestimmungen

Abschnitt B-I/1

Anleitungen zu Begriffsbestimmungen und Klarstellungen

1 Die in Artikel II des Übereinkommens enthaltenen Begriffsbestimmungen sowie die in Regel I/1 seiner Anlage enthaltenen Begriffsbestimmungen und Klarstellungen finden in gleicher Weise auf die in den Teilen A und B dieses Codes verwandten Begriffe Anwendung. Ergänzende Begriffsbestimmungen, die nur auf diesen Code Anwendung finden, sind in Abschnitt A-I/1 enthalten.

2 Schiffsoffiziere mit Befähigungen im Sinne von Kapitel VII können als 'Mehrsparten-Offiziere', 'Zwei-Fach-Offiziere' oder mit anderen von der Verwaltung genehmigten Benennungen bezeichnet werden; die Einzelheiten richten sich nach der Terminologie im Regelwerk über die Mindestbesatzungsstärke.

3 Schiffsleute mit Befähigungen im Sinne von Kapitel VII können als 'Mehrsparten-Schiffsleute' oder mit anderen von der Verwaltung genehmigten Benennungen bezeichnet werden; die Einzelheiten richten sich nach der Terminologie im einschlägigen Regelwerk über die Mindestbesatzungsstärke.

Abschnitt B-I/2

Anleitungen zu Zeugnissen und Vermerken

1 In Fällen, in denen ein Vermerk nach der Regelung in Abschnitt A-I/2 Absatz 1 in den Zeugnisvordruck integriert ist, sollen die einschlägigen Angaben in das Zeugnis so eingetragen werden, wie dies nachstehend erklärt wird, abgesehen davon, dass der Leerraum mit der Nummer .2 entfällt. In allen sonstigen Fällen sind bei der Erstellung der Vermerke, in denen die Erteilung eines Zeugnisses bestätigt wird, die Kästchen, die in dem nachstehend wiedergegebenen Vordruck mit den Nummern .1 bis .17 versehen sind, wie folgt auszufüllen:

- .1 Hier ist die Bezeichnung des ausstellenden Staates einzutragen.
- .2 Hier ist die Nummer einzutragen, die dem Zeugnis von der Verwaltung zugewiesen worden ist.

- .3 Hier ist der vollständige Name des Seemanns einzutragen, dem das Zeugnis erteilt worden ist. Der Name muss derselbe sein wie der Name, der im Seefahrtbuch, im Seemannsausweis oder in einem anderen von der Verwaltung erteilten amtlichen Dokument steht.
- .4 Hier ist die Nummer oder sind die Nummern der Regel oder Regeln des STCW-Übereinkommens einzutragen, nach der oder nach denen der Seemann für befähigt befunden worden ist; zum Beispiel:
 - .4.1 „Regel II/1“, wenn der Seemann für befähigt befunden worden ist, die Funktion eines Nautischen Wachoffiziers wahrzunehmen;
 - .4.2 „Regel III/1“, wenn der Seemann für befähigt befunden worden ist, die Funktion eines Technischen Wachoffiziers in einem besetzten Maschinenraum oder eines Technischen Offiziers im Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum wahrzunehmen;
 - .4.3 „Regel IV/2“, wenn der Seemann für befähigt befunden worden ist, die Funktion eines Funkers wahrzunehmen;
 - .4.4 „Regel VII/1“, wenn es sich bei dem Zeugnis um ein funktionsbezogenes Zeugnis handelt und der Seemann für befähigt befunden worden ist, in Teil A des Codes bezeichnete Funktionen wahrzunehmen, zum Beispiel eine Funktion des schiffstechnischen Dienstes auf der Führungsebene;
 - .4.5 „Regeln III/1 und V/1“, wenn der Seemann für befähigt befunden worden ist, die Funktion eines Technischen Wachoffiziers in einem besetzten Maschinenraum oder eines Technischen Offiziers im Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum auf einem Tankerschiff wahrzunehmen; (Siehe hierzu die Beschränkungen nach den Absätzen .8 und .10 weiter unten.)
- .5 Hier ist das Datum einzutragen, an dem die Gültigkeitsdauer des Vermerks abläuft. Dieses Datum darf nicht später liegen als das Datum, an dem die Gültigkeitsdauer des Zeugnisses (sofern eine solche angegeben ist) abläuft, im Hinblick auf welches der Vermerk erteilt worden ist.

- .6 In diesen Leerraum sind die in Teil A des Codes bezeichneten Funktionen einzutragen, die wahrzunehmen der Seemann für befähigt befunden worden ist. Die einzelnen Funktionen und die dazugehörigen Verantwortungsebenen sind in den Tabellen über die Befähigungsnormen in den Kapiteln II, III und IV von Teil A des Codes dargestellt und werden außerdem in der Einführung zu Teil A aufgezählt, was einen bequemen Überblick möglich macht. Wird im Sinne der vorstehenden Absatz .4 auf Regeln in den Kapiteln II, III oder IV Bezug genommen, so ist es nicht erforderlich, bestimmte Funktionen einzeln aufzuführen.
- .7 In diesen Leerraum sind die Verantwortungsebenen einzutragen, in denen der Seemann die einzelnen in Leerraum .6 eingetragenen Funktionen wahrzunehmen für befähigt befunden worden ist. Diese Verantwortungsebenen sind in den Tabellen über die Befähigungsnormen in den Kapiteln II, III und IV von Teil A des Codes dargestellt und werden außerdem in der Einführung zu Teil A aufgezählt, was einen bequemen Überblick möglich macht.
- .8 Einschränkungen allgemeiner Art, wie zum Beispiel die Verfügung, bei der Wahrnehmung von Aufgaben eine Seehilfe zu tragen, sind in diesen Leerraum über die verfügbaren Einschränkungen in hervorgehobener Art und Weise und ganz oben einzutragen. Einschränkungen, die sich auf die in Leerraum .6 eingetragenen Funktionen beziehen, sind in der Zeile einzutragen, die der betreffenden Funktion zugeordnet ist; zum Beispiel:
- .8.1 „Gilt nicht für den Dienst auf Tankschiffen.“ – falls keine Befähigung nach Kapitel V vorliegt;
- .8.2 „Gilt nicht für den Dienst auf Tankschiffen mit Ausnahme von Öltankschiffen.“ – falls eine Befähigung nach Kapitel V für den Dienst ausschließlich auf Öltankschiffen vorliegt;
- .8.3 „Gilt nicht für den Dienst auf Schiffen, auf denen Dampfkessel Teil der Antriebsanlage sind.“ – falls diesbezügliche Kenntnisse in der Ausbildung gemäß den einschlägigen Regelungen des STCW-Codes entfallen waren;

.8.4 „Gilt nur für küstennahe Reisen.“ – falls darüber hinausgehende Kenntnisse in der Ausbildung gemäß den einschlägigen Regelungen des STCW-Codes entfallen waren.

Anmerkung: Einschränkungen in Bezug auf den Raumgehalt des Schiffes oder auf die Antriebsleistung seiner Hauptantriebsanlage brauchen hier nicht angegeben zu werden, wenn sie bereits in der Titelleiste des Zeugnisses oder in Leerraum .9 genannt sind.

- .9 Die in diesen Leerraum eingetragene(n) Befähigung(en) muss(müssen) dieselbe(n) sein wie diejenige(n), die in der Überschrift der betreffenden STCW-Regel(n) genannt ist (sind), sofern es sich um Zeugnisse handelt, die nach den Kapiteln II oder III erteilt worden sind, oder muss(müssen) sie dieselbe(n) sein wie diejenige(n), die im einschlägigen Regelwerk der Verwaltung über die Mindestbesatzungsstärke festgelegt ist (sind).
- .10 Einschränkungen allgemeiner Art, wie zum Beispiel die Verfügung, bei der Wahrnehmung von Aufgaben eine Seehilfe zu tragen, sind auch in diesen Leerraum über die verfügbaren Beschränkungen in hervorgehobener Art und Weise und ganz oben einzutragen. Die in Leerraum .10 eingetragenen Einschränkungen müssen dieselben sein wie diejenigen, die in Leerraum .8 für die Funktionen eingetragen sind, die in jeder eingetragenen Dienststellung wahrgenommen werden.
- .11 Die in diesen Leerraum eingetragene Nummer sollte tunlichst dieselbe sein wie die des Zeugnisses, so dass sowohl das Zeugnis als auch der Vermerk dieselbe nur einmal vergebene Nummer haben und so einander zugeordnet und im Register der Zeugnisse und Vermerke und so weiter aufgefunden werden können.
- .12 Hier ist das Datum der Ersterteilung des Vermerks einzutragen; dieses kann je nach den Umständen dasselbe Datum sein wie das Erteilungsdatum des Zeugnisses oder es kann von letzterem Datum abweichen.
- .13 Hier ist unter der Unterschrift des Bediensteten, der bevollmächtigt ist, den Vermerk auszustellen, in Blockbuchstaben der Name dieses Bediensteten zu vermerken.

- .14 Das Geburtsdatum muss das Datum sein, das durch die amtlichen Unterlagen der Verwaltung bestätigt oder auf andere Art und Weise glaubhaft gemacht worden ist.
- .15 Der Vermerk ist vom Inhaber in Gegenwart eines Bediensteten zu unterzeichnen; er kann jedoch auch vom Antragsvordruck des Seemanns übernommen werden, sofern der Vordruck ordnungsgemäß ausgefüllt und beglaubigt worden ist.
- .16 Das Lichtbild muss eine normgerechte Schwarz-Weiß- oder Farbphotographie von Kopf und Schultern des Inhabers in der Art und Weise sein, wie sie für Reisepässe verwendet werden; sie ist vom Seemann in zwei Exemplaren vorzulegen, so dass ein Exemplar beim Register der Zeugnisse oder in Verbindung mit diesem Register aufbewahrt werden kann.
- .17 Sind die Leerräume für die Eintragung von Verlängerungszeiträumen als Teil des Vordrucks ausgeführt (siehe hierzu Abschnitt A-I/2 Absatz 1), so kann die Verwaltung die Gültigkeitsdauer des Vermerks in der Weise verlängern, dass sie den Leerraum ausfüllt, nachdem der Seemann entsprechend der Vorschrift von Regel I/11 seine fortdauernd vorhandenen Fachkenntnisse nachgewiesen hat.

(Dienstsiegel)

(Amtliche Landesbezeichnung in Großbuchstaben)

**VERMERK ÜBER DIE ERTEILUNG EINES ZEUGNISSES
NACH DEN BESTIMMUNGEN DES
INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1978
ÜBER NORMEN FÜR DIE AUSBILDUNG, DIE ERTEILUNG VON BEFÄHIGUNGSZEUGNISSEN UND DEN WACHDIENST VON SEELEUTEN
IN SEINER JEWEILS GELTENDEN FASSUNG**

Die Regierung von1..... bestätigt hiermit, dass
.....3....., der/die nach Regel4..... des oben bezeichneten Übereinkommens in seiner jeweils geltenden Fassung als gehörig befähigt und vorbehaltlich etwaiger unten eingetragener Einschränkungen als befugt befunden worden ist, bis zum
.....5..... oder bis zum Datum des Ablaufs einer etwaigen Verlängerung der Gültigkeitsdauer dieses Zeugnisses (siehe etwaige Eintragung auf der Rückseite) die nachstehend aufgeführten Funktionen auf den angegebenen Verantwortungsebenen wahrzunehmen, das Zeugnis Nr.2..... erteilt worden ist:

.6 FUNKTION	.7 EBENE	.8 ETWAIGE EINSCHRÄNKUNGEN

Der rechtmäßige Inhaber dieses Zeugnisses darf nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften der Verwaltung für eine sichere Schiffsbesatzung in der (den) nachstehend aufgeführten Dienststellung(en) Dienst tun:

.9 DIENSTSTELLUNG	.10 ETWAIGE EINSCHRÄNKUNGEN

Vermerk Nr. 11 Erteilungsdatum

.....12.....

(Dienstsiegel)

.....

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

..... 13

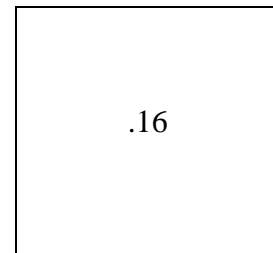
Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Die Urschrift dieses Vermerks muss nach Regel I/2 Absatz 11 des Übereinkommens zur Einsichtnahme bereitgehalten werden, solange sein Inhaber auf einem Schiff Dienst tut.

Geburtsdatum des Zeugnisinhabers14.....
.....

Unterschrift des Zeugnisinhabers15.....
.....

Lichtbild des Zeugnisinhabers



Die Gültigkeitsdauer dieses Vermerks wird hiermit verlängert bis zum

.....

(Dienstsiegel)

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Datum der Verlängerung17.....

.....

Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Die Gültigkeitsdauer dieses Vermerks wird hiermit verlängert bis zum.....

(Dienstsiegel)

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Datum der Verlängerung17.....

.....

Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

2 Ein Vermerk zur Bestätigung der Anerkennung eines Zeugnisses kann mit dem dazugehörigen Zeugnis verbunden werden und somit einen Teil dieses Zeugnisses bilden; er kann

jedoch auch als gesondertes Dokument erteilt werden (siehe hierzu STCW-Regel I/2 Absatz 8). Alle Einträge in diesem Vordruck sind in lateinischen Schriftzeichen und arabischen Ziffern niederzuschreiben (siehe hierzu STCW-Regel I/2 Absatz 10). Die mit den Absätzen .1 bis .17 nummerierten Leerräume in dem Vordruck, der nach dem hier folgenden Wortlaut wiedergegeben ist, sollen genauso ausgefüllt werden wie dies in vorstehendem Absatz 1 gezeigt ist, jedoch mit Ausnahme der wie folgt nummerierten Leerräume:

- .2 Dort ist die Nummer einzutragen, welche die Vertragspartei vergeben hat, welche die Bescheinigung erteilt oder die ausstellende Stelle anerkannt hat.
- .3 Der dort eingetragene Name muss derselbe sein wie derjenige, der in dem Zeugnis angegeben ist, welches anerkannt wird.
- .4 Dort ist die Bezeichnung der Vertragspartei einzutragen, die das Zeugnis erteilt hat, welches anerkannt wird.
- .9 Die dort einzutragende(n) Befähigungsbezeichnung(en) muss (müssen) aus den Befähigungsbezeichnungen gewählt werden, die im einschlägigen Regelwerk über die Mindestbesatzungsstärke derjenigen Verwaltung genannt sind, die das Zeugnis anerkennt.
- .11 Die dort einzutragende Nummer darf nur einmal vergeben werden, nämlich für diesen Vermerk, so dass Vermerk und Nummer einander zugeordnet werden können und der Vermerk im Register der Vermerke aufgefunden werden kann.
- .12 Dort ist das Datum der Ersterteilung des Vermerks einzutragen.

(Dienstsiegel)

(Amtliche Landesbezeichnung in Großbuchstaben)

**VERMERK ZUR BESTÄTIGUNG DER ANERKENNUNG EINES ZEUGNISSES
NACH DEN BESTIMMUNGEN DES
INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1978
ÜBER NORMEN FÜR DIE AUSBILDUNG, DIE ERTEILUNG VON BEFÄHIGUNGSZEUGNISSEN UND DEN WACHDIENST VON SEELEUTEN
IN SEINER JEWEILS GELTENDEN FASSUNG**

Die Regierung von1..... bestätigt hiermit, dass das Zeugnis Nr.2....., das von oder namens der Regierung von4..... für3..... erteilt worden ist, nach Regel I/10 des oben bezeichneten Übereinkommens in seiner jeweils geltenden Fassung ordnungsgemäß anerkannt wird und dass sein rechtmäßiger Inhaber vorbehaltlich etwaiger unten eingetragener Einschränkungen berechtigt ist, bis zum5..... oder bis zum Datum des Ablaufs einer etwaigen Verlängerung der Gültigkeitsdauer dieses Zeugnisses (siehe etwaige Eintragung auf der Rückseite) die nachstehend aufgeführten Funktionen auf den angegebenen Verantwortungsebenen wahrzunehmen:

.6 FUNKTION	.7 EBENE	.8 ETWAIGE EINSCHRÄNKUNGEN

Der rechtmäßige Inhaber dieses Zeugnisses darf nach Maßgabe der einschlägigen Vorschriften der Verwaltung für eine sichere Schiffsbesatzung in der (den) nachstehend aufgeführten Dienststellung(en) Dienst tun:

.9 DIENSTSTELLUNG	.10 ETWAIGE EINSCHRÄNKUNGEN

Vermerk Nr. 11 Erteilungsdatum
.....12.....

(Dienstsiegel)

.....
Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

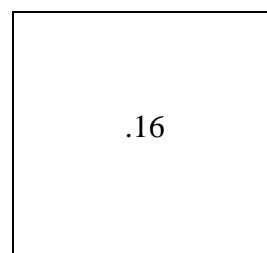
Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Die Urschrift dieses Vermerks muss nach Regel I/2 Absatz 11 des Übereinkommens zur
Einsichtnahme bereitgehalten werden, solange sein Inhaber auf einem Schiff Dienst tut.

Geburtsdatum des Zeugnisinhabers14.....
.....

Unterschrift des Zeugnisinhabers15.....
.....

Lichtbild des Zeugnisinhabers



Die Gültigkeitsdauer dieses Vermerks wird hiermit verlängert bis zum.....

(Dienstsiegel)

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Datum der Verlängerung17.....
.....

Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Die Gültigkeitsdauer dieses Vermerks wird hiermit verlängert bis zum.....

(Dienstsiegel)

Unterschrift des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

Datum der Verlängerung17.....
.....

Name des ordnungsgemäß ermächtigten Bediensteten

3 Beim Ersatz eines verlorenen oder vernichteten Zeugnisses oder Vermerks sollen die Vertragsparteien das Ersatzdokument mit einer neuen Nummer ausgeben, um eine Verwechslung mit dem zu ersetzenden Dokument zu vermeiden.

4 Wird ein Antrag auf Verlängerung der Gültigkeitsdauer innerhalb von sechs Monaten vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer eines Vermerks gestellt, so kann ein Vermerk im Sinne der Absätze 5, 6 und 7 von Regel I/2 wie folgt verlängert werden:

- .1 entweder bis zur fünften Wiederholung des Jahrestags des Ablaufs der ursprünglichen Gültigkeitsdauer des Vermerks oder der Verlängerung seiner Gültigkeitsdauer
- .2 oder bis zu dem Datum, an dem das mit dem Vermerk versehene Zeugnis seine Gültigkeit verliert.

je nachdem, welches Datum früher liegt.

5 Wird ein Fachkundezeugnis erteilt, so soll er mindestens die nachstehenden Angaben enthalten:

- .1 die Bezeichnungen der ausstellenden Vertragspartei und Behörde;
- .2 die Nummer, die dem Zeugnis von der ausstellenden Verwaltung zugewiesen worden ist;
- .3 den vollständigen Namen und das Geburtsdatum des Seemanns, dem das Zeugnis erteilt worden ist. Der Name muss derselbe sein wie der Name, der im Seefahrtbuch oder im Seemannsausweis steht;
- .4 die Bezeichnung des Zeugnisses. Wird beispielsweise das Zeugnis im Sinne von Regel VI/3 Absatz 2 erteilt, so soll der Ausdruck 'moderne Brandbekämpfung' in der Bezeichnung des Zeugnisses verwandt werden, und wird es im Sinne von Regel VI/5 Absatz 1 erteilt, so soll der Ausdruck 'Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff' in der Bezeichnung des Zeugnisses verwandt werden;
- .5 die Nummer(n) der Regel(n) des Übereinkommens oder des Abschnitts des STCW-Codes, nach der oder nach denen der Seemann für befähigt befunden worden ist;

- .6 das Erteilungsdatum des Zeugnisses sowie das Datum, an dem seine Gültigkeitsdauer abläuft. Ist die Gültigkeitsdauer des Zeugnisses unbegrenzt, so soll zur Verdeutlichung dieses Sachverhalts der Ausdruck 'unbegrenzt' vor dem Leerraum für die Angabe des Ablaufdatums eingetragen werden;
- .7 sofern zutreffend, Angaben zu Beschränkungen, entweder Beschränkungen allgemeiner Art (zum Beispiel die Verfügung, eine Seehilfe zu tragen), Beschränkungen auf bestimmte Schiffstypen (zum Beispiel „Gilt nur für den Dienst auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500.“) oder Beschränkungen auf bestimmte Arten von Reisen (zum Beispiel „Gilt nur für küstennahe Reisen.“);
- .8 den Namen und die Unterschrift der zur Zeugniserteilung bevollmächtigten Person;
- .9 ein Lichtbild des Seemanns. Das Lichtbild muss eine normgerechte Schwarz-Weiß- oder Farbphotographie von Kopf und Schultern sein;
- .10 falls die Gültigkeit des Zeugnisses verlängert werden soll, das Datum der Verlängerung der Gültigkeitsdauer, die Dauer der Verlängerung der Gültigkeit sowie den Namen und die Unterschrift der zur Verlängerung bevollmächtigten Person;
- .11 die Kontaktdaten der ausstellenden Behörde.

Tabelle B-I/2

Übersicht über die nach dem STCW-Übereinkommen vorgeschriebenen Zeugnisse oder anderweitigen schriftlichen Qualifikationsbescheinigungen

In der nachstehenden Übersicht werden alle im Übereinkommen beschriebenen Zeugnisse und anderweitigen schriftlichen Qualifikationsbescheinigungen aufgeführt, durch die der Inhaber bevollmächtigt wird, in bestimmten Funktionen an Bord eines Schiffes Dienst zu tun. Die Zeugnisse unterliegen bezüglich der Sprache, in der sie erstellt sein müssen, und bezüglich ihrer Verfügbarkeit als Original-Ausfertigung den Vorschriften von Regel I/2.

In der Übersicht werden auch die einschlägigen Regeln empfehlenden Charakters sowie die Vorschriften verbindlichen Charakters für das Versehen der Zeugnisse mit Vermerken, für ihre Registrierung und der Verlängerung ihrer Gültigkeitsdauer aufgeführt.

einschlägige Regeln	Art des Zeugnisses und kurze Beschreibung	Vermerk zur Bestätigung der Anerkennung eines Zeugnisses ¹	Registrierung vorgeschrieben ²	Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Zeugnisse ³
II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6, IV/2, VII/2	Befähigungszeugnis – Kapitäne, Schiffsoffiziere und GMDSS-Funker	Ja	Ja	Ja
II/4, III/4, VII/2	Fachkundezeugnis – Schiffsleute, die berechtigt sind, der Brücken- oder Maschinenwache anzugehören	Nein	Ja	Nein
II/5, III/5, III/7, VII/2	Fachkundezeugnis – Schiffsleute, die berechtigt sind, als Vollmatrosen im Decksbereich oder im Maschinenbereich oder als Schiffselektriker Dienst zu tun	Nein	Ja	Nein
V/1-1, V/1-2	Fachkundezeugnis oder Vermerk zu einem Befähigungszeugnis – Kapitäne und Schiffsoffiziere auf Öl-, Chemikalien- oder Flüssiggas-Tankschiffen	Ja	Ja	Ja
V/1-1, V/1-2	Fachkundezeugnis – Schiffsleute auf Öl-, Chemikalien- oder Flüss-	Nein	Ja	Nein

einschlägige Regeln	Art des Zeugnisses und kurze Beschreibung	Vermerk zur Bestätigung der Anerkennung eines Zeugnisses ¹	Registrierung vorgeschrieben ²	Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Zeugnisse ³
	siggas-Tankschiffen			
V/2	schriftlicher Nachweis – Ausbildung von Kapitänen, Schiffsoffizieren, Schiffsleuten und sonstigem Personal für den Dienst auf Fahrgastschiffen	Nein	Nein	Nein ⁴
VI/1	Fachkundezeugnis ⁵ – Grundausbildung	Nein	Ja	Ja ⁶
VI/2	Fachkundezeugnis ⁵ – Überlebensfahrzeuge, Bereitschaftsboote und schnelle Bereitschaftsboote	Nein	Ja	Ja ⁶
VI/3	Fachkundezeugnis ⁵ – Moderne Brandbekämpfung	Nein	Ja	Ja ⁶
VI/4	Fachkundezeugnis ⁵ – Medizinische Erste Hilfe und medizinische Betreuung	Nein	Ja	Nein
VI/5	Fachkundezeugnis – Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff	Nein	Ja	Nein
VI/6	Fachkundezeugnis ⁷ – Ausbildung zur Förderung des Bewusstseins für die Bedeutung der Gefahrenabwehr oder Sicherheitstraining für Seeleute mit spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr	Nein	Ja	Nein

Anmerkungen:

- 1 Der Ausdruck 'Vermerk zur Bestätigung der Anerkennung eines Zeugnisses' bezeichnet einen Vermerk nach Maßgabe von Regel I/2 Absatz 7.

- 2 Der Ausdruck 'Registrierung vorgeschrieben' bezieht sich auf eine Registrierung in einem oder mehreren Registern im Sinne von Regel I/2 Absatz 14.
- 3 Der Ausdruck 'Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Zeugnisse' bezieht sich darauf, dass die fortdauernde fachliche Befähigung nach Maßgabe von Regel I/11 nachgewiesen wird oder die fortdauernde Erfüllung der vorgeschriebenen Befähigungsnormen nach Maßgabe der Abschnitte A-VI/1 bis A-VI/3 nachgewiesen werden.
- 4 Nach Regel V/2 Absatz 3 müssen Seeleute, die eine Ausbildung in der Führung von Menschenmengen, in Krisenbewältigung und in menschlichen Verhaltensweisen oder in Fahrgastsicherheit, Ladungssicherheit und Dichtigkeit des Schiffskörpers abgeschlossen haben, in Zeitabständen von höchstens fünf Jahren entsprechende Auffrischungslehrgänge besuchen oder einen Nachweis darüber erbringen, dass sie die vorgeschriebene Befähigungsnorm innerhalb der vorangegangenen fünf Jahre erfüllt haben.
- 5 Alle nach den Regeln II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, III/6 und VII/2 erteilten Befähigungszeugnisse schließen die vorgeschriebene Fachkunde in der Grundausbildung, im Umgang mit Überlebensfahrzeugen sowie mit Bereitschaftsbooten (ausgenommen schnelle Bereitschaftsboote), in moderner Brandbekämpfung und in medizinischer Erster Hilfe ein; deshalb brauchen Inhaber der genannten Befähigungszeugnisse nicht über ein Fachkundezeugnis im Hinblick auf diese Befähigungen nach Kapitel VI zu verfügen.
- 6 Nach Maßgabe der Abschnitte A-VI/1, A-VI/2 und A-VI/3 müssen Seeleute alle fünf Jahre nachweisen, dass sie die vorgeschriebenen Befähigungsnormen immer noch erfüllen.
- 7 Dieses Fachkundezeugnis ist in all denjenigen Fällen erforderlich, in denen die Befähigung für das zu erteilende Zeugnis keine Ausbildung zur Förderung des Bewusstseins für die Bedeutung der Gefahrenabwehr oder keine Ausbildung in spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr mit einschließt.

Abschnitt B-I/3

Anleitungen zu küstennahen Reisen

Alle Küstenstaaten können in zwei- oder mehrseitiger Vereinbarungen die Grenzen eines regionalspezifischen Gebietes für küstennahe Reisen festlegen. Einzelheiten solcher Vereinbarungen sind an den Generalsekretär zu melden, der sie seinerseits an alle Vertragsparteien weiterleitet.

Abschnitt B-I/4

Anleitungen zu Kontrollverfahren

Einleitung

1 Zweck der in Regel I/4 dargestellten Kontrollverfahren ist es, von den Hafenstaaten gehörig bevollmächtigten Bediensteten die Möglichkeit zu eröffnen, sicherzustellen, dass die Seeleute an Bord des kontrollierten Schiffes über eine ausreichende Befähigung für die Durchführung eines Schiffsbetriebs verfügen, bei dem Schiffssicherheit, Gefahrenabwehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung gewährleistet sind.

2 Diese Bestimmung besagt im Grunde nichts anderes als dass es notwendig ist, die schiffbaulichen Verbände und die Ausrüstung des Schiffes zu überprüfen. In der Tat werden diese Überprüfungen dazu herangezogen, eine Einschätzung des Gesamtsystems von Sicherheit, Gefahrenabwehr und Verschmutzungsverhütung an Bord vorzunehmen.

Beurteilung

3 Durch die Beschränkung von Beurteilungen entsprechend der Darstellung in Abschnitt A-I/4 wird das Element der Subjektivität, das bei keinem Kontrollverfahren zu umgehen ist, auf das unvermeidliche Mindestmaß verringert, wie es auch bei anderen Arten von Überwachungskontrollen in Erscheinung träte.

4 Die in Regel I/4 Absatz 1.3 angegebenen triftigen Gründe werden in der Regel ausreichen, um die Aufmerksamkeit des Kontrolleurs auf bestimmte Bereiche der Befähigung zu lenken; in einem nächsten Schritt könnte der Kontrolleur sodann einen Nachweis einer Ausbildung in den betreffenden Fertigkeiten verlangen. Fällt dieser Nachweis unzureichend oder nicht überzeugend aus, so kann der bevollmächtigte Bedienstete darum ersuchen, eine praktische Demonstration der betreffenden Fertigkeit zu beobachten.

5 Es obliegt dem Kontrolleur, bei seinem Aufenthalt an Bord in Anwendung seines fachlichen Urteilsvermögens zu entscheiden, ob das Schiff in einer Art und Weise betrieben wird, die es wahrscheinlich macht, dass davon für Personen, für Sachwerte oder für die Um-

welt eine Gefahr ausgeht; dabei ist unerheblich, ob eine solche Entscheidung nach einem Vorfall im Sinne von Regel I/4 erfolgt oder im Rahmen einer routinemäßigen Überprüfung.

Abschnitt B-I/5

Anleitungen zu innerstaatlichen Bestimmungen

(– bleibt frei –)

Abschnitt B-I/6

Anleitungen zu Ausbildung und Beurteilung

Befähigung der Lehrpersonen und Beurteiler

1 Jede Vertragspartei soll sicherstellen, dass alle Lehrpersonen und Beurteiler über die angemessene Befähigung und Erfahrung für die spezielle Art und das spezielle Niveau der nach dem Übereinkommen vorgeschriebenen Ausbildung oder Beurteilung der Befähigung von Seeleuten nach Maßgabe der Richtlinien in diesem Abschnitt verfügen.

Ausbildung und Beurteilung im laufenden Dienstbetrieb

2 Jede Person, die eine bord- oder landseitige Ausbildung im laufenden Dienstbetrieb durchführt, deren Ziel es ist, einem Seemann eine Befähigung zu verschaffen, aufgrund derer er ein Zeugnis nach diesem Übereinkommen erteilt bekommt, soll eine angemessene Hinführung zu Unterrichtstechniken erhalten haben.

3 Jede Person, die für die Beaufsichtigung einer Ausbildung im laufenden Dienstbetrieb zuständig ist, deren Ziel es ist, einem Seemann eine Befähigung zu verschaffen, aufgrund derer er ein Zeugnis nach diesem Übereinkommen erteilt bekommt, soll über angemessene Kenntnisse von Unterrichtstechniken sowie von Theorie und Praxis der Ausbildung verfügen.

4 Jede Person, die eine bord- oder landseitige Beurteilung der Befähigung eines Seemanns im laufenden Dienstbetrieb durchführt, die zu einer Befähigung zwecks Erteilung eines Zeugnisses nach Maßgabe dieses Übereinkommens führen soll, soll

- .1 eine angemessene Hinführung zu Theorie und Praxis von Beurteilungen erhalten haben und
- .2 unter Überwachung durch einen erfahrenen Beurteiler und zu dessen Zufriedenheit praktische Beurteilungserfahrungen erworben haben.

5 Jede Person, die für die Beaufsichtigung einer Beurteilung der Befähigung eines Seemanns im laufenden Dienstbetrieb zuständig ist, deren Ziel es ist, einem Seemann eine Befähigung zu verschaffen, aufgrund derer er ein Zeugnis nach diesem Übereinkommen erteilt bekommt, soll über ein umfassendes Verständnis des Beurteilungssystems sowie von Theorie und Praxis von Beurteilungen verfügen.

Verwendung des Lernens im Fernstudium und des Lernens übers Internet (E-Learning)

6 Die Vertragsparteien können eine Ausbildung von Seeleuten durch Lernen im Fernstudium und Lernen übers Internet entsprechend den in Abschnitt A-I/6 dargestellten Ausbildungs- und Beurteilungsnormen sowie entsprechend den nachstehend gegebenen Anleitungen zulassen.

Anleitungen zur Ausbildung durch Lernen im Fernstudium und Lernen übers Internet

7 Jede Vertragspartei soll sicherstellen, dass alle Programme für das Lernen im Fernstudium und für das Lernen übers Internet:

- .1 durch eine von der Vertragspartei zugelassene Stelle angeboten werden;
- .2 für die gewählten Ausbildungsziele und die im Rahmen der Ausbildung zu erbringenden Leistungen hinreichend geeignet sind, um das für den behandelten Lehrgegenstand angestrebte Befähigungsniveau zu erreichen;
- .3 klare und eindeutige Anleitungen enthalten, anhand derer die Auszubildenden erkennen können, was der Lehrplan umfasst;
- .4 Lernergebnisse ermöglichen, durch die alle Vorschriften erfüllt werden, die zu erfüllen sind, damit der Lehrgegenstand gründlich erfasst und gekonnt beherrscht werden kann;
- .5 so aufgebaut sind, dass der Auszubildende in die Lage versetzt wird, einerseits durch Selbsteinschätzung, andererseits anhand schriftlicher Arbeiten, die von einem Tutor benotet werden, sich systematisch seines Lernergebnisses zu versichern;
- .6 eine professionelle Unterstützung durch einen Tutor mit einer Möglichkeit des Nachrichtenaustauschs über Telefon, Telefax oder E-Mail-Verkehr miteinschließen.

8 Die Unternehmen sollen sicherstellen, dass das Lernen in einem sicheren Umfeld stattfinden kann und dass dem Auszubildenden genügend Zeit für sein Studium eingeräumt worden ist.

9 Werden Ausbildungsprogramme für das Lernen übers Internet angeboten, sollen allgemein gebräuchliche Auszeichnungssprachen wie zum Beispiel XML („Extensible Markup Language“) benutzt werden; dies ist eine flexible Art, sowohl Formate als auch Inhalte im Internet, in einem Intranet und anderswo mit anderen Endnutzern zu teilen.

10 Die für das Lernen übers Internet benutzten technischen Geräte und Einrichtungen sollen gegen externe Stör- und Abzapfversuche gesichert sein.

Anleitungen zur Beurteilung des Lernfortschritts und der erbrachten Leistungen eines Teilnehmers an einer Ausbildung durch Lernen im Fernstudium und Lernen übers Internet

11 Jede Vertragspartei soll sicherstellen, dass für alle Lehrpläne für das Lernen im Fernstudium und das Lernen übers Internet zugelassene Beurteilungsverfahren zur Verfügung stehen; dazu gehören unter anderem:

- .1 klare Angaben für die Auszubildenden über die Art und Weise, wie Zwischen- und Abschlussprüfungen durchgeführt und wie die Prüfungsergebnisse mitgeteilt werden;
- .2 Prüfungsfragen, anhand derer der Lehrstoff umfassend abgefragt wird, anhand von deren Beantwortung sich die Befähigung des Prüflings angemessen beurteilen lässt und die dem Befähigungsniveau angemessen sind, für das geprüft wird;
- .3 Verfahren, durch die sichergestellt ist, dass die Prüfungsfragen stets auf dem aktuellen Stand sind;
- .4 die Vorgabe, wo die Prüfungen stattfinden dürfen, sowie die Vorgaben für die dabei durchzuführenden Beaufsichtigungsverfahren;
- .5 ein so sicherer Prüfungsablauf, dass erfolgreiche Betrugsversuche verhindert werden;
- .6 sichere Verfahren der Benotung und eine sichere Archivierung der Ergebnisse zur jederzeitigen Nutzung durch die Vertragspartei.

Register über zugelassene Anbieter, Ausbildungslehrgänge und -lehrpläne

12 Jede Vertragspartei soll sicherstellen, dass über zugelassene Anbieter, Ausbildungslehrgänge und -lehrpläne ein oder mehrere Register geführt und dass die Angaben aus diesen Registern auf Nachfrage Unternehmen und anderen Vertragsparteien zur Verfügung gestellt werden.

Abschnitt B-I/7*Anleitungen zur Übermittlung von Informationen***Berichte über festgestellte Schwierigkeiten**

1 Übermittelt eine Vertragspartei Informationen im Sinne von Artikel IV und Regel I/7 des Übereinkommens, so ist sie aufgefordert, einen detaillierten Fundstellennachweis nach folgendem Muster beizufügen:

Fundstellennachweis für Unterlagen, die nach Artikel IV und Regel I/7 des STCW-Übereinkommens übermittelt worden sind

Artikel IV des STCW-Übereinkommens**Fundstelle**

- | | |
|---|---|
| 1 | Wortlaut von Gesetzen, Erlassen, Verordnungen, Durchführungsverordnungen und sonstigen Rechtsinstrumenten (Artikel IV Absatz 1 Buchstabe a) |
| 2 | Einzelangaben zu Ausbildungslehrgängen (Artikel IV Absatz 1 Buchstabe b) |
| 3 | Innerstaatliche Prüfungs- und sonstige Vorschriften (Artikel IV Absatz 1 Buchstabe b) |
| 4 | Zeugnismuster (Artikel IV Absatz 1 Buchstabe c) |

Abschnitt A-I/7 Teil 1 des STCW-Codes**Fundstelle**

- | | |
|---|--|
| 5 | Angaben zur Zuständigkeit in der Regierung (Abschnitt A-I/7 Absatz 2.1) |
| 6 | Erläuterung gesetzgeberischer und verwaltungstechnischer Maßnahmen (Abschnitt A-I/7 Absatz 2.2) |
| 7 | Darstellung der grundsätzlichen Vorgaben für die theoretische und praktische Ausbildung, das Prüfungswesen, die Beurteilung der Befähigung und die Zeugniserteilung (Abschnitt A-I/7 Absatz 2.3) |
| 8 | Kurzdarstellung der Lehrgänge, Ausbildungsprogramme, Prüfungen und Beurteilungen getrennt für jeden Typ von Zeugnis, das nach dem Übereinkommen erteilt wird (Abschnitt A-I/7 Absatz 2.4) |

- 9 Grobdarstellung der Genehmigungs-, Akkreditierungs- und Zulassungsverfahren sowie der daran geknüpften Bedingungen (Abschnitt A-I/7 Absatz 2.5)
- 10 Liste der erteilten Genehmigungen, Akkreditierungen und Zulassungen (Abschnitt A-I/7 Absatz 2.5)
- 11 Kurzdarstellung des Verfahrens zur Erteilung von Befreiungen (Abschnitt A-I/7 Absatz 2.6)
- 12 Ergebnisse des nach Regel I/11 durchgeführten Vergleichs (Abschnitt A-I/7 Absatz 2.7)
- 13 Grobdarstellung der in Auftrag gegebenen Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgänge (Abschnitt A-I/7 Absatz 2.7)

Abschnitt A-I/7 Teil 2 Absatz 3 des STCW-Codes

Fundstelle

- 14 Beschreibung nach Artikel IX neu eingeführter gleichwertiger Ausbildungsmaßnahmen (Abschnitt A-I/7 Absatz 3.1)
- 15 Kurzdarstellung der Maßnahmen zur Gewährleistung der Erfüllung von Regel I/10 (Abschnitt A-I/7 Absatz 3.2)
- 16 Muster der Art von Schiffsbesatzungszeugnis, das für Schiffe erteilt wird, welche Seeleute beschäftigen, die Inhaber nach Regel VII/1 erteilter abweichender Zeugnisse sind (Abschnitt A-I/7 Absatz 3.3)

Abschnitt A-I/7 Teil 2 Absatz 4 des STCW-Codes

Fundstelle

- 17 Bericht über die Ergebnisse nach Regel I/8 durchgeführter unabhängiger Beurteilungen – Mindestinhalt solcher Berichte:
 - .1 eine Beschreibung der Tätigkeit der Beurteiler für die unabhängige Beurteilung
 - .2 eine Darstellung der Befähigung und Erfahrung der Beurteiler
 - .3 die Nennung des Datums sowie eine Darstellung des Umfangs der Beurteilung
 - .4 eine Darstellung der bei der Beurteilung festgestellten Normabweichungen
 - .5 eine Darstellung der zur Beseitigung der festgestellten Normabweichungen empfohlenen Abhilfemaßnahmen
 - .6 eine Darstellung der zur Beseitigung der festgestellten Normabweichungen tatsächlich durchgeführten Abhilfemaßnahmen
 - .7 eine Liste der durch die unabhängige Beurteilung erfassten Ausbildungseinrichtungen

Abschnitt A-I/7 Teil 2 Absatz 6 des STCW-Codes**Fundstelle**

- 18 Erläuterung gesetzgeberischer und verwaltungstechnischer Maßnahmen (Abschnitt A-I/7 Absatz 6.1)
- 19 Darstellung der grundsätzlichen Vorgaben für die theoretische und praktische Ausbildung, das Prüfungswesen, die Beurteilung der Befähigung und die Zeugniserteilung (Abschnitt A-I/7 Absatz 6.2)
- 20 Kurzdarstellung der Lehrgänge, Ausbildungsprogramme, Prüfungen und Beurteilungen getrennt für jeden Typ von Zeugnis, das nach dem Übereinkommen erteilt wird (Abschnitt A-I/7 Absatz 6.3)

Abschnitt A-I/7 Teil 2 Absatz 6 des STCW-Codes**Fundstelle**

- 21 Grobdarstellung der in Auftrag gegebenen Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgänge (Abschnitt A-I/7 Absatz 6.4)
- 22 Ergebnisse des nach Regel I/11 durchgeführten Vergleichs (Abschnitt A-I/7 Absatz 6.5)

2 Die Vertragsparteien werden gebeten, in den nach Regel I/7 vorgeschriebenen Berichten diejenigen in Teil B dieses Codes aufgeführten Anleitungen zu benennen, deren Befolgung sich als undurchführbar erwiesen hat.

Abschnitt B-I/8*Anleitungen zu Qualitätsnormen*

1 Jede Vertragspartei soll bei der Anwendung von Qualitätsnormen im Sinne von Regel I/8 und Abschnitt A-I/8 bei der praktischen Durchführung ihres jeweiligen Systems der Zeugniserteilung bestehende innerstaatliche oder internationale Vorbilder berücksichtigen und nachstehende Schlüsselemente integrieren:

- .1 eine ausdrückliche Qualitätssicherungspolitik sowie die Mittel zu ihrer Durchsetzung;
- .2 ein Qualitätssicherungssystem einschließlich den für das Qualitätsmanagement erforderlichen Organisationsstrukturen, Zuständigkeiten, Verfahren, Vorgängen sowie sächlichen und personellen Mittel;
- .3 die betrieblichen Verfahren und Vorgehensweisen zur Gewährleistung der Qualitätssicherung;

- .4 Vorkehrungen für eine systematische Überwachung der Qualitätssicherung (einschließlich eines internen Beurteilungsverfahrens), um sicherzustellen, dass alle festgelegten Ziele auch tatsächlich erreicht werden;
- .5 Vorkehrungen für externe Qualitätsbeurteilungen entsprechend der Beschreibung in den nachstehenden Absätzen.

2 Bei der Festlegung solcher Qualitätsnormen für die praktische Durchführung ihres jeweiligen innerstaatlichen Systems der Zeugniserteilung sollen die einzelnen Verwaltungen versuchen, sicherzustellen, dass die getroffenen Vorkehrungen:

- .1 ausreichend flexibel sind, um die Möglichkeit zu bieten, dass im System der Zeugniserteilung die sich verändernden Bedürfnisse der Seeverkehrswirtschaft berücksichtigt werden sowie die Anwendung neuer technischer Verfahren erleichtert und begünstigt wird;
- .2 alle Verwaltungsaspekte abdecken, durch die den verschiedenen Bestimmungen des Übereinkommens Wirksamkeit verliehen wird, insbesondere den Regeln I/2 bis I/15 und anderen Bestimmungen, durch welche die Verwaltung in die Lage versetzt wird, zur Dienstausübung berechtigende Zeugnisse und Ausnahmegenehmigungen zu erteilen sowie Zeugnisse zu widerrufen, zu annullieren und vorübergehend einzuziehen;
- .3 alle Zuständigkeiten der Verwaltung für die Zulassung von Ausbildungsmaßnahmen und Beurteilungen auf allen Ebenen umfassen, vom Anfängerlehrgang über Auffrischkurse für Inhaber von Befähigungszeugnissen bis zu berufsschultypischen Kurzlehrgängen;
- .4 auch Vorkehrungen für die internen Qualitätssicherungsüberprüfungen nach Absatz 1.4 enthalten, zu denen eine umfassende selbst durchgeführte Überprüfung der Verwaltungsverfahren auf allen Ebenen gehört, um das Erreichen der festgelegten Ziele zu ermessen und die Grundlage für die nach Abschnitt A-I/8 Absatz 3 vorgeschriebene externe Beurteilung zu schaffen.

Grundmuster für Qualitätsnormen für die Beurteilung von Kenntnissen, theoretischem Verständnis, praktischen Fertigkeiten und Befähigung

3 In das Grundmuster für Qualitätsnormen für die Beurteilung von Kenntnissen, theoretischem Verständnis, praktischen Fertigkeiten und Befähigung sollen die Empfehlungen dieses Abschnitts mit einbezogen werden; dies soll geschehen

- .1 entweder im allgemeinen Rahmen eines innerstaatlichen Verfahrensmusters für die Akkreditierung von Lehrplänen für die theoretische und praktische Ausbildung oder von Qualitätsnormen
- .2 oder im allgemeinen Rahmen eines anderen für die Organisation annehmbaren Grundmusters für Qualitätsnormen.

4 Zu dem obengenannten Grundmuster für Qualitätsnormen sollen nachstehende Punkte gehören:

- .1 eine positive Grundaussage zur Qualitätssicherung, zu der eine Selbstverpflichtungserklärung der Ausbildungseinrichtung oder ihres Trägers gehört, die festgelegten Ziele und die sich daraus ergebende Anerkennung durch die zuständige Akkreditierungs- oder Qualitätsnormenbehörde tatsächlich erreichen zu wollen;
- .2 diejenigen Qualitätsmanagement-Funktionen, die dazu dienen, die Qualitätssicherung grundsätzlich zu bestimmen und umzusetzen und die sich auf Aspekte der Arbeit beziehen, welche die Qualität des Angebots beeinflussen, insbesondere Bestimmungen für die Festlegung des Lernfortschritts in einem Lehrgang oder innerhalb eines Lehrplans;
- .3 gegebenenfalls eine Erfassung der akademischen und verwaltungsmäßigen Organisationsstrukturen, Zuständigkeiten, Verfahren, Vorgänge sowie der sächlichen und personellen Mittel durch das Qualitätssicherungssystem;
- .4 die Qualitätsüberwachungs-Funktionen, die auf allen Ebenen auf Lehr-, Ausbildungs-, Prüfungs- und Beurteilungstätigkeiten, deren Organisation und Umsetzung anzuwenden sind, um deren Zweckmäßigkeit und das Erreichen der festgelegten Ziele sicherzustellen;
- .5 die internen Qualitätssicherungsvorgänge, mit denen überwacht wird, in welchem Umfang die Ausbildungseinrichtung oder ihr Träger die Ziele des von ihr oder ihm angebotenen Lehrplans erreicht und die von ihr oder ihm verwandten Qualitätssicherungsverfahren wirksam überwacht;

- .6 die für die nach Regel I/8 Absatz 2 vorgeschriebenen und in den nachstehenden Absätzen beschriebenen regelmäßigen externen Qualitätsbeurteilungen getroffenen Vorkehrungen, für die das Ergebnis der internen Qualitätssicherungsüberprüfungen die Grundlage und den Ausgangspunkt darstellt.

5 Bei der Festlegung von Qualitätsnormen für Lehrpläne für die theoretische und praktische Ausbildung sowie für deren Beurteilung sollen die für die Umsetzung dieser Lehrpläne zuständigen Stellen nachstehende Punkte berücksichtigen:

- .1 Gibt es Bestimmungen für eine festgelegte innerstaatliche Akkreditierung oder gibt es Qualitätsnormen für die Ausbildung, so sollen diese Bestimmungen für Lehrgänge benutzt werden, welche die Vorschriften des Übereinkommens über Kenntnisse und Verständnis beinhalten. Die Qualitätsnormen sollen sowohl auf die Führungs- als auch auf die Betriebsebene der betreffenden Tätigkeit angewandt werden und sollen berücksichtigen, wie durch Konzeption, Organisation, Durchführung und interne Überwachung gewährleistet ist, dass die festgelegten Ziele erreicht werden.
- .2 Ist der Erwerb einer bestimmten Fertigkeit oder die Erfüllung einer übertragenen Aufgabe das Hauptziel, so soll in den Qualitätsnormen Berücksichtigung finden, ob echte Ausrüstungsgegenstände oder Geräteattrappen für diesen Zweck verwandt werden; außerdem soll darauf geachtet werden, ob die Beurteiler über eine angemessene Befähigung und Erfahrung verfügen, um das Erreichen der festgelegten Normen zu gewährleisten.
- .3 Zu den internen Qualitätssicherungsbewertungen soll eine umfassende selbst durchgeführte Überprüfung der Lehrpläne auf allen Ebenen gehört, um das Erreichen der festgelegten Ziele durch die Anwendung von Qualitätsnormen zu überwachen. Diese Qualitätssicherungsüberprüfungen sollen sich auf Planung, Entwurf, Vorlage und Beurteilung von Lehrplänen sowie auf Lehr-, Lern- und Vermittlungstätigkeiten erstrecken. Das Ergebnis bildet die Grundlage für die nach Abschnitt A-I/8 Absatz 3 vorgeschriebene unabhängige Beurteilung.

Die unabhängige Beurteilung

6 Zu jeder unabhängigen Beurteilung soll eine systematische und unabhängige Überprüfung aller die Qualität berührenden Tätigkeiten gehören, nicht jedoch die Beurteilung der Gültigkeit der festgelegten Ziele. Die Gruppe, von der die Beurteilung durchgeführt wird, soll

- .1 die Beurteilung nach Verfahren durchführen, deren Details schriftlich niedergelegt sind;
- .2 sicherstellen, dass die Ergebnisse jeder Beurteilung schriftlich festgehalten und den für den beurteilten Bereich Zuständigen zur Kenntnis gebracht werden;
- .3 nachprüfen, ob wirklich frühzeitig Maßnahmen zur Beseitigung etwaiger Mängel getroffen werden.

7 Zweck der Beurteilung ist eine unabhängige Bewertung der Wirksamkeit der eingeführten Qualitätsnormen auf allen Ebenen. Im Falle einer Einrichtung für theoretische oder praktische Ausbildung soll eine anerkannte akademische Akkreditierungs- oder Qualitätsnormenstelle oder aber eine staatliche Behörde die Beurteilung durchführen. Die Gruppe, von der die Beurteilung durchgeführt wird, soll bereits im Voraus genügend Informationen erhalten, um die von ihr zu bewältigenden Aufgaben überblicken zu können. Im Falle einer größeren Ausbildungseinrichtung oder eines Lehrplans von größerem Umfang gibt die nachstehende Aufzählung einen Eindruck davon, welche Informationen zur Verfügung zu stellen sind:

- .1 die Auftragsbeschreibung der Einrichtung;
- .2 Einzelangaben zu den dort üblichen akademischen und Ausbildungsstrategien;
- .3 ein Organigramm und Angaben zur Zusammensetzung von Gremien und Beiräten;
- .4 Angaben zum Lehrkörper und zur Studentenschaft;
- .5 eine Beschreibung der sächlichen Ausstattung der Einrichtung;
- .6 Grobdarstellungen der Grundlagen und Ausführungsbestimmungen zu folgenden Themen:
 - .6.1 Zulassung zur Ausbildung;
 - .6.2 Einrichtung neuer Lehrgänge und Überprüfung bestehender Lehrgänge auf Änderungsbedarf;
 - .6.3 das Prüfungssystem einschließlich des Widerspruchsverfahrens und des Themas Wiederholungsprüfungen;
 - .6.4 Gewinnung, Aus- und Fortbildung, Beurteilungen und Beförderungen des Personals;

- .6.5 Rückmeldungen von Auszubildenden und aus der Wirtschaft;
- .6.6 Mitwirkung von Beschäftigten an Forschungs- und Entwicklungsprojekten.

Der Beurteilungsbericht

8 Vor der Fertigung eines Schlussberichts soll die Gruppe, von der die Beurteilung durchgeführt wird, der Geschäftsleitung einen Zwischenbericht vorlegen und deren Stellungnahmen zu ihren eigenen Befunden einholen. Nach Eingang dieser Stellungnahmen sollen die Beurteiler ihren Schlussbericht fertigen, der

- .1 eine kurzgefasste Hintergrundinformation über die Bildungseinrichtung oder das Ausbildungsprogramm enthalten soll;
- .2 vollständig, fair und akkurat sein soll;
- .3 die Stärken und Schwächen der Einrichtung herausstellen soll;
- .4 das herangezogene Beurteilungsverfahren beschreiben soll;
- .5 die verschiedenen in Absatz 4 aufgeführten Punkte behandeln soll;
- .6 angeben soll, in welchem Umfang die Vorschriften des Übereinkommens erfüllt oder nicht erfüllt worden sind, und wie wirksam durch die Qualitätsnormen sichergestellt worden ist, dass die festgesetzten Ziele erreicht worden sind;
- .7 deutlich ansprechen soll, welche Bereiche als mangelbehaftet befunden worden sind, Anregungen für Verbesserungen anbieten und gegebenenfalls weitere Anmerkungen liefern soll, die von den Beurteilern als sachdienlich angesehen werden.

Abschnitt B-I/9

Anleitungen zu Gesundheitsnormen

ÄRZTLICHE UNTERSUCHUNGEN UND ERTEILUNG VON SEEDIENSTTAUGLICHKEITSZEUGNISSEN

1 Bei der Festlegung von Normen und sonstigen Bestimmungen zum Thema Seediens-tauglichkeit sollen alle Vertragsparteien die Beschreibung der mindestens nachzuweisenden körperlichen Fähigkeiten laut Tabelle B-I/9 sowie die im vorliegenden Abschnitt gegebenen

Anleitungen berücksichtigen und sich dabei die unterschiedlichen Aufgaben der Seeleute vor Augen halten.

2 Bei der Festlegung von Normen und sonstigen Bestimmungen zum Thema Seediensttauglichkeit sollen alle Vertragsparteien die Hinweise befolgen, die in der ILO/WHO-Veröffentlichung *Richtlinien für die Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen von Seeleuten vor dem Anmustern und für die Durchführung von regelmäßigen Untersuchungen während der Seefahrtzeit*, in eventuellen Nachfolgefassungen sowie in sonstigen von der Internationalen Arbeitsorganisation, der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation oder der Weltgesundheitsorganisation herausgegebenen einschlägigen internationalen Richtlinien enthalten sind.

3 Eine angemessene Befähigung und Erfahrung für zur Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zugelassenen Ärzten kann in einer arbeitsmedizinischen oder schifffahrtsmedizinischen Qualifikation bestehen, in einer Erfahrungsdienstzeit als Schiffsarzt, als Betriebsarzt einer Reederei oder als Person, die unter der Aufsicht einer Person mit einer der vorgenannten Qualifikationen oder Erfahrungsdienstzeiten gearbeitet hat.

4 Die Örtlichkeiten, an denen Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durchgeführt werden, sollen über die Einrichtungen und Geräte verfügen, die erforderlich sind, um Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durchzuführen.

5 Alle Verwaltungen sollen sicherstellen, dass die zur Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zugelassenen Ärzte über uneingeschränkte berufliche Unabhängigkeit verfügen, um bei der Durchführung ärztlicher Untersuchungsverfahren ihr ärztliches Urteilsvermögen uneingeschränkt walten lassen zu können.

6 Personen, die ein Seediensttauglichkeitszeugnis beantragen, sollen dem zur Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zugelassenen Arzt geeignete Unterlagen zur Feststellung ihrer Identität unterbreiten. Sie sollen ihm auch ihr vorheriges Seediensttauglichkeitszeugnis zum Einbehalt übergeben.

7 Jede Verwaltung kann auf der Grundlage einer Prüfung einer ärztlichen Begutachtung sowie etwaiger weiterer sachdienlicher Angaben über den Umgang einer Person mit ihrem Gesundheitszustand und über ihre nachgewiesene Fähigkeit, ihr übertragene Funktionen an Bord zufriedenstellend zu erledigen, im eigenen Ermessen Abweichungen oder Ausnahmen von einer der in nachstehender Tabelle B-I/9 genannten Normen zulassen.

8 In den Vorschriften über die Seediensttauglichkeit sollen so weit wie möglich objektive Kriterien hinsichtlich der Tauglichkeit für den Dienst auf See festgelegt sein, wobei der Zugang zu medizinischen Einrichtungen und der Zugriff auf ärztliches Fachwissen an Bord eines Schiffes zu berücksichtigen sind. In diesen Vorschriften soll insbesondere festgelegt sein, unter welchen Bedingungen Seeleute, die an einer potentiell lebensbedrohlichen Gesundheitsstörung leiden, auf die sie jedoch medikamentös eingestellt sind, weiterhin Dienst auf See tun dürfen.

9 In diesen Vorschriften sollen auch bestimmte Gesundheitsstörungen angesprochen sein, wie beispielsweise Farbenblindheit, bei deren Vorliegen ein Seemann gehindert sein kann, bestimmte Positionen an Bord einzunehmen.

10 Der Mindestwert der dienstlich erforderlichen Sehkraft für Fernsicht mit unbewaffnetem Auge soll auf jedem Auge mindestens 0,1 betragen.

11 Personen, die zur Wahrnehmung von Aufgaben auf die Verwendung einer Brille oder von Kontaktlinsen angewiesen sind, sollen eine Ersatzbrille oder Ersatzlinsen griffbereit an Bord zur Verfügung haben. Die Notwendigkeit, zur Erfüllung der vorgeschriebenen Normen eine Sehhilfe zu tragen, soll auf dem Seediensttauglichkeitszeugnis bei dessen Erteilung eingetragen werden.

12 Die Prüfung des Farbsehvermögens soll entsprechend den *Internationalen Empfehlungen für Anforderungen an das Farbsehvermögen im Verkehr* der Internationalen Beleuchtungskommission (Veröffentlichung CIE 143-2001 einschließlich etwaiger Nachfolgerversionen) oder entsprechend gleichwertiger Prüfverfahren erfolgen.

Tabelle B-I/9

Beurteilung des Mindeststandes der dienstlich erforderlichen körperlichen Fähigkeiten von Seeleuten bei Eintritt in den Dienst und im weiteren Dienstverlauf³

Aufgabe / Funktion / Vorkommnis an Bord / an Bord herrschende Bedingung ³	zugeordnete körperliche Fähigkeit	Der Befund des untersuchenden Arztes soll sein, dass der Antragsteller ⁴
<p>Routinemäßige Bewegung auf dem Schiff</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf einem beweglichen Deck - zwischen verschiedenen Decksebenen - zwischen verschiedenen Abteilungen <p><i>Anmerkung 1 bezieht sich auf diese Tabellenzeile.</i></p>	<p>Aufrechterhaltung des Gleichgewichts und behende Bewegung</p> <p>Hinauf- und Hinabklettern auf senkrecht stehenden Leitern sowie Hinauf- und Hinabsteigen auf senkrecht verlaufenden Treppen</p> <p>Übersteigen von Säulen (Das Freibord-Übereinkommen schreibt beispielsweise Säulhöhen von 600 mm vor!)</p> <p>Öffnen und Schließen von wasserdichten Türen</p>	<p>Keinerlei Störung des Gleichgewichtssinnes aufweist</p> <p>Keinerlei Beeinträchtigung oder Krankheit aufweist, durch die einschlägige Bewegungen und körperliche Tätigkeiten verhindert werden</p> <p>Ohne Unterstützung⁵ in der Lage ist,</p> <ul style="list-style-type: none"> - auf senkrecht stehenden Leitern hinauf- und hinabzuklettern sowie auf senkrecht verlaufenden Treppen hinauf- und hinabzusteigen - hohe Säule zu übersteigen - Türschließenanlagen zu bedienen
<p>Routinemäßige Aufgaben an Bord</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gebrauch von Handwerkszeug - Bewegung von Schiffsvorräten - Über-Kopf-Arbeiten - Bedienung von Ventilen - eine vierstündige Wache lang die ganze Zeit stehen - Arbeiten in beengten Räumen - Reagieren auf Alarm- und Warnmeldungen sowie auf Anweisungen - verbale Verständigung <p><i>Anmerkung 1 bezieht sich auf diese Tabellenzeile.</i></p>	<p>Körperliche Stärke, Geschick und Tatkraft, mechanische Vorrichtungen zu bedienen</p> <p>Hochheben, Ziehen und Tragen einer Last (von beispielsweise 18 kg)</p> <p>Ausstrecken der Arme nach oben</p> <p>Stehen, Laufen und Wachbleiben über eine längere Zeit</p> <p>Arbeiten in Räumen mit wenig Bewegungsfreiheit und Bewegen durch ganz enge Öffnungen (SOLAS-Regel 3.6.5.1 schreibt in Laderäumen und für Fluchtöffnungen nur Mindestabmessungen von 600 mm × 600 mm vor!)</p> <p>Optisches Unterscheidungsvermögen bei Gegenständen, Formen und Signalkörpern</p> <p>Ausreichendes Hörvermögen zur Wahrnehmung von Warnungen und Anweisungen</p> <p>Fähigkeit zum Geben einer deutlichen gesprochenen Beschreibung</p>	<p>Keine erkennbare Behinderung oder diagnostizierte Gesundheitsstörung aufweist, die seine Fähigkeit beeinträchtigt, routinemäßige für den sicheren Schiffsbetrieb wesentliche Aufgaben zu erfüllen</p> <p>Die Fähigkeit besitzt,</p> <ul style="list-style-type: none"> - mit erhobenen Armen zu arbeiten - über eine längere Zeit zu stehen, zu laufen und wach zu bleiben - einen beengten Raum zu betreten - den Sehkraft-Mindestwert zu erfüllen (Tabelle A-I/9) - den von der zuständigen Behörde oder unter Berücksichtigung internationaler Richtlinien festgelegten Mindestwert für das Hörvermögen zu erfüllen - eine normale Konversation zu führen

Aufgabe / Funktion / Vorkommnis an Bord / an Bord herrschende Bedingung ³	zugeordnete körperliche Fähigkeit	Der Befund des untersuchenden Arztes soll sein, dass der Antragsteller ⁴
<p>Aufgaben an Bord in einer Notfallsituation⁶</p> <ul style="list-style-type: none"> - Flucht aus Gefahrenbereichen - Brandbekämpfung - Evakuierung des Schiffes <p><i>Anmerkung 2 bezieht sich auf diese Tabellenzeile.</i></p>	<p>Anlegen einer Rettungsweste oder eines Rettungsanzugs</p> <p>Fliehen aus rauchgefüllten Räumen</p> <p>Beteiligung an Aufgaben der Brandbekämpfung, insbesondere Fähigkeit zum Gebrauch von Atemschutzgeräten</p> <p>Beteiligung an Verfahren zur Evakuierung des Schiffes</p>	<p>Keine erkennbare Behinderung oder diagnostizierte Gesundheitsstörung aufweist, die seine Fähigkeit beeinträchtigt, in einer Notfallsituation für den sicheren Schiffsbetrieb wesentliche Aufgaben zu erfüllen</p> <p>Die Fähigkeit besitzt,</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine Rettungsweste oder einen Rettungsanzug anzulegen - durchs Wasser zu kraulen - Temperaturunterschiede zu fühlen - mit Brandbekämpfungsausrüstung richtig umzugehen - ein Atemschutzgerät zu tragen (falls dies als Teil der zugewiesenen Aufgaben vorgeschrieben ist)

Anmerkungen:

- 1 In der vorstehenden Tabelle werden in den Zeilen 1 und 2 a) übliche Aufgaben, Funktionen und Vorkommnisse an Bord sowie an Bord üblicherweise herrschende Bedingungen, b) die den jeweiligen Aufgaben, Funktionen, Vorkommnissen und Bedingungen zugeordneten körperlichen Fähigkeiten, die als erforderlich für die Sicherheit des Seemanns selbst, anderer Besatzungsmitglieder und des Schiffes erachtet werden können, und c) hochrangige Kriterien zur Benutzung durch zugelassene Ärzte beschrieben, die unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Aufgaben von Seeleuten sowie der Art der an Bord des Schiffes von ihnen zu erledigenden Arbeiten deren Seediensttauglichkeit beurteilen sollen.
- 2 In der vorstehenden Tabelle werden in Zeile 3 a) übliche Aufgaben, Funktionen und Vorkommnisse an Bord sowie an Bord üblicherweise herrschende Bedingungen, b) die den jeweiligen Aufgaben, Funktionen, Vorkommnissen und Bedingungen zugeordneten körperlichen Fähigkeiten, die als erforderlich für die Sicherheit des Seemanns selbst, anderer Besatzungsmitglieder und des Schiffes erachtet werden sollen, und c) hochrangige Kriterien zur Benutzung durch zugelassene Ärzte beschrieben, die unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Aufgaben von Seeleuten sowie der Art der an Bord des Schiffes von ihnen zu erledigenden Arbeiten deren Seediensttauglichkeit beurteilen sollen.
- 3 Mit dieser Tabelle ist nicht beabsichtigt, alle denkbarer Weise an Bord herrschenden Bedingungen oder potentiell zu einer Nichtbescheinigung der Seediensttauglichkeit führenden Gesundheitszustände zu erfassen. Die Vertragsparteien sollen die auf eine bestimmte Kategorie von Seeleuten (zum Beispiel auf einen Nautischen Schiffsoffizier oder einen Schiffsmann, der Maschinenwache geht) zutreffenden körperlichen Fähigkeiten genau benennen. Die besonderen Umstände bestimmter Personen oder von Personen mit besonders spezialisierten oder besonders beschränkten Aufgaben sollen in angemessener Form Berücksichtigung finden.

- 4 In Zweifelsfällen soll der zugelassene Arzt den Grad oder die Schwere einer zu berücksichtigenden Beeinträchtigung mittels objektiver Prüfverfahren – wenn geeignete Prüfverfahren zur Verfügung stehen – genauer bestimmen oder den Antragsteller zur weiterführenden Begutachtung an einen Facharzt überweisen.
- 5 Der Ausdruck 'Unterstützung' bezeichnet die Heranziehung einer anderen Person zur Erledigung einer Aufgabe.
- 6 Der Ausdruck 'Aufgaben in einer Notfallsituation' soll alle Fälle abdecken, in denen auf eine Notfallsituation routinemäßig reagiert wird; dazu zählen beispielsweise das Verlassen des Schiffes oder die Bekämpfung eines Brandes sowie die Verfahren, die ein Seemann zu beachten hat, um sein persönliches Überleben zu sichern.

Abschnitt B-I/10

Anleitungen zur Anerkennung von Zeugnissen

- 1 Eine nach den Bestimmungen des STCW-Übereinkommens durchgeführte Ausbildung, die nicht zur Erteilung eines Befähigungszeugnisses geführt hat, durch die aber nach Auffassung des Schiffssicherheitsausschusses aufgrund von Angaben, die ihm eine Vertragspartei hat zukommen lassen, dem Übereinkommen nach Regel I/7 Absatz 2 voll und ganz Wirksamkeit verliehen worden ist, kann von anderen Vertragsparteien als die einschlägigen Ausbildungsvorschriften des Übereinkommens erfüllend anerkannt werden.
- 2 Wird an eine Verwaltung mit einem diesbezüglichen Wunsch herangetreten, so soll sie den schriftlichen Nachweis im Sinne von Regel I/10 Absatz 5 ausstellen, um Hafenstaatkontrollbehörden in die Lage zu versetzen, den Nachweis für einen Zeitraum von drei Monaten seit seiner Erteilung als Ersatz für den Vermerk zu einem von einer Vertragspartei erteilten Zeugnis anzuerkennen, wenn in dem Nachweis die nachstehenden Angaben enthalten sind:
 - .1 Name des Seemanns
 - .2 Geburtsdatum
 - .3 Nummer des ursprünglichen Befähigungszeugnisses
 - .4 Funktion oder Dienststellung
 - .5 Einschränkungen
 - .6 Kontaktdaten der Verwaltung

.7 Erteilungsdatum des Zeugnisses sowie das Datum, an dem seine Gültigkeitsdauer abläuft.

3 Dieser schriftliche Nachweis kann auf elektronischem Wege zur Verfügung gestellt werden.

Abschnitt B-I/11

Anleitungen zur Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Zeugnissen

1 Zum Inhalt der nach Regel I/11 vorgeschriebenen Lehrgänge sollen unter anderem wichtige Änderungen im Seerecht, bei der Technik und bei Empfehlungen betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See, die Gefahrenabwehr und den Schutz der Meeresumwelt gehören.

2 Prüfungen können schriftlich oder mündlich sowie auch unter Verwendung eines Simulators oder sonstiger geeigneter Medien abgehalten werden.

3 Die in Abschnitt A-I/11 Absatz 1 genannte zugelassene Seefahrtszeit kann in einer angemessenen niedrigeren Schiffsoffiziersdienststellung abgeleistet werden als derjenigen, die in dem zu verlängernden Zeugnis angegeben ist.

4 Wird ein Antrag auf Verlängerung der Gültigkeitsdauer eines Zeugnisses im Sinne von Regel I/11 Absatz 1 innerhalb von sechs Monaten vor dem Ablauf der Gültigkeitsdauer des Zeugnisses gestellt, so kann das Zeugnis bis zur fünften Wiederholung des Jahrestags des Ablaufs der ursprünglichen Gültigkeitsdauer des Zeugnisses oder der Verlängerung seiner Gültigkeitsdauer verlängert werden.

Abschnitt B-I/12

Anleitungen zur Verwendung von Simulatoren

1 Werden bei der Ausbildung oder bei der Beurteilung der Befähigung Simulatoren verwandt, so sollen für die Durchführung der Ausbildung oder Beurteilung die nachstehenden Richtlinien Berücksichtigung finden.

AUSBILDUNG IN RADARBEOBSACHTUNG UND PLOTTEN VON RADARBE- OBSACHTUNGEN SOWIE BEURTEILUNG VON AUSBILDUNGSLEISTUNGEN IN DIESEM LEHRGEGENSTAND

2 Die Ausbildung in Radarbeobachtung und Plotten von Radarbeobachtungen sowie die Beurteilung von Ausbildungsleistungen in diesem Lehrgegenstand sollen

- .1 unter Einbeziehung von Radarsimulatoren durchgeführt werden und
- .2 Normen entsprechen, die nicht unter denjenigen liegen, welche in den nachstehenden Absätzen 3 bis 17 aufgeführt sind.

3 In geeigneten Fällen soll die praktische Demonstration von Fertigkeiten in der Radarbeobachtung an Echtzeit-Schiffsradargeräten stattfinden; auch Simulatoren können verwandt werden. Übungen zum Plotten von Radarbeobachtungen sollen vorzugsweise in Echtzeit durchgeführt werden, um das Bewusstsein der Auszubildenden für die Gefahren einer unfachmännischen Verwendung von Radardaten zu schärfen und ihre Fertigkeiten im Plotten bis zu einem Niveau verbessern, das demjenigen gleichkommt, welches notwendig ist, um ein Manövrieren zur Verhütung einer Kollision unter Bedingungen wie in der Wirklichkeit sicher auszuführen.

Allgemeines

Faktoren, durch die Leistung und Anzeigenauigkeit beeinflusst werden

4 Es soll ein grundlegendes Verständnis der Funktionsprinzipien von Radargeräten geschaffen werden, daneben sollen jedoch auch vollständige praktische Kenntnisse in folgenden Bereichen erworben werden:

- .1 Messen des Erfassungsbereichs und der Peilung; die Qualität der Darstellung auf dem Bildschirm beeinflussende Kennwerte des Radargeräts; Radarantennen; Antennendiagramme; Auswirkungen der Tatsache, dass Radarwellen auch in diverse Richtungen außerhalb der Hauptkeule strahlen; nichttechnische Darstellung der Radaranlage, einschließlich der Beschreibung von Abweichungen bei bestimmten Merkmalen, die bei unterschiedlichen Baumustern von Radargeräten zu finden sind; Hochleistungs-Monitore; geräteabhängige Faktoren, durch welche die Höchst- und Mindest-Erfassungsbereiche sowie die Anzeigenauigkeit beeinflusst werden;
- .2 die derzeit geltende von der Organisation beschlossene Leistungsnorm für Schiffsradargeräte;

- .3 Auswirkungen von Merkmalen der Anbringung der Radarantenne; Blindsektoren und Bögen mit verminderter Erfassungsempfindlichkeit; Fehlechos; Auswirkungen der Antennenhöhe auf Lage und Abmessungen von Erfassungsbereichen sowie Auswirkungen der Anbringung einzelner Radarbaugruppen sowie der Aufbewahrung von Ersatzteilen in der Nähe von Magnetkompassen, insbesondere Sicherheitsabstände von magnetisch wirkenden Gegenständen;
- .4 Gefahr von Strahlungsschäden sowie in der Nachbarschaft von Antennen und offenen Wellenleitern vorzunehmende sicherheitstechnische Maßnahmen.

Erkennen von falschen oder missverständlichen Anzeigen, insbesondere von Fehlechos und von Seerauschen

5 Kenntnisse über die Beschränkungen bei der Zielerfassung sind unerlässlich, um Beobachter in die Lage zu versetzen, die Gefahren abzuschätzen, die aus einer verfehlten Zielerfassung entstehen können. Die nachstehend aufgeführten Faktoren sollen besonders behandelt werden:

- .1 die für das betreffende Gerät geltende Leistungsnorm;
- .2 die Einstellungen für Leuchtkraft, Antennengewinn und die Videoprozessorsteuerung;
- .3 der Radarbildhorizont;
- .4 Größe, Form, Ansicht und Zusammensetzung von Zielen;
- .5 die Auswirkungen der seegangsbedingten Bewegung des Schiffes;
- .6 die Ausbreitungsbedingungen;
- .7 die meteorologischen Verhältnisse; durch Wellenberge sowie durch Wolken, Regen, Schnee oder Nebel verursachte Störechos („Sea-Clutter“ und „Wetter-Clutter“);
- .8 die Einstellungen der Geräte zur Unterdrückung des Clutters;
- .9 das Problem der Blindsektoren;
- .10 das Problem von Interferenzen zwischen zwei und mehr Radargeräten.

6 Es sollen Kenntnisse über die Faktoren erworben werden, die zu einer fehlerhaften Interpretation von Radarinformationen führen könnten; zu solchen Faktoren zählen insbesondere Fehlechos, die Auswirkungen in der Nähe stehender Brückenpfeiler und sonstiger hoher Bauwerke, die Auswirkungen von Überlandleitungen, welche über einen Fluss oder eine Flussmündung geführt sind, sowie Echos weiter abgelegener Ziele, die auf einer zweiten oder späteren Zielspur aufscheinen.

7 Es sollen Kenntnisse über die Hilfsmittel erworben werden, die zu einer korrekten Interpretation von Radardaten beitragen können, also insbesondere Kenntnisse über Winkelreflektoren und Radarantwortbaken, über das Erfassen und Erkennen landseitiger Ziele, über die Auswirkungen von topographischen Merkmalen, Pulslänge und Keulenbreite, über kontrastreiche und kontrastarme Ziele sowie über die Faktoren, welche die Signalstärke der Echos beeinflussen.

Praktischer Umgang mit Radargeräten

Einstellen und Nachregulieren von Anzeigen

- 8 Es sollen Kenntnisse erworben werden:
- .1 über die verschiedenen Arten der Darstellung eines Radarbildes: die nicht-stabilisierte Darstellung relativer Bewegungen in der Fahrzeuglängsachse, die stabilisierte Darstellung relativer Bewegungen in der Fahrzeuglängsachse, in der Kursrichtung oder in Richtung Norden sowie die True-Motion-Darstellung;
 - .2 über die Auswirkungen von Falschangaben auf die Genauigkeit der angezeigten Informationen, über die Auswirkungen der Übermittlung von Kompassfehlern bei stabilisierter und True-Motion-Darstellung, über die Auswirkungen der Übermittlung von Fehlern beim Messen der Fahrwassertiefe bei True-Motion-Darstellung sowie über die Auswirkungen einer unzutreffenden manuellen Einstellung der Geschwindigkeit bei True-Motion-Darstellung;
 - .3 über Methoden zur Entdeckung einer unzutreffenden manuellen Einstellung der Geschwindigkeit an Bedienelementen bei True-Motion-Darstellung, über die einschränkenden Auswirkungen des Empfängerrauschens auf die Fähigkeit des Radargeräts zur Darstellung schwacher Echos, über die Sättigungswirkung des Empfängerrauschens und so weiter, über die Feineinstellung von Bedienelementen, über Kriterien für das Erkennen des Vorliegens der optimalen Feineinstellung, über die Wichtigkeit der richtigen Reihenfolge bei der Vornahme

von Feineinstellungen, über die Auswirkungen falsch eingestellter Bedienelemente sowie über das Entdecken falscher Einstellungen und die Anwendung von Korrekturen bei

- .3.1 Bedienelementen, die einen Einfluss auf den Erfassungsbereich haben, sowie
- .3.2 Bedienelementen, die einen Einfluss auf die Anzeigegenauigkeit haben;
- .4 über die Gefahren der Benutzung von Radargeräten mit falsch eingestellten Bedienelementen;
- .5 über die Notwendigkeit des häufigen und regelmäßigen Prüfens der Leistungsfähigkeit des Radargeräts sowie über die Beziehung zwischen der Leistungsanzeige des Gerätes und seiner Erfassungsleistung.

Erfassungsbereich und Peilung

- 9 Es sollen Kenntnisse erworben werden:
 - .1 über die Verfahren zum Messen der Erfassungsbereiche sowie über fest eingestellte und veränderbare Bereichskennzeichnungen;
 - .2 über die Genauigkeit jedes Verfahrens sowie die relative Genauigkeit der einzelnen Verfahren untereinander;
 - .3 darüber, wie die Angaben über den jeweils gezeigten Erfassungsbereich dargestellt werden, über die festgelegten Abstände zwischen einzelnen Erfassungsbereichen sowie über digitale Zählwerke und die Skaleneinteilung;
 - .4 über die verschiedenen Verfahren zum Messen der Peilung: rotierende Zeiger auf einer durchsichtigen Abdeckscheibe über der Anzeige, elektronische Peilungszeiger und weitere Verfahren;
 - .5 über die Genauigkeit der angezeigten Peilung sowie über Ungenauigkeiten, die von Parallaxen beim Ablesen verursacht worden sind, über Verschiebungen von Kurszeigern und über Falscheinstellungen des Bildmittelpunktes;
 - .6 darüber, wie die Angaben über die jeweils gezeigte Peilung dargestellt werden, über die Skaleneinteilung und digitale Zählwerke;

- .7 über die Notwendigkeit des regelmäßigen Prüfens der Genauigkeit in der Darstellung von Erfassungsbereichen und Peilungen, über die Verfahren zur Überprüfung auf Ungenauigkeiten hin sowie über das Korrigieren oder Kompensieren von Ungenauigkeiten.

Methoden des Plottens sowie konzeptionelle Grundlagen der Darstellung relativer Bewegungen

10 Es sollen praktische Kenntnisse in Methoden des Plottens von Hand vermittelt werden, insbesondere in der Verwendung von Reflexionsplottern; Ziel dabei soll sein, ein gründliches Verständnis der gegenseitigen Beeinflussung der Bewegungen des eigenen Schiffes und anderer Schiffe zu schaffen, insbesondere ein Verständnis der Auswirkungen der Durchführung von Manövern zur Kollisionsverhütung. Im Anfangsstadium dieser Ausbildung soll es das Ziel sein, durch einfache Plottübungen zu einem gründlichen Erfassen der Grundlagen der Geometrie des Plottens sowie der konzeptionellen Grundlagen der Darstellung relativer Bewegungen zu gelangen. Der Komplexitätsgrad der Übungen soll über die gesamte Ausbildungsdauer hin immer weiter ansteigen, bis der Auszubildende alle Aspekte des Lehrgegenstandes beherrscht. Die Gewandtheit des Auszubildenden wird am besten dadurch gesteigert, dass er am Simulator oder unter Benutzung anderer Medien, bei denen durch Einsatz des Übenden etwas bewirkt wird, in Echtzeit übt.

Erkennen und Zuordnen kritischer Echos

- 11 Es soll ein gründliches Verständnis in folgenden Bereichen geschaffen werden:
 - .1 Positionsbestimmung mittels Radar anhand von Zielen an Land und von Seezeichen;
 - .2 Genauigkeit der Positionsbestimmung nach Erfassungsbereichen und nach Peilungen;
 - .3 Bedeutung des gegenseitigen Prüfens der Genauigkeit der Radarinformationen und der durch Nutzung anderer Navigationshilfsmittel erlangten Informationen;
 - .4 Wert der Aufzeichnung von Erfassungsbereichen und Peilungen in kurzen und regelmäßigen Zeitabständen bei der Nutzung von Radar als Hilfsmittel zur Kollisionsverhütung.

Kurs und Geschwindigkeit anderer Schiffe

- 12 Es soll ein gründliches Verständnis in folgenden Bereichen geschaffen werden:
- .1 die verschiedenen Verfahren, mit denen aus aufgezeichneten Erfassungsbereichen und Peilungen Kurs und Geschwindigkeit anderer Schiffe ermittelt werden können; dazu gehören
 - .1.1 das nicht-stabilisierte relative Plott;
 - .1.2 das stabilisierte relative Plott;
 - .1.3 das True-Motion-Plott;
 - .2 die Beziehung zwischen optischer und Radarbeobachtung, insbesondere Einzelheiten und Genauigkeit von geschätzten Kursen und Geschwindigkeiten anderer Schiffe sowie das Entdecken von Änderungen bei den Bewegungen anderer Schiffe.

Zeitpunkt und Entfernung beim kleinsten Passierabstand im Verhältnis zu kreuzenden, entgegenkommenden und überholenden Schiffen

- 13 Es soll ein gründliches Verständnis in folgenden Bereichen geschaffen werden:
- .1 Nutzung aufgezeichneter Daten zur Gewinnung
 - .1.1 Messung der Entfernung und Peilung beim kleinsten Passierabstand;
 - .1.2 Zeit bis zum kleinsten Passierabstand;
 - .2 die Bedeutung häufiger und regelmäßiger Beobachtungen.

Identifizierung von Kurs- und Geschwindigkeitsänderungen anderer Schiffe

- 14 Es soll ein gründliches Verständnis in folgenden Bereichen geschaffen werden:
- .1 die Auswirkungen von Änderungen bei Kurs oder Geschwindigkeit anderer Schiffe auf die Darstellung von deren Spuren auf dem Monitor;
 - .2 die Verzögerung zwischen der Vornahme einer Änderung bei Kurs oder Geschwindigkeit und dem Entdecken dieser Änderung auf dem Monitor;
 - .3 die Gefahren von kleinen Änderungen bei Kurs oder Geschwindigkeit im Vergleich zu wesentlichen Änderungen unter dem Aspekt von Schnelligkeit und Genauigkeit der Entdeckung dieser Änderungen auf dem Monitor.

Auswirkungen von Änderungen beim Kurs oder bei der Geschwindigkeit des eigenen Schiffes oder von gleichzeitigen Änderungen bei beiden Größen

15 Es soll ein gründliches Verständnis der Auswirkungen der Bewegungen des eigenen Schiffes und derer anderer Schiffe auf die Darstellung relativer Bewegungen sowie ein gründliches Verständnis der Vorteile der Kompassstabilisierung bei dieser Art der Darstellung geschaffen werden.

16 Hinsichtlich der True-Motion-Darstellung soll ein gründliches Verständnis geschaffen werden von

- .1 den Auswirkungen von Ungenauigkeiten
 - .1.1 bei den Einstellungen von Kurs und Geschwindigkeit sowie
 - .1.2 bei den Kompassstabilisierungsdaten bei einer stabilisierten Darstellung relativer Bewegungen;
- .2 den Auswirkungen von Änderungen bei Kurs oder Geschwindigkeit des eigenen Schiffes oder von gleichzeitigen Änderungen bei beiden Größen auf die Darstellung der Spuren anderer Schiffe auf dem Monitor;
- .3 der Beziehung zwischen der Geschwindigkeit und der Häufigkeit der Beobachtungen.

Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung

17 Es soll ein gründliches Verständnis der Beziehung zwischen den Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung und dem Gebrauch des Radars geschaffen werden; dazu gehören folgende Punkte:

- .1 Maßnahmen zur Kollisionsverhütung; Gefahren, die daraus entstehen, dass Annahmen auf der Grundlage unzureichender Informationen getroffen werden, sowie daraus, dass bei Kurs oder Geschwindigkeit nur geringe Änderungen vorgenommen werden;
- .2 die Vorteile einer sicheren Geschwindigkeit bei der Nutzung von Radar zur Kollisionsverhütung;

- .3 die Beziehung der Geschwindigkeit zur Entfernung und zum Zeitpunkt beim kleinsten Passierabstand und zu den Manövriereigenschaften verschiedener Schiffstypen;
- .4 die Bedeutung von Radarbeobachtungsmeldungen sowie die Bedeutung der genauen Formulierung der Verfahren für Erstellung und Abgabe solcher Meldungen;
- .5 der Gebrauch von Radar bei klarer Sicht zum Schaffen einer Vorstellung von seinen Fähigkeiten und Leistungsgrenzen, zum Vergleichen von Radarbeobachtung und optischer Beobachtung sowie zum Gewinnen eines Eindrucks von der Genauigkeit von Radarinformationen im Vergleich zu anderen Informationsquellen;
- .6 die Notwendigkeit für einen frühzeitigen Einsatz von Radar bei klarer Sicht bei Nacht sowie wenn es Anzeichen dafür gibt, dass sich die Sicht verschlechtern könnte;
- .7 der Vergleich von Merkmalen, die vom Radargerät angezeigt werden, mit Merkmalen, die auf der Seekarte eingezeichnet sind;
- .8 der Vergleich der Auswirkungen von Unterschieden zwischen verschiedenen Erfassungsbereichen.

AUSBILDUNG IN DER PRAKTISCHEN VERWENDUNG VON ARPA-Anlagen SOWIE BEURTEILUNG VON AUSBILDUNGSLEISTUNGEN IN DIESEM LEHRGEGENSTAND

18 Die Ausbildung in der praktischen Verwendung von ARPA-Anlagen sowie die Beurteilung von Ausbildungsleistungen in diesem Lehrgegenstand soll

- .1 entweder voraussetzen, dass vorher eine Ausbildung in Radarbeobachtung und Plotten von Radarbeobachtungen absolviert worden ist, oder in Kombination mit einer Ausbildung entsprechend der Darstellung in den nachstehenden Absätzen 19 bis 35 erfolgen,
- .2 unter Einbeziehung von ARPA-Simulatoren durchgeführt werden und
- .3 Normen entsprechen, die nicht unter denjenigen liegen, welche in den nachstehenden Absätzen 19 bis 35 aufgeführt sind.

19 Wird eine Ausbildung in der praktischen Verwendung von ARPA-Anlagen als Teil der allgemeinen Ausbildung nach dem STCW-Übereinkommen von 1978 durchgeführt, so sollen Ziele dieser Ausbildung sein, dass zum einen bei Kapitänen, Ersten Offizieren und Nautischen Wachoffizieren ein Verständnis der Faktoren geschaffen wird, die bei der Entscheidungsfindung auf der Grundlage von Informationen, die von ARPA-Anlagen geliefert werden, in Verbindung mit Daten von anderen Geräten auf der Brücke eine Rolle spielen, und dass zum anderen die Auszubildenden die betrieblichen Aspekte sowie das systembedingte Fehlerpotential moderner elektronischer Navigationssysteme, insbesondere von ECDIS, in ähnlicher Weise zu würdigen verstehen. Diese Ausbildung soll entsprechend dem Verantwortungsgrad des einzelnen Auszubildenden sowie entsprechend dem Niveau der einzelnen von den Vertragsparteien nach dem STCW-Übereinkommen von 1978 erteilten Zeugnisse von einfachen zu komplexeren Lerninhalten hin gestaffelt sein.

Theorie und praktische Demonstration

Mögliche Gefahren der Überschätzung der Vertrauenswürdigkeit der ARPA-Anzeigen

- 20 Würdigung der Tatsache, dass ARPA-Anlagen lediglich Navigationshilfsmittel sind,
- .1 der Tatsache, dass ihre Leistungsgrenzen, insbesondere diejenigen, denen ihre Sensoren unterliegen, die Gefahr einer Überschätzung der Vertrauenswürdigkeit der ARPA-Anzeigen mit sich bringen, insbesondere beim Ausguckhalten, sowie
 - .2 der Notwendigkeit, die Grundsätze für die Brückenwache und die Anleitungen zum Gehen der Brückenwache jederzeit zu beachten.

Hauptsächliche ARPA-Baumuster und ihre jeweiligen Besonderheiten bei der Darstellung

21 Kenntnis der hauptsächlich gebräuchlichen ARPA-Baumuster, ihrer verschiedenen Besonderheiten bei der Darstellung sowie ein Verständnis davon, wann die über Grund oder durch das Wasser stabilisierte Darstellung, wann die Darstellung in Richtung Norden, wann diejenige in der Kursrichtung und wann diejenige in der Fahrzeuglängsachse zu bevorzugen ist.

IMO-Leistungsanforderungen für ARPA-Anlagen

22 Würdigung der IMO-Leistungsanforderungen für ARPA-Anlagen, insbesondere der Normen bezüglich der Anzeigegenauigkeit.

Faktoren, durch die Leistung und Anzeigegenauigkeit von ARPA-Anlagen beeinflusst werden

23 Kenntnis der Leistungsparameter für die Erfassung durch ARPA-Sensoren – Erfassung von Radar-, Kompass- und Geschwindigkeitsdaten sowie Kenntnis der Auswirkungen von Funktionsstörungen bei einem oder mehreren Sensoren auf die Genauigkeit von ARPA-Daten.

24 Kenntnisse über

- .1 die Beschränkungen bei der Unterscheidung und der Darstellungsgenauigkeit von Erfassungsbereich und Anzeigerichtung sowie über die Beschränkungen durch Ungenauigkeiten bei der Erfassung von Kompass- und Geschwindigkeitsdaten sowie über die Auswirkungen dieser Beschränkungen auf die Genauigkeit von ARPA-Daten sowie über
- .2 Faktoren, durch welche die Anzeigegenauigkeit der Vektordarstellung beeinflusst wird.

Fähigkeiten und Einschränkungen bei der Kursverfolgung

25 Kenntnisse über:

- .1 die Kriterien für die Auswahl der Ziele für die automatische Zielerfassung;
- .2 die Faktoren, die zur Auswahl der richtigen Ziele für die manuelle Zielerfassung führen;
- .3 die Auswirkungen der Verfolgung von verlorenen Zielen und des Verblässens von einmal erfassten Zielen;
- .4 die Umstände, die zum Vertauschen von Zielen führen, sowie über dessen Auswirkungen auf die dargestellten Daten.

Verzögerungen bei der Datenverarbeitung

26 Kenntnisse über die Verzögerungen bei der Darstellung verarbeiteter ARPA-Daten, insbesondere bei der Erfassung und Wiedererfassung von Zielen sowie dann, wenn ein erfasstes Ziel Manöver durchführt.

Nutzen und Beschränkungen von Störungsanzeigen

27 Würdigung der richtigen Verwendung, des Nutzens und der Beschränkungen von Störungsanzeigen bei ARPA-Anlagen sowie Fähigkeit zu deren richtiger Einstellung mit dem Ziel der Vermeidung von Störungen durch Interferenzen.

Umfassende Funktionsprüfungen von ARPA-Anlagen

28 Kenntnisse über:

- .1 Methoden für das Prüfen von ARPA-Anlagen auf Funktionsstörungen, insbesondere über Prüfungen, die das Gerät selbsttätig durchführt, sowie über
- .2 Vorsichtsmaßnahmen, die nach dem Auftreten einer Funktionsstörung zu treffen sind.

Manuelle und automatische Zielerfassung und die jeweiligen Beschränkungen

29 Kenntnis der Grenzen, die beiden Arten von Zielerfassung bei Vorhandensein mehrerer Ziele innewohnen, sowie der Auswirkungen des Vertauschens und des Verblässens von einmal erfassten Zielen auf die Zielerfassung.

Vektoren bei der Darstellung relativer und tatsächlicher Bewegungen sowie typische graphische Darstellung von Zielinformationen und Gefahrenzonen

30 Gründliche Kenntnisse über die Verwendung von Vektoren bei der Darstellung relativer und tatsächlicher Bewegungen sowie Fähigkeit zur Ableitung der tatsächlichen Kurse und Geschwindigkeiten einzelner Ziele; dazu gehören Kenntnisse in folgenden Einzelbereichen:

- .1 Bedrohungsanalyse; Ableitung des vorhergesagten kleinsten Passierabstandes sowie der vorhergesagten Zeitspanne bis zum Erreichen des Punktes mit dem kleinsten Passierabstand aus der rechnerischen Weiterführung von Vektoren; Verwendung der graphischen Darstellung von Gefahrenzonen;
- .2 die Auswirkungen von Änderungen von Kurs oder Geschwindigkeit des eigenen Schiffes oder von Zielen auf den vorhergesagten kleinsten Passierabstand, auf die vorhergesagte Zeitspanne bis zum Erreichen des Punktes mit dem kleinsten Passierabstand sowie auf Gefahrenzonen;
- .3 die Auswirkungen von unrichtig angezeigten Vektoren und Gefahrenzonen;
- .4 Vorteile des Umschaltens zwischen der Vektor-Darstellung relativer und tatsächlicher Bewegungen.

Angaben zu früheren Positionen von momentan verfolgten Zielen

31 Fähigkeit zur Ableitung früherer Positionen von momentan verfolgten Zielen, zur Nutzung von Daten aus der Vergangenheit als Mittel zur Angabe von Manövern aus neuerer Zeit und als Verfahren zur Prüfung der Aussagekraft der Zielverfolgung durch ARPA-Anlagen.

Praktischer Umgang mit ARPA-Anlagen**Einstellen und Nachregulieren von Anzeigen**

32 Fähigkeit zur Demonstration:

- .1 des richtigen Vorgehens zum Erreichen der optimalen Anzeige von ARPA-Daten;
- .2 der richtigen Auswahl der Anzeigendarstellung: stabilisierte Darstellung relativer Bewegungen und stabilisierte True-Motion-Darstellung;
- .3 der für die optimale Datendarstellung richtigen Einstellung aller Bedienelemente für veränderbare Radarbild-Anzeigen;
- .4 der richtigen Auswahl bei der bedarfsweise erforderlichen Geschwindigkeitseingabe in ARPA-Anlagen;
- .5 der richtigen Auswahl der Bedienelemente für das Plotten der von ARPA-Anlagen gelieferten Daten, zwischen manueller und automatischer Zielerfassung sowie zwischen Vektor- und graphischer Datendarstellung;
- .6 der richtigen Auswahl der Zeitachse bei der Vektor- und bei der graphischen Datendarstellung;
- .7 der Verwendung von Ausschlusszonen, wenn die ARPA-Anlage die automatische Zielerfassung anwendet;
- .8 der Funktionsüberprüfung der Sensoren für die Erfassung von Radar-, Kompass- und Geschwindigkeitseingaben sowie der ARPA-Anlage selbst.

Umfassende Funktionsprüfungen von ARPA-Anlagen

33 Fähigkeit zur Durchführung von umfassenden Funktionsprüfungen einer ARPA-Anlage und zur Bestimmung der Genauigkeit der von ihm angezeigten Daten, insbesondere

zur Vornahme von Testmanövern, durch Gegenlesen der angezeigten Daten gegen das Basis-Radarplott.

Gewinnung von Informationen aus den Anzeigen von ARPA-Anlagen

34 Demonstration der Fähigkeit, sowohl bei Darstellung relativer Bewegungen als auch bei True-Motion-Darstellung aus der Anzeige von ARPA-Anlagen Informationen zu gewinnen; dazu gehören Fähigkeiten in folgenden Einzelbereichen:

- .1 im Erkennen und Zuordnen kritischer Echos;
- .2 im richtigen Erfassen von Geschwindigkeit und Richtung der relativen Bewegung des Ziels;
- .3 im richtigen Erfassen der Zeitspanne bis zum Erreichen des Punktes mit dem kleinsten Passierabstand zum Ziel sowie der vorhergesagten Entfernung beim Erreichen dieses Punktes;
- .4 bei der Erfassung von Kurs und Geschwindigkeit von Zielen;
- .5 bei der Erfassung von Änderungen bei Kurs und Geschwindigkeit von Zielen sowie bezüglich der Beschränkungen, denen diese Informationen unterliegen;
- .6 bei der Erfassung der Auswirkungen von Änderungen beim Kurs oder bei der Geschwindigkeit des eigenen Schiffes oder von gleichzeitigen Änderungen bei beiden Größen;
- .7 die Vornahme von Testmanövern.

Anwendung der Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung

35 Analyse potentieller Kollisionssituationen anhand der angezeigten ARPA-Daten sowie Festlegung und Durchführung von Maßnahmen zum Meiden des Nahbereichs entsprechend den derzeit geltenden Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung.

AUSBILDUNG IN DER PRAKTISCHEN VERWENDUNG VON ECDIS SOWIE BEURTEILUNG VON AUSBILDUNGSLEISTUNGEN IN DIESEM LEHRGEGENSTAND

Einleitung

36 Werden bei der Ausbildung in der praktischen Verwendung von ECDIS oder bei der Beurteilung von Ausbildungsleistungen in diesem Lehrgegenstand Simulatoren verwendet, so sollen für die Durchführung der Ausbildung oder Beurteilung die nachstehenden vorläufigen Richtlinien Berücksichtigung finden.

37 Die Ausbildung in der praktischen Verwendung elektronischer Seekartendarstellungs- und Informationssysteme sowie die Beurteilung von Ausbildungsleistungen in diesem Lehrgegenstand sollen

- .1 unter Einbeziehung von ECDIS-Simulatoren durchgeführt werden und
- .2 Normen entsprechen, die nicht unter denjenigen liegen, welche in den nachstehenden Absätzen 38 bis 65 aufgeführt sind.

38 Der Simulation von ECDIS dienenden Gerätschaften sollen nicht nur alle einschlägigen Leistungsanforderungen nach Abschnitt A-I/12 des STCW-Codes in seiner jeweils geltenden Fassung erfüllen, sondern auch in der Lage sein, eine Simulation von Navigationshilfsmitteln und von deren Bedienelementen auf der Brücke zu bieten, die alle einschlägigen von der Organisation beschlossenen Leistungsanforderungen erfüllen; sie sollen darüber hinaus Vorrichtungen zur Erzeugung von Geräuschen eingebaut haben und sollen

- .1 ein in Echtzeit arbeitendes Betriebsumfeld schaffen können, das insbesondere Steuerinstrumente zur Schiffsführung und Geräte zur Nachrichtenübermittlung darstellt, die den durchzuführenden Schiffsführungs- und Wachdienstaufgaben sowie den zu beurteilenden Schiffsführungsfertigkeiten entsprechen, sowie
- .2 die typischen Verhaltensweisen des eigenen Schiffes in offenem Gewässer sowie die Auswirkungen von Wetter, Gezeiten und Meeresströmungen realistisch simulieren können.

39 In geeigneten Fällen soll die praktische Demonstration von Fertigkeiten in der praktischen Verwendung elektronischer Seekartendarstellungs- und Informationssysteme durch die Verwendung von Simulatoren stattfinden. Übungen im Rahmen der Ausbildung sollen vorzugsweise in Echtzeit durchgeführt werden, um das Bewusstsein der Auszubildenden für die

Gefahren einer unfachmännischen Verwendung elektronischer Seekartendarstellungs- und Informationssysteme zu schärfen. Ein beschleunigter Zeitrahmen darf nur für Demonstrationszwecke verwandt werden.

Allgemeines

Ziele von Programmen zur Ausbildung in der Verwendung von ECDIS

- 40 Ein ECDIS-Auszubildender soll in der Lage sein,
- .1 die ECDIS-Ausrüstung zu bedienen, die Schiffsführungsfunktionen von ECDIS zu benutzen, alle einschlägigen ECDIS-Daten auszuwählen und zu bewerten sowie im Falle einer Funktionsstörung die angemessenen Maßnahmen zu treffen;
 - .2 die potentiellen Fehler bei den dargestellten Daten sowie die üblichen Fehler bei der Interpretation dieser Daten zu nennen;
 - .3 zu erklären, warum man sich nicht auf ECDIS als einziges zuverlässiges Navigationshilfsmittel verlassen sollte.

Theorie und praktische Demonstration

41 Eine Voraussetzung für die sichere Verwendung elektronischer Seekartendarstellungs- und Informationssysteme sind Kenntnisse über und ein Verständnis der Grundprinzipien hinter den ECDIS-Daten, Kenntnisse über und ein Verständnis der Regeln für ihre Aufbereitung und Darstellung, Kenntnisse über und ein Verständnis der potentiellen Fehler bei den dargestellten Daten und Kenntnisse über sowie ein Verständnis der mit ECDIS einhergehenden Beschränkungen und potentiellen Gefahren; deshalb soll eine Anzahl von Vorträgen angeboten werden, in denen diese Dinge theoretisch erklärt werden. So weit dies möglich ist, sollen diese Vorträge in einem vertrauten Zusammenhang gehalten werden und auf praktische Beispiele Bezug nehmen. Bei simulatorgestützten Übungen sollen solche Vorträge verstärkt eingebaut werden.

42 Um eine sichere Bedienung von ECDIS-Geräten sowie einen sicheren Gebrauch von ECDIS-bezogenen Informationen (Verwendung der Schiffsführungsfunktionen von ECDIS, Auswahl und Beurteilung einschlägiger Angaben, Erwerb eines Grads an Vertrautheit mit der Schnittstelle zwischen ECDIS-Apparatur und dem Bedienpersonal) zu erlernen, sollen praktische Übungen und die praktische Ausbildung an den ECDIS-Simulatoren den Hauptinhalt des Lehrgangs bilden.

43 Zur Bestimmung der Ausbildungsziele soll ein strukturierter Veranstaltungsplan festgelegt werden. Für jedes einzelne Thema innerhalb dieser Struktur soll eine detaillierte Festlegung von Lernzielen erfolgen.

Übungen am Simulator

44 Übungen sollen an individuellen ECDIS-Simulatoren oder an Schiffsführungssimulatoren mit einem vollständigen Leistungsspektrum einschließlich eines elektronischen Seekartendarstellungs- und Informationssystems durchgeführt werden, um die Auszubildenden in die Lage zu versetzen, die notwendigen praktischen Fertigkeiten zu erwerben. Für Schiffsführungsübungen in Echtzeit wird empfohlen, dass Schiffsführungssimulatoren das Schiffsführungsszenario umfassend abdecken. Die Übungen sollen eine Ausbildung im Gebrauch der verschiedenen zur Verfügung stehenden Erfassungsbereiche, Arten der Schiffsführung und Darstellungsmodi vermitteln, so dass die Auszubildenden lernen, die Verwendung der Anlagen der jeweils aktuellen Situation anzupassen.

45 Die Auswahl an Übungen und Szenarios wird von den zur Verfügung stehenden Simulatoreinrichtungen bestimmt. Sind eine oder mehrere ECDIS-Arbeitsstationen und ein Schiffsführungssimulator mit einem vollständigen Leistungsspektrum vorhanden, so bietet es sich an, die Arbeitsstationen in erster Linie für grundlegende Übungen in der Verwendung von ECDIS-Anlagen und für Reiseplanungs-Übungen zu benutzen, Schiffsführungssimulatoren mit einem vollständigen Leistungsspektrum hingegen in erster Linie für Übungen im Zusammenhang mit Reiseüberwachungsfunktionen in Echtzeit, und zwar so realistisch wie möglich angelehnt an die Gesamt-Arbeitsbelastung einer Brückenwache. Der Komplexitätsgrad der Übungen soll über die gesamte Ausbildungsdauer hin immer weiter ansteigen, bis der Auszubildende alle Aspekte des Lerngegenstandes beherrscht.

46 Bei den Übungen soll der Eindruck größtmöglicher Realitätsnähe geschaffen werden. Um dies zu erreichen, sollen die Szenarios in einem fiktiven Seegebiet angesiedelt sein. Fiktiv in unterschiedlichen Seegebieten angesiedelte Situationen, Funktionen und zu treffende Maßnahmen für unterschiedliche Lernziele können in eine einzige Übung eingebaut und in Echtzeit durchgearbeitet werden.

47 Der Hauptzweck von Übungen am Simulator ist es, sicherzustellen, dass die Auszubildenden ihren jeweiligen Verantwortungsbereich bei der praktischen Verwendung von ECDIS in allen sicherheitsrelevanten Aspekten verstehen und sie mit der benutzten Gesamtanlage und ihren einzelnen Baugruppen gründlich vertraut werden.

Hauptsächliche ECDIS-Anlagentypen und ihre jeweiligen Besonderheiten bei der Darstellung

48 Erwerben sollen die Auszubildenden Kenntnisse über die hauptsächlich gebräuchlichen ECDIS-Anlagentypen, über ihre verschiedenen Besonderheiten bei der Darstellung und über die jeweils gebräuchliche Datenstruktur sowie ein Verständnis:

- .1 der Unterschiede zwischen Vektor- und Raster-Seekarten;
- .2 der Unterschiede zwischen ECDIS und ECS;
- .3 der Unterschiede zwischen ECDIS und RCDS;
- .4 ECDIS-Kennwerte und ihre unterschiedlichen Lösungsansätze;
- .5 Kennwerte von Anlagen für besondere Zwecke (ungewöhnliche Situationen und Notfallsituationen).

Gefahren der Überschätzung der Vertrauenswürdigkeit der Anzeigen von ECDIS

49 Im Rahmen der Ausbildung in der praktischen Verwendung von ECDIS sollen unter anderem behandelt werden:

- .1 die Beschränkungen von ECDIS in ihrer Funktion als Handwerkszeug für die Schiffsführung;
- .2 das potentielle Risiko eines nicht ordnungsmäßigen Funktionierens der Anlage;
- .3 die Beschränkungen, denen die Anlagen, insbesondere ihre Sensoren, unterliegen;
- .4 Ungenauigkeit hydrographischer Daten; Beschränkungen von elektronischen Vektor- und Raster-Seekarten (ECDIS im Vergleich zu RCDS und ENC im Vergleich zu RNC);
- .5 die Gefahren, die sich aus menschlichem Fehlverhalten ergeben können.

Es soll mit Nachdruck auf die Notwendigkeit hingewiesen werden, einen gehörigen Ausguck zu halten und von Zeit zu Zeit Überprüfungen insbesondere der Schiffsposition mit Verfahren durchzuführen, die unabhängig von ECDIS sind.

Erkennen von falschen oder missverständlichen Anzeigen

50 Die Kenntnis der Beschränkungen, denen ECDIS unterliegen, und die Fähigkeit zum Erkennen von falschen oder missverständlichen Anzeigen sind für die sichere Verwendung dieser Anlagen wesentlich. Die nachstehend aufgeführten Faktoren sollen bei der Ausbildung besonders behandelt werden:

- .1 die für die betreffende Anlage geltenden Leistungsanforderungen;
- .2 die Würdigung der auf einer elektronischen Seekarte angezeigten Radardaten und die Beseitigung von Diskrepanzen zwischen Radarbild und elektronischer Seekarte;
- .3 das Problem möglicher Diskrepanzen zwischen elektronischen und Papier-Seekarten bei der Draufsicht;
- .4 das Problem möglicher Diskrepanzen (zu großer oder zu kleiner Maßstab) zwischen dem Maßstab einer elektronischen Seekarte in der Anzeige und ihrem ursprünglichen Maßstab;
- .5 die Auswirkungen der Benutzung unterschiedlicher Bezugssysteme für die Positionsbestimmung;
- .6 die Auswirkungen der Benutzung unterschiedlicher Bezugssysteme bei der Positionsbestimmung;
- .7 die Auswirkungen der seegangsbedingten Bewegung des Schiffes;
- .8 ECDIS-Beschränkungen bei der Anzeigeart Raster-Seekarte;
- .9 potentielle Fehler bei der Anzeige
 - .9.1 der Position des eigenen Schiffes;
 - .9.2 von Radardaten, ARPA- und AIS-Informationen;
 - .9.3 von unterschiedlichen geodätischen Koordinatensystemen;
- .10 die Überprüfung der Ergebnisse einer manuellen oder automatischen Korrektur von Daten durch
 - .10.1 den Vergleich von Seekartendaten mit dem Radarbild;
 - .10.2 die Überprüfung der Position des eigenen Schiffes durch Verwendung anderer unabhängiger Positionsbestimmungssysteme.

51 Es soll erklärt werden, welche Fehler bei der Interpretation der Daten häufig vorkommen, und welche die richtigen Maßnahmen zur Vermeidung von Irrtümern bei der Interpretation sind. Die Folgen der nachstehend aufgeführten Vorkommnisse sollen besonders behandelt werden:

- .1 Nichtbeachtung eines zu groß eingestellten Maßstabs bei der Anzeige;
- .2 unkritische Übernahme der angezeigten Position des eigenen Schiffes;
- .3 Verwechseln des Darstellungsmodus;
- .4 Verwechseln des Maßstabs der verwandten Seekarten;
- .5 Verwechseln des Bezugssystems;
- .6 unterschiedliche Darstellungsmodi;
- .7 unterschiedliche Modi der Vektorstabilisierung;
- .8 Unterschiede zwischen wahrer Nord-Ausrichtung und Nord-Ausrichtung laut Kreiselkompass (Radar);
- .9 Verwendung desselben Daten-Bezugssystems;
- .10 Verwendung des angemessenen Seekartenmaßstabs;
- .11 Verwendung des für die jeweilige Situation und die herrschenden Bedingungen am besten geeigneten Sensors;
- .12 Eingabe der korrekten Werte für sicherheitsrelevante Daten:
 - .12.1 Sicherheitsabstand rund um das eigene Schiff;
 - .12.2 sichere Fahrwassertiefe;
 - .12.3 sicherheitsrelevante Ereignisse;
- .13 die richtige Verwendung sämtlicher zur Verfügung stehenden Daten.

52 Würdigung der Tatsache, dass ein Rasterkartenanzeigerät (RCDS) lediglich ein Navigationshilfsmittel ist und dass ein im RCDS-Modus betriebenes ECDIS nur zusammen mit einer Auswahl aktueller Papier-Seekarten in einem angemessenen Maßstab benutzt werden soll; dabei gilt es,

- .1 die Unterschiede beim Betrieb im RCDS-Modus nach der Beschreibung im Rundschreiben des Unterausschusses Sicherung der Seefahrt „SN/Circ.207/Rev.1 Unterschiede zwischen RCDS und ECDIS“ zu beachten;
- .2 zu bedenken, dass ECDIS unabhängig von der gewählten Art der Darstellung für Ausbildungszwecke nur zusammen mit einer Auswahl aktueller Papier-Seekarten in einem angemessenen Maßstab benutzt werden soll.

Faktoren, durch die Leistung und Anzeigegenauigkeit von ECDIS beeinflusst werden

53 Es soll ein grundlegendes Verständnis der Funktionsprinzipien von ECDIS geschaffen werden, daneben sollen jedoch auch vollständige praktische Kenntnisse in folgenden Bereichen erworben werden:

- .1 Einrichtung und Inbetriebnahme von ECDIS; Anschluss der Datensensoren: Empfangsgeräte für Satelliten- und Funknavigationssysteme, Radargerät, Kreiselkompass, Geschwindigkeitsmessanlage, Echolot; Anzeigegenauigkeit dieser Sensoren sowie Beschränkungen, denen sie unterliegen, insbesondere: Auswirkungen von Messfehlern, der Genauigkeit der Angabe der Schiffsposition und von Manövern auf die Genauigkeit der Leistung des Kursanzeigergeräts, Auswirkungen der Kompassfehler auf die Genauigkeit der Kursanzeige, Auswirkungen von Untiefen auf die Genauigkeit der Leistung der Geschwindigkeitsmessanlage, Auswirkungen von Korrekturen der Anzeige der Geschwindigkeitsmessanlage auf die Genauigkeit im Ergebnis der Geschwindigkeitsberechnung, Auswirkungen der seegangsbedingten Störungen auf die Genauigkeit der Leistung des Echolots;
- .2 die derzeit geltenden von der Organisation beschlossenen Leistungsanforderungen für ECDIS.

Praktischer Umgang mit ECDIS

Einstellen und Nachregulieren der Anzeige

54 Es sollen Kenntnisse und Fertigkeiten erworben werden bezüglich

- .1 des richtigen Vorgehens zum Erreichen der optimalen Anzeige von ECDIS-Informationen;

- .2 der richtigen Auswahl der Anzeigendarstellung (Normalanzeige, Anzeigengrundlage, Anzeige aller übrigen Informationen einzeln und auf Nachfrage);
- .3 der für die optimale Datendarstellung richtigen Einstellung aller Bedienelemente für veränderbare Radarbild- und ARPA-Anzeigen;
- .4 der Auswahl der am besten geeigneten Systemkonfiguration;
- .5 der richtigen Auswahl bei der bedarfsweise erforderlichen Geschwindigkeitseingabe in ECDIS;
- .6 der richtigen Auswahl der Zeitachse bei der Vektor-Datendarstellung;
- .7 der Funktionsüberprüfung der Sensoren für die Erfassung von Positions-, Radar-, ARPA-, Kompass- und Geschwindigkeitseingaben sowie des ECDIS selbst.

Praktische Verwendung elektronischer Seekarten

55 Es sollen Kenntnisse und Fertigkeiten erworben werden bezüglich:

- .1 der wichtigsten Eigenschaften bei der Anzeige von ECDIS-Daten sowie bezüglich der Auswahl der richtigen Informationen für Schiffsführungsaufgaben;
- .2 der selbsttätig gelieferten Anzeigen, die für die Überwachung der Schiffssicherheit notwendig sind, zum Beispiel die Anzeige der Position, des wahren oder des vom Kreiselkompass gelieferten Kurses, der Geschwindigkeit, der sicherheitsrelevanten Werte und der Zeit;
- .3 die Anzeigen, die manuell aufgerufen werden müssen (mit dem Cursor, die elektronische Peillinie, die Ringe für den eingestellten Erfassungsbereich);
- .4 der Auswahl des Inhalts der elektronischen Seekarten sowie von dessen Veränderung;
- .5 der Einstellung des Maßstabs (zu klein oder zu groß eingestellter Maßstab);
- .6 des Zoomens;
- .7 der Einstellung der für das eigene Schiff richtigen sicherheitsrelevanten Werte;
- .8 der Verwendung eines Darstellungsmodus für den Tag oder für die Nacht;

- .9 des Verstehens aller auf den Seekarten verwandten Zeichen und Abkürzungen;
- .10 der Verwendung unterschiedlicher Cursor und elektronischer Balken zur Gewinnung von Daten für die Schiffsführung;
- .11 der Ansicht eines bestimmten Seegebietes in unterschiedlichen Richtungen und der anschließenden Rückkehr zur Position des eigenen Schiffes;
- .12 des Auffindens eines bestimmten Seegebietes unter Verwendung geographischer Koordinaten;
- .13 des Anzeigens für bestimmte Schiffsführungssituationen unerlässlicher Datenebenen;
- .14 der Auswahl geeigneter und unzweideutiger Daten (Position, Kurs, Geschwindigkeit, und so weiter);
- .15 des Eintragens von Anmerkungen durch den Seemann, der die Anlage bedient;
- .16 der Verwendung der ECDIS-Darstellung mit Ausrichtung des Bildes nach Norden und anderer Arten der Ausrichtung;
- .17 der Verwendung des True-Motion-Modus und des Darstellungsmodus relativer Bewegungen.

Routenplanung

- 56 Es sollen Kenntnisse und Fertigkeiten erworben werden bezüglich:
- .1 des Eingebens der Kennwerte des Schiffes in ECDIS;
 - .2 der Auswahl des richtigen Seegebietes für die Routenplanung – dazu gehört auch
 - .2.1 die Überprüfung der für die Reise erforderlichen Gewässertiefe sowie
 - .2.2 das Wechseln des Maßstabs der verwandten Seekarten;
 - .3 der Feststellung, dass die richtigen Seekarten zur Verfügung stehen und sich diese auf aktuellem Stand befinden;
 - .4 der Routenplanung auf einem Monitor mittels ECDIS unter Verwendung des graphischen Editors und unter Berücksichtigung des Reiseverlaufs bei

loxodromischer und bei orthodromischer Navigation; dazu gehören im Einzelnen

- .4.1 die Verwendung der ECDIS-Datenbank zur Gewinnung von Daten für die Schiffsführung, von hydrographischen Daten und von weiteren Daten;
- .4.2 die Berücksichtigung des Drehkreises sowie der Punkte, an denen entsprechende Ruderlagen verwendet werden müssen, sofern diese Drehkreisradien und Ruderlegepunkte auf dem Kartenmaßstab dargestellt sind;
- .4.3 das Markieren von gefährlichen Untiefen und sonstigen Gefahrenzonen sowie das Einzeichnen von Tiefenlinien, bei deren Beachtung eine sichere Reise gewährleistet ist;
- .4.4 das Markieren von Wegpunkten auf den kursschneidenden Tiefenlinien und an Punkten einer kritischen Abweichung vom ursprünglich vorgesehenen Kurs sowie das Hinzufügen, Ersetzen und Entfernen von Wegpunkten;
- .4.5 die Berücksichtigung einer sicheren Geschwindigkeit;
- .4.6 die Überprüfung der geplanten Route auf die Gewährleistung der Möglichkeit der sicheren Schiffsführung;
- .4.7 das Absetzen von Alarm- und Warnmeldungen;
- .5 der Routenplanung mittels Tabellenkalkulation; dazu gehören im Einzelnen:
 - .5.1 die Auswahl der Wegpunkte;
 - .5.2 das Aufrufen der Wegpunktliste;
 - .5.3 Fertigung von Anmerkungen zur Planung;
 - .5.4 die Anpassung einer geplanten Route;
 - .5.5 die Überprüfung der geplanten Route auf die Gewährleistung der Möglichkeit der sicheren Schiffsführung;
 - .5.6 das Planen einer Ausweichroute;

- .5.7 das Speichern von geplanten Routen sowie das Laden, Entladen und Löschen von Routen;
- .5.8 das Anfertigen eines Screenshots vom Monitor und das Ausdrucken einer Route;
- .5.9 die Bearbeitung und die Änderung der geplanten Route;
- .5.10 die Einstellung der sicherheitsrelevanten Werte entsprechend der Größe und der Manövriereigenschaften des Schiffes;
- .5.11 das Planen einer Route für die Rückreise;
- .5.12 das Verbinden mehrerer Routen untereinander.

Routenüberwachung

57 Es sollen Kenntnisse und Fertigkeiten erworben werden bezüglich:

- .1 der Verwendung unabhängig von ECDIS-Daten zur Überprüfung der Position des Schiffes sowie der Verwendung anderer Systeme innerhalb eines ECDIS;
- .2 der Verwendung der Vorausschaufunktion; dazu gehören im Einzelnen:
 - .2.1 das Wechseln der verwandten Karten und deren Maßstabs;
 - .2.2 die Überprüfung der zur Navigation verwandten Seekarten;
 - .2.3 die Auswahl der Vektorzeit;
 - .2.4 die Vorhersage der Schiffsposition für eine geraume Zeit;
 - .2.5 der Wechsel der geplanten Route (Routenänderung);
 - .2.6 die Eingabe unabhängig von der Anlage gewonnener Daten für die Berechnung der Werte zur Kompensation von Winddrift und Strömung;
 - .2.7 das richtige Reagieren auf einen Alarm;
 - .2.8 die Eingabe von Korrekturen bei Abweichungen vom geodätischen Datum;
 - .2.9 die Anzeige von Zeitmarken entlang einer Schiffsroute;
 - .2.10 die manuelle Eingabe der Schiffsposition;

- .2.11 das Messen von Koordinaten, Kursen, Peilungen und Entfernungen auf einer Karte.

Umgang mit Alarmierungen

58 Es sollen die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten vorhanden sein, um bei den nachstehend aufgeführten Ereignissen oder Tätigkeiten Alarmierungen von allen Arten von Geräten, Ein- und Vorrichtungen (zum Beispiel Sensoren und Anzeigegeräte von Navigationshilfsmitteln, Daten- und Seekarten-Alarmierungsvorrichtungen und mit Anzeigegeräten gekoppelte Warnmeldungsgeber) richtig interpretieren, auf sie in zweckmäßiger Weise reagieren und insbesondere das akustische und optische Alarmierungs- und Signalgebungssystem ein-, aus und umzuschalten zu können:

- .1 beim Fehlen der nächsten Seekarte in der ECDIS-Datenbank;
- .2 beim Überfahren einer Sicherheitsabstandslinie;
- .3 beim Überfahren von Sicherheitsabstandslinien zu einem Fahrzeug auf kreuzendem Kurs;
- .4 bei einer Abweichung von der geplanten Route;
- .5 bei Annäherung an einen Wegpunkt;
- .6 bei Annäherung an einen kritischen Punkt;
- .7 bei einer Diskrepanz zwischen der berechneten und der tatsächlichen Zeit der Ankunft an einem Wegpunkt;
- .8 bei Vorliegen von Informationen, wonach ein zu kleiner oder ein zu großer Maßstab eingestellt ist;
- .9 bei Annäherung an eine isolierte Gefahrenstelle für die Schifffahrt oder gar an eine Gefahrenzone;
- .10 beim Durchfahren eines bestimmten Seegebietes;
- .11 bei der Auswahl eines anderen als des bisherigen geodätischen Datums;
- .12 bei Annäherung an andere Schiffe;
- .13 bei Beendigung einer Wache;

- .14 beim Wechsel der Zeitzone;
- .15 bei einem Fehlschlagen der Funktionsprüfung der Anlage;
- .16 bei einer Funktionsstörung des im ECDIS verwandten Standortbestimmungssystems;
- .17 bei einem Fehler in der Koppelrechnung;
- .18 bei Unmöglichkeit der Bestimmung des Schiffsortes unter Verwendung des Navigationssystems.

Manuelle Korrektur der Schiffposition und der Bewegungsparameter

- 59 Es sollen Kenntnisse und Fertigkeiten erworben werden in der manuellen Korrektur:
- .1 der Schiffposition durch Koppelrechnung, wenn das Empfangsgerät für das Satelliten- und Funknavigationssystem abgeschaltet ist;
 - .2 der Schiffposition, wenn die automatisch ermittelten Koordinaten unzutreffend sind;
 - .3 der Werte von Kurs und Geschwindigkeit.

Aufzeichnungen im Schiffstagebuch

- 60 Es sollen Kenntnisse und Fertigkeiten erworben werden bezüglich:
- .1 selbsttätig arbeitender Reisedaten-Aufzeichnungsvorrichtungen;
 - .2 der Rekonstruktion der zurückgelegten Wegstrecke unter Berücksichtigung
 - .2.1 der zur Aufzeichnung verwandten Medien;
 - .2.2 der Zeitabstände zwischen den einzelnen Aufzeichnungsschritten;
 - .2.3 der Überprüfung der verwandten Datenbank;
 - .3 des Aufrufens von Aufzeichnungen im elektronischen Schiffstagebuch;
 - .4 der sofortigen Fertigung von Aufzeichnungen im elektronischen Schiffstagebuch;
 - .5 der Änderung der Schiffszeit;

- .6 der Eintragung zusätzlicher Daten;
- .7 des Ausdrucks des Inhalts des elektronischen Schiffstagebuchs;
- .8 der Einstellung der Zeitabstände, in denen automatisch Eintragungen im Schiffstagebuch gefertigt werden;
- .9 des Vergleichs zwischen den Reisedaten und den abgesetzten Berichten;
- .10 der Schnittstelle mit einem Schiffsdatenschreiber (VDR).

Seekartenaktualisierung

- 61 Es sollen Kenntnisse und Fertigkeiten erworben werden bezüglich:
- .1 der manuellen Aktualisierung elektronischer Seekarten. Besonders soll dabei auf die Übereinstimmung mit dem Bezugsellipsoid sowie darauf geachtet werden, dass auf der Seekarte und in der Korrekturanweisung für die Aktualisierung dieselben Maßeinheiten verwandt werden;
 - .2 der halbautomatischen Aktualisierung elektronischer Seekarten unter Verwendung der Daten, die über elektronische Medien im Datenformat der elektronischen Seekarte gewonnen wurden;
 - .3 der automatischen Aktualisierung elektronischer Seekarten unter Verwendung von Aktualisierungsdateien, die über elektronische Datenleitungen gewonnen wurden.

In den Szenarios, in denen zur Schaffung einer kritischen Situation nichtaktualisierte Daten verwandt werden, soll von den Auszubildenden verlangt werden, eine ad-hoc-Aktualisierung der Seekarte durchzuführen.

Praktische Verwendung von ECDIS in Fällen, in denen Radar oder ARPA-Anlagen angeschlossen sind

- 62 Es sollen Kenntnisse und Fertigkeiten erworben werden bezüglich:
- .1 des Verbindens einer ARPA-Anlage mit einem elektronischen Seekartendarstellungs- und Informationssystem;
 - .2 der Angabe von Geschwindigkeitsvektoren von Zielen;
 - .3 der Angabe von Kursverläufen von Zielen;

- .4 der Archivierung von Kursverläufen von Zielen;
- .5 der verständigen Betrachtung der Ziele-Tabelle;
- .6 der Überprüfung der Deckungsgleichheit des Radar-Overlays mit geographischen Merkmalen, die auf der elektronischen Seekarte dargestellt sind;
- .7 der Simulation eines oder mehrerer Manöver;
- .8 der Korrektur der Position des eigenen Schiffes unter Verwendung eines von ARPA erfassten Bezugspunktes;
- .9 der Durchführung von Korrekturen unter Verwendung des Cursors und des elektronischen Balkens der ARPA-Anlage.

Siehe hierzu auch Abschnitt B-I/12 mit der Überschrift Hinweis zur Verwendung von Simulatoren (soweit sich jener Abschnitt auf Radar- und ARPA-Anlagen bezieht), insbesondere die Absätze 17 bis 19 und 36 bis 38.

Praktische Verwendung von ECDIS in Fällen, in denen ein Automatisches Schiffsidentifizierungssystem (AIS) angeschlossen ist

- 63 Es sollen Kenntnisse und Fertigkeiten erworben werden bezüglich:
- .1 der Schnittstelle mit einem Automatisches Schiffsidentifizierungssystem;
 - .2 der Interpretation von AIS-Daten;
 - .3 der Angabe von Geschwindigkeitsvektoren von Zielen;
 - .4 der Angabe von Kursverläufen von Zielen;
 - .5 der Archivierung von Kursverläufen von Zielen.

Nutzen und Beschränkungen von Störungsanzeigen

64 Die Auszubildenden sollen in die Lage versetzt werden, die richtige Verwendung, den Nutzen und die Beschränkungen von Störungsanzeigen bei elektronischen Seekartendarstellungen- und Informationssystemen zu würdigen sowie deren richtige Einstellung mit dem Ziel der Vermeidung von Störungen durch Interferenzen zu beherrschen.

Umfassende Funktionsprüfungen von ECDIS

- 65 Es sollen Kenntnisse und Fertigkeiten erworben werden bezüglich:
- .1 Methoden für das Prüfen von ECDIS auf Funktionsstörungen, insbesondere für Prüfungen, die das Gerät selbsttätig durchführt;
 - .2 Vorsichtsmaßnahmen, die nach dem Auftreten einer Funktionsstörung zu treffen sind;
 - .3 ausreichender Vorkehrungen für den Fall eines Geräteausfalls (Übernahme der Navigation unter Verwendung des Reservegeräts).

Nachbereitung der Übungen am Simulator

66 Der Ausbilder soll die Ergebnisse aller Übungen sämtlicher Auszubildender analysieren und sie ausdrucken. Der Zeitaufwand für die Nachbereitung der Übungen soll zwischen 10 und 15 vom Hundert der gesamten für Übungen am Simulator aufgewandten Zeit ausmachen.

EMPFOHLENE LEISTUNGSANFORDERUNGEN FÜR NICHT VERBINDLICH VORGESCHRIEBENE ARTEN DER SIMULATION

67 Nachstehend werden Leistungsanforderungen für nicht verbindlich vorgeschriebenes Simulationsgerät dargestellt, das bei der Ausbildung oder bei der Beurteilung der Befähigung oder bei der Demonstration praktischer Fertigkeiten zum Einsatz kommt. Zu diesen Arten der Simulation zählen insbesondere folgende Bereiche, ohne jedoch darauf beschränkt zu sein:

- .1 Navigation und Wachdienst;
- .2 Manövrieren und Führen des Schiffes;
- .3 Ladungsumschlag und Stauung;
- .4 Berichtswesen und Funkverkehr;
- .5 Betrieb der Haupt- und Hilfsmaschinen.

Simulation im Bereich Navigation und Wachdienst

68 Der Simulation im Bereich Navigation und Wachdienst dienende Gerätschaften sollen nicht nur alle einschlägigen Leistungsanforderungen nach Abschnitt A-I/12 erfüllen, sondern auch in der Lage sein, eine Simulation von Navigationshilfsmitteln und von deren Bedienelementen auf der Brücke zu bieten, die alle einschlägigen von der Organisation beschlossenen

Leistungsanforderungen erfüllen; sie sollen darüber hinaus Vorrichtungen zur Erzeugung von Geräuschen eingebaut haben und sollen

- .1 ein in Echtzeit arbeitendes Betriebsumfeld schaffen können, das insbesondere Steuerinstrumente zur Schiffsführung und Geräte zur Nachrichtenübermittlung darstellt, die den durchzuführenden Schiffsführungs- und Wachdienstaufgaben sowie den zu beurteilenden Schiffsführungsfertigkeiten entsprechen;
- .2 ein realistisches optisches Tages- oder Nacht-Szenario einschließlich veränderbarer Sichtweite bieten, oder stattdessen nur ein Szenario, wie es sich bei Nacht von der Brücke aus betrachtet bietet, wobei der Auszubildende ein Mindestsichtfeld in der Waagerechten mit frei einsehbaren Sektoren entsprechend den von ihm durchzuführenden Schiffsführungs- und Wachdienstaufgaben zur Verfügung hat;
- .3 die Bewegungsmuster des eigenen Schiffes in offenem Gewässer realistisch simulieren können, insbesondere unter Berücksichtigung der Auswirkungen von Wetter, Gezeiten, Meeresströmungen sowie der gegenseitigen Beeinflussung von anderen Schiffen und durch andere Schiffe;
- .4 die Verfahren zur Verständigung mit der Verkehrszentrale zwischen Schiff und Land realistisch simulieren können.

Simulation im Bereich Manövrieren und Führen des Schiffes

69 Der Simulation im Bereich Schiffsführung dienende Gerätschaften sollen nicht nur die in Absatz 37 aufgeführten Leistungsanforderungen erfüllen, sondern auch

- .1 ein realistisches optisches Tages- und Nacht-Szenario einschließlich veränderbarer Sichtweite bieten, wie es sich von der Brücke aus betrachtet bietet, wobei der Auszubildende ein Mindestsichtfeld in der Waagerechten mit frei einsehbaren Sektoren entsprechend den von ihm durchzuführenden Aufgaben im Bereich Manövrieren und Führen des Schiffes zur Verfügung hat;
- .2 die Bewegungsmuster des eigenen Schiffes bei der Revierfahrt realistisch simulieren können, insbesondere unter Berücksichtigung der Auswirkungen von Untiefen und engen Fahrwasserbegrenzungen.

70 In Fällen, in denen maßstabsgetreu nachgebaute bemannte Modelle für die Simulation im Bereich Manövrieren und Führen des Schiffes zum Einsatz kommen, sollen diese Gerät-

schaften nicht nur die in den Absätzen 68.3 und 69.2 aufgeführten Leistungsanforderungen erfüllen, sondern auch

- .1 so einzustellen sein, dass sie im jeweils gewählten Maßstab genau die Abmessungen, die Flächen, das Volumen und die Wasserverdrängung sowie die Geschwindigkeit eines echten Schiffes und die von einem echten Schiff für ein Wendemanöver benötigte Zeit und den dafür benötigten Raum abbilden sowie
- .2 über Bedienelemente für die Ruderanlage und die Maschinen verfügen, die auf die korrekte Zeitachse eingestellt sind.

Simulation im Bereich Ladungsumschlag und Stauung

71 Der Simulation im Bereich Umschlag und Stauen der Ladung dienende Gerätschaften sollen in der Lage sein, Gerät für den Ladungsumschlag und deren Bedienelemente zu simulieren, das alle einschlägigen von der Organisation beschlossenen Leistungsanforderungen erfüllt; diesen Gerätschaften sollen Vorrichtungen eingegliedert sein, die

- .1 ein realitätsnahes Betriebsumfeld schaffen können, zu dem insbesondere eine Ladekontrollstation mit einer solchen apparativen Ausstattung gehört, wie sie dem speziellen Typ der nachgebildeten Ladungsumschlagsanlage entspricht;
- .2 Lade- und Löschfunktionen sowie Stabilitäts- und Stressverteilungsdaten nachbilden können, die den durchzuführenden Aufgaben und den zu beurteilenden Fertigkeiten im Zusammenhang mit Ladungsumschlag und Stauen entsprechen;
- .3 die Tätigkeiten des Ladens, des Löschens, der Ballastnahme und Ballastabgabe sowie die einschlägigen dazugehörigen Vorgänge bei der Berechnung der Intaktstabilität, des Trimmings, der Krängung, der Festigkeit in der Schiffslängsachse, der Torsionsfestigkeit und der Leckstabilität simulieren können.

Simulation im Bereich Nachrichtenübermittlung über das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS)

72 Der Simulation im (GMDSS) dienende Gerätschaften sollen in der Lage sein, Gerät für die Nachrichtenübermittlung über das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem zu simulieren, das alle einschlägigen von der Organisation beschlossenen Leistungsanforderungen erfüllt; diesen Gerätschaften sollen Vorrichtungen eingegliedert sein, die

- .1 den Betrieb von VHF, VHF-DSC, NAVTEX, EPIRB und Wachempfänger simulieren können, wie er für den Erwerb des Beschränkt Gültigen Betriebszeugnisses für Funker vorgeschrieben ist;
- .2 den Betrieb von INMARSAT-A, -B und -C-Schiffs-Erdfunkstellen, MF/HF, NBDP, MF/HF-DSC, VHF, VHF-DSC, NAVTEX, EPIRB und Wachempfänger simulieren können, wie er für den Erwerb des Allgemeinen Betriebszeugnisses für Funker vorgeschrieben ist;
- .3 eine Sprechfunkverbindung mit Hintergrundgeräuschen bieten können;
- .4 eine Einrichtung zum Versand und Empfang gedruckten Textes bieten können;
- .5 ein in Echtzeit arbeitendes Betriebsumfeld schaffen können, das aus einer integrierten Anlage besteht, zu der mindestens eine von einer Lehrperson oder einem Beurteiler besetzten Funkstelle und mindestens zwei im GMDSS arbeitende Schiffs- oder Küsten-Funkstellen gehören.

Simulation im Bereich Betrieb der Haupt- und Hilfsmaschinen

73 Der Simulation eines Maschinenraums dienende Gerätschaften sollen in der Lage sein, eine Maschinenanlage mit Haupt- und Hilfs-Antriebsmaschine zu simulieren; diesen Gerätschaften sollen Vorrichtungen eingegliedert sein, die:

- .1 ein in Echtzeit arbeitendes Umfeld für Betriebsabläufe auf See und im Hafen schaffen können, zu dem Geräte für die Nachrichtenübermittlung sowie für die Simulation realitätsnaher Anlagen mit Haupt- und Hilfs-Antriebsmaschine sowie der dazugehörigen Bedienelemente gehören;
- .2 einschlägige nachgeordnete Anlagen simulieren können, zu denen – ohne darauf beschränkt zu sein – Kessel, die Ruderanlage, Anlagen für die Erzeugung und Verteilung elektrischer Kraft einschließlich Notstromaggregaten sowie Anlagen für die Kraftstoffversorgung, die Kühlwasserversorgung, die Kühlung sowie Leitungen für Bilgen- und Ballastwasser gehören sollen;
- .3 die Motorleistung und Fernerkundungssysteme überwachen und bewerten können;
- .4 Funktionsstörungen bei Maschinen simulieren können;

- .5 so eingerichtet sind, dass die Simulator-Einstellungen für veränderbare äußere Umstände (das Wetter, der Tiefgang des Schiffes, die Temperatur des Meerwassers und der Luft) verändert werden können und auf diese Weise die simulierten Betriebsabläufe beeinflusst werden können;
- .6 so eingerichtet sind, dass die Simulator-Einstellungen für äußere Umstände, die von der Lehrperson gesteuert werden (Luftfeuchtigkeit an Deck, Luftfeuchtigkeit in den Unterkünten, Luftstrom an Deck, Stärke der Vereisung, Betrieb der Deckskräne, Versorgung mit Starkstrom, Betrieb des Bugstrahlruders, Lastverteilung auf dem Schiff) verändert werden können;
- .7 so eingerichtet sind, dass die dynamischen Simulator-Einstellungen, die von der Lehrperson gesteuert werden (Betriebsabläufe in Notfallsituationen, Reaktionen auf bestimmte Vorgänge, Reaktionen des Schiffes) verändert werden können;
- .8 dazu dienen, zur Durchführung spezifischer Ausbildungsschritte bestimmte Vorgänge vom Gesamtsystem des Simulators zu isolieren, zum Beispiel die Regelung der Geschwindigkeit, die Stromversorgung, die Versorgung mit Dieselmotorkraftstoff, Schmieröl oder Schweröl, die Pumpen zum Lenzen des Meerwassers, das Dampfleitungssystem, die Abgasturbine und den Turbolader.

Abschnitt B-I/13

Anleitungen zur Durchführung von Erprobungen

(– bleibt frei –)

Abschnitt B-I/14

Anleitungen zu den Verantwortlichkeiten von Unternehmen sowie zur empfohlenen Verantwortung von Kapitänen und Besatzungsmitgliedern

Unternehmen

1 Alle Unternehmen sollen schiffsspezifische Einführungsausbildungen anbieten, die darauf gerichtet sind, neu an Bord gekommene Seeleute dabei zu unterstützen, sich mit allen Verfahren und Geräten vertraut zu machen, die einen Bezug zu ihrem jeweiligen Verantwortungsbereich haben. Die Unternehmen sollen darüber hinaus sicherstellen, dass

- .1 alle Seeleute auf einem mit Frei-Fall-Rettungsbooten ausgerüsteten Schiff nach Möglichkeit eine Ausbildung zur Einführung in die Verfahren des Einbootens

in solche Rettungsboote und des Aussetzens von solchen Rettungsboote erhalten;

- .2 Seeleute, die als Bedienungsmannschaften für Frei-Fall-Rettungsboote eingeteilt sind, sich nach Möglichkeit vor dem Dienstantritt einer angemessenen Ausbildung im Einbooten in solche Rettungsboote sowie im Aussetzen und Einholen von solchen Rettungsbooten unterzogen haben, zu der die Teilnahme an mindestens einem Aussetzvorgang im freien Fall gehört;
- .3 Personen, die in die Lage kommen können, im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) arbeitende Geräte bedienen zu müssen, beim Dienstantritt und in geeigneten Zeitabständen danach eine GMDSS-Einführungsausbildung erhalten.

2 Durch den nach Abschnitt A-I/14 Absatz 3 vorgeschriebene Einführungsausbildung muss zumindest sichergestellt werden, dass die Fähigkeiten erworben werden, die der Position oder den Aufgaben und Verantwortung angemessen sind, die ein- oder wahrgenommen werden sollen; dazu gehören im einzelnen folgende Bereiche:

Entwurf und betriebliche Beschränkungen

- .1 Es soll die Fähigkeit erworben werden, etwaige dem Schiff auferlegte betriebliche Beschränkungen zu verstehen und zu beachten sowie Leistungsbeschränkungen, die dazu gedacht sind, die Sicherheit menschlichen Lebens, des Schiffes und der Ladung zu gewährleisten, insbesondere Geschwindigkeitsbegrenzungen, zu verstehen und in der Praxis anzuwenden.

Verfahren für das Öffnen, Schließen und Sichern von Öffnungen in der Außenhaut des Schiffes

- .2 Es soll die Fähigkeit erworben werden, die für das betreffende Schiff eingeführten Verfahren betreffend das Öffnen, Schließen und Sichern von Bug-, Heck- und Seitentüren sowie Bug-, Heck- und Seitenrampen und für die richtige Bedienung der dazugehörigen Anlagen ordnungsgemäß anzuwenden.

Rechtsakte, Codes und Vereinbarungen mit Auswirkungen auf Ro-Ro-Fahrgastschiffe

- .3 Es soll die Fähigkeit erworben werden, internationale und innerstaatliche Vorschriften für Ro-Ro-Fahrgastschiffe, die für das betreffende Schiff und die wahrzunehmenden Aufgaben von Belang sind, zu verstehen und anzuwenden.

Vorschriften über und Beschränkungen von Stabilität und Stress

- .4 Es soll die Fähigkeit erworben werden, Stressbeschränkungen für empfindliche Teile des Schiffes, zum Beispiel Bugtüren und sonstige Verschlusseinrichtungen, die den Verschlusszustand gewährleisten, sowie besondere Überlegungen zur Stabilität, durch welche die Sicherheit von Ro-Ro-Fahrgastschiffen berührt werden kann, in sachgerechter Weise zu berücksichtigen.

Verfahren für die Instandhaltung von Spezialausrüstung auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen

- .5 Es soll die Fähigkeit erworben werden, die an Bord geltenden Verfahren für die Instandhaltung von Ein- und Vorrichtungen, die Ro-Ro-Fahrgastschiffen eigen sind, zum Beispiel Bug-, Heck- und Seitentüren sowie Bug-, Heck- und Seitenrampen, Speigatten und dazugehörige Anlagen, ordnungsgemäß anzuwenden.

Handbücher für das Laden und die Ladungssicherung sowie Ladungsrechner

- .6 Es soll die Fähigkeit erworben werden, die Handbücher für das Laden und die Ladungssicherung gegebenenfalls im Hinblick auf alle Arten von Straßen- und Schienenfahrzeugen richtig zu verwenden und die Stressgrenzen für Fahrzeugdecks zu beachten.

Gefahrgut-Ladebereiche

- .7 Es soll die Fähigkeit erworben werden, die für ausgewiesene Gefahrgut-Ladebereiche geltenden besonderen Vorsichtsmaßnahmen und Beschränkungen ordnungsgemäß zu beachten.

Notfallverfahren

- .8 Es soll die Fähigkeit erworben werden, die ordnungsmäßige Anwendung aller besonderen Verfahren
- .8.1 zur Verhinderung oder Verringerung eines Wassereintritts auf Fahrzeugdecks;
 - .8.2 zur Entfernung von Wasser von Fahrzeugdecks und
 - .8.3 zur weitest gehenden Verringerung der Auswirkungen von Wasser auf Fahrzeugdecks
- sicherzustellen.

Kapitän

- 3 Der Kapitän soll alle Schritte unternehmen, damit sämtliche Anweisungen des Unternehmens nach Abschnitt A-I/14 umgesetzt werden. Dazu gehören
- .1 die namentliche Erfassung aller neu an Bord des Schiffes gekommenen Seeleute, bevor ihnen irgendwelche Aufgaben zugewiesen werden;
 - .2 die Einräumung einer Gelegenheit für alle neu gekommene Seeleute,
 - .2.1 die Räume aufzusuchen, in denen künftig ihre hauptsächlichen Aufgaben wahrgenommen werden;
 - .2.2 sich mit dem Aufstellungsort, den Bedienelementen und den Eigenheiten der Anzeigen der Ausrüstungsgegenstände vertraut zu machen, die sie künftig bedienen oder benutzen;
 - .2.3 diese Ausrüstungsgegenstände – falls es möglich ist – in Betrieb zu nehmen und sie unter Benutzung der Bedienelemente am jeweiligen Ausrüstungsgegenstand praktisch auszuprobieren;
 - .2.4 sich umzusehen und Fragen an jemanden zu stellen, der mit dem betreffenden Ausrüstungsgegenstand, den Verfahren und den sonstigen Vorkehrungen bereits vertraut ist und der Informationen in einer Sprache weitergeben kann, die der betreffende Seemann versteht;
 - .3 die Gewährung einer passenden Zeitspanne anleitender Überwachung, wenn Zweifel daran bestehen, dass ein neu angemusterter Seemann mit der Ausrüstung an Bord, den betrieblichen Verfahrensweisen und sonstigen Vorkehrungen vertraut ist, die für die ordnungsmäßige Wahrnehmung seiner Aufgaben benötigt werden.

Besatzungsmitglieder

- 4 Seeleute, die neu auf einem Schiff sind, sollen in vollem Umfang jede gebotene Gelegenheit nutzen, um sich mit der Ausrüstung an Bord, den betrieblichen Verfahrensweisen und sonstigen Vorkehrungen vertraut zu machen, die für die ordnungsmäßige Wahrnehmung ihrer Aufgaben benötigt werden. Unmittelbar nach seinem erstmaligen Anbordgehen ist jeder Seemann dafür verantwortlich, sich mit der Arbeitsumgebung auf dem Schiff vertraut zu machen,

insbesondere im Hinblick auf neue oder ihm nicht vertraute Ausrüstung, Verfahrensweisen oder Vorkehrungen.

5 Jeder Seemann, der nicht ohne weiteres das Niveau an Vertrautheit erreicht, das erforderlich ist, um seine Aufgaben wahrnehmen zu können, ist verpflichtet, diese Tatsache seinem Vorgesetzten oder dem nach Abschnitt A-I/14 Absatz 2.2 benannten Besatzungsmitglied anzuzeigen und dabei die Ausrüstungsgegenstände, die Verfahrensweisen oder die Vorkehrungen zu benennen, mit denen er weiterhin nicht im erforderlichen Ausmaß vertraut ist.

Abschnitt B-I/15

Anleitungen zu den Übergangsbestimmungen

(– bleibt frei –)

Kapitel II

Anleitungen betreffend den Kapitän und den Decksbereich

Abschnitt B-II/1

Anleitungen zur Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr

Ausbildung

1 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über die Befähigung zum Nautischen Wachoffizier soll ein planmäßiges und gegliedertes Ausbildungsprogramm abgeschlossen haben, das darauf ausgerichtet ist, einen angehenden Schiffsoffizier darin zu unterstützen, die Befähigungsnorm nach Tabelle A-II/1 zu erfüllen.

2 Die Struktur des Ausbildungsprogramms soll in einem Ausbildungsplan dargestellt sein, in dem für alle Beteiligten klar und deutlich die Ziele jedes einzelnen Ausbildungsschrittes an Bord und an Land zum Ausdruck kommen. Es ist wichtig, dass der angehende Schiffsoffizier, die Lehrpersonen, die Schiffsbesatzung und die Angestellten im Landbetrieb der Reederei genau darüber Bescheid wissen, welche Einzelbefähigungen am Ende des Ausbildungsprogramms erlangt worden sein sollen und wie diese mittels einer Kombination aus theoretischer und praktischer Ausbildung sowie praktischer Erfahrung an Bord und an Land in die Tat umgesetzt werden soll.

3 Die verbindlich vorgeschriebenen Seefahrtzeiten sind von allergrößter Wichtigkeit für das Erlernen des Berufs, ein Schiffsoffizier zu sein, und für das Erreichen der vorgeschriebenen Befähigungsnorm ganz generell. Bei richtiger Planung und Gliederung der Seefahrtzeiten

werden die angehenden Schiffsoffiziere durch das Absolvieren dieser Zeiten in die Lage versetzt, notwendige Fertigkeiten zu erwerben und einzuüben, und erhalten die Gelegenheit geboten, erworbene Befähigungen zu demonstrieren und sie beurteilen zu lassen.

4 Bildet die Seefahrtzeit einen Teil eines zugelassenen Ausbildungsprogramms, so sollen die nachstehenden Grundsätze beachtet werden:

- .1 Das Ausbildungsprogramm an Bord soll ein in den Gesamt-Ausbildungsplan eingliederter Teil der Ausbildung sein.
- .2 Das Ausbildungsprogramm an Bord soll von dem Unternehmen betreut und koordiniert werden, welches das Schiff bereedert, auf dem die Seefahrtzeit abgeleistet werden soll.
- .3 Der angehende Schiffsoffizier soll ein Ausbildungsberichtsheft mit sich führen, damit über die praktische Ausbildung und Erfahrung auf See umfassend Buch geführt werden kann. Das Ausbildungsberichtsheft soll so gestaltet sein, dass es detaillierte Angaben zu den durchzuführenden Aufgaben sowie über den dabei erzielten Fortschritt liefert. Wird das Ausbildungsberichtsheft gewissenhaft geführt, so stellt es ein einzigartiges Beweismittel dafür dar, dass ein gegliedertes Ausbildungsprogramm an Bord abgeschlossen worden ist, das bei der für die Erteilung eines Zeugnisses erforderlichen Beurteilung der Befähigung berücksichtigt werden kann.
- .4 Der angehende Schiffsoffizier soll sich jederzeit dessen bewusst sein, dass es zwei eindeutig bestimmte Personen gibt, die für die Betreuung des Ausbildungsprogramms an Bord unmittelbar zuständig sind. Die erste dieser beiden Personen ist ein befähigter Schiffsoffizier mit seemännischer Praxiserfahrung, der als 'Ausbildungs-Offizier an Bord' bezeichnet wird; dieser soll unter der Ägide des Kapitäns für die Dauer jeder einzelnen Reise die Durchführung des Ausbildungsprogramms organisieren und überwachen. Die zweite dieser beiden Personen soll eine vom Unternehmen benannte Person sein, die als 'Ausbildungs-Offizier des Unternehmens' bezeichnet wird; diese soll die Gesamtverantwortung für das Ausbildungsprogramm sowie für die Koordination mit Ausbildungsstätten haben.
- .5 Das Unternehmen soll sicherstellen, dass im Rahmen der normalen unveränderbaren Betriebsabläufe des Schiffes angemessene Zeiträume für die Abwicklung des Ausbildungsprogramms an Bord reserviert werden.

Aufgaben und Verantwortung

5 In der folgenden Übersicht werden die Aufgaben und Verantwortung der an der Organisation und Durchführung der Ausbildung an Bord Beteiligten kurzgefasst dargestellt.

- .1 Der Ausbildungs-Offizier des Unternehmens soll zuständig sein:
 - .1.1 für die Gesamtverwaltung des Ausbildungsprogramms;
 - .1.2 für die Überwachung des Ausbildungsfortschritts des angehenden Schiffsoffiziers im gesamten Verlauf der Bordausbildung;
 - .1.3 dafür, bei Bedarf Hinweise zu geben und sicherzustellen, dass alle mit dem Ausbildungsprogramm befassten Personen ihre Aufgaben wahrnehmen.
- .2 Der Ausbildungs-Offizier an Bord soll zuständig sein:
 - .2.1 für die Organisation des Programmteils der praktischen Ausbildung auf See;
 - .2.2 dafür, in einer Funktion als Aufseher sicherzustellen, dass das Ausbildungsberichtsheft ordnungsgemäß geführt wird und dass auch alle sonstigen Vorschriften erfüllt werden;
 - .2.3 dafür, sicherzustellen, soweit dies durchführbar ist, dass die Zeit, die der angehende Schiffsoffizier an Bord verbringt, hinsichtlich seiner Ausbildung und Erfahrung so nützlich wie nur möglich ist und mit den Zielen des Ausbildungsprogramms, dem Ausbildungsfortschritt und den betrieblichen Notwendigkeiten auf dem Schiff harmoniert.
- .3 Die Verantwortung des Kapitäns sollen sein,
 - .3.1 das Bindeglied zwischen dem Ausbildungs-Offizier an Bord und dem Ausbildungs-Offizier des Unternehmens an Land darzustellen;
 - .3.2 eine Überbrückungsfunktion einzunehmen, falls der Ausbildungs-Offizier an Bord im Verlauf der Reise abgelöst werden sollte;
 - .3.3 sicherzustellen, dass alle Beteiligten das Ausbildungsprogramm an Bord wirksam durchführen.

- .4 Die Aufgaben des angehenden Schiffsoffiziers sollen sein,
 - .4.1 das Ausbildungsprogramm getreu den Vorgaben und sorgfältig abzuarbeiten;
 - .4.2 aus den gebotenen Gelegenheiten, ob innerhalb oder außerhalb der Arbeitszeit, das meismögliche herauszuholen;
 - .4.3 das Ausbildungsberichtsheft stets auf dem aktuellen Stand zu halten und sicherzustellen, dass es jederzeit zur Einsichtnahme zur Verfügung steht.

Einarbeitungszeit

6 Zu Beginn des Programms sowie jedes Mal zu Beginn einer Reise auf einem anderen als dem bisherigen Schiff sollen den angehenden Schiffsoffizieren vollständige Informationen und Hinweise darüber gegeben werden, was von ihnen erwartet wird und wie das Ausbildungsprogramm im Einzelnen durchgeführt werden soll. Die Einarbeitungszeit bietet Gelegenheit, angehende Schiffsoffiziere über wichtige Aspekte der Aufgaben ins Bild zu setzen, die sie künftig wahrnehmen werden, wobei auf Aspekte sicherer Arbeitsverfahren und des Schutzes der Meeresumwelt besonderer Wert zu legen ist.

Bordausbildungsprogramm

7 Das Ausbildungsberichtsheft soll unter anderem eine Anzahl Ausbildungsaufgaben oder -pflichten enthalten, die als Teil des Ausbildungsprogramms an Bord nach einem genehmigten Lehrplan unternommen werden sollen. Diese Aufgaben oder Pflichten sollen in einem Zusammenhang mindestens mit folgenden Bereichen stehen:

- .1 Ruderanlagen;
- .2 allgemeine Seemannschaft;
- .3 Festmachen, Ankern und andere hafenbezogene Vorgänge;
- .4 Rettungsmittel und Brandbekämpfungsausrüstung;
- .5 Anlagen und Geräte;
- .6 ladungsbezogene Tätigkeiten;
- .7 Tätigkeiten auf der Brücke und Wachdienst;

.8 Grundkenntnisse über die Gegebenheiten im Maschinenraum.

8 Es ist äußerst wichtig, dass der angehende Schiffsoffizier ausreichend Gelegenheit erhält, unter Aufsicht Erfahrungen mit dem Wachdienst auf der Brücke zu sammeln, besonders in den späteren Stufen des Ausbildungsprogramms an Bord.

9 Die von den angehenden Schiffsoffizieren bei jeder im Ausbildungsberichtsheft aufgeführten Aufgabe oder Pflicht erbrachten Leistungen sollen von einem Schiffsoffizier mit nachgewiesener Befähigung unter Hinzufügung seines Namenszeichens protokolliert werden, wenn nach Meinung des betreffenden Schiffsoffiziers mit nachgewiesener Befähigung ein angehender Schiffsoffizier einen zufriedenstellenden Fachkundestand erreicht hat. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, sich stets vor Augen zu halten, dass ein angehender Schiffsoffizier möglicherweise seine Fähigkeiten erst bei mehreren Gelegenheiten demonstrieren muss, bevor ein Schiffsoffizier mit nachgewiesener Befähigung zweifelsfrei davon überzeugt ist, dass ein zufriedenstellender Fachkundestand erreicht worden ist.

Überwachung und Erörterung des Ausbildungsfortschritts

10 Hinweise und eine Erörterung des Ausbildungsfortschritts stellen wesentliche Hilfsmittel dar, um sicherzustellen, dass angehende Schiffsoffiziere sich vollständig der Ausbildungsfortschritte bewusst sind, die sie machen, und sie in die Lage versetzt werden, in Entscheidungen über ihre künftigen Ausbildungsschritte einbezogen zu werden. Um die richtige Wirkung zu erzielen, sollen solche Erörterungen des Ausbildungsfortschritts mit Informationen verbunden werden, die mit Hilfe des Ausbildungsberichtsheftes und gegebenenfalls anderer Quellen gewonnen wurden. Das Ausbildungsberichtsheft soll vom Kapitän und dem Ausbildungs-Offizier an Bord am Beginn, im Verlauf und am Ende jeder Reise aufmerksam durchgelesen und mit einem förmlichen Vermerk versehen werden. Zwischen jeweils zwei Reisen soll das Ausbildungsberichtsheft auch vom Ausbildungs-Offizier des Unternehmens geprüft und mit einem Vermerk versehen werden.

Beurteilung der Fähigkeiten und Fertigkeiten im Zusammenhang mit dem Brückenwachdienst

11 Ein Bewerber um ein Befähigungszeugnis, der eine besondere Ausbildung in den für die Wahrnehmung von Aufgaben des Brückenwachdienstes notwendigen Fähigkeiten und Fertigkeiten sowie eine Beurteilung dieser Fähigkeiten und Fertigkeiten erhalten haben muss, soll durch Demonstration entweder an einem Simulator oder aber (als Teil eines Ausbildungsprogramms an Bord eines Schiffes nach einem genehmigten Lehrplan) an Bord einen Nach-

weis darüber erbringen, dass Fertigkeiten und Fähigkeit, als Nautischer Wachoffizier tätig zu sein, mindestens in den nachstehend genannten Bereichen erworben worden sind:

- .1 Vorbereitung und Durchführung einer Reise, insbesondere
 - .1.1 Auslegung und Anwendung von aus Seekarten gewonnenen Angaben;
 - .1.2 Positionsbestimmung in Küstengewässern;
 - .1.3 Anwendung grundlegender aus Gezeitentafeln und sonstigen nautischen Veröffentlichungen gewonnener Angaben;
 - .1.4 Überprüfung und Bedienung von Geräten auf der Brücke;
 - .1.5 Überprüfung von Magnet- und Kreiselkompassen;
 - .1.6 Beurteilung der vorliegenden meteorologischen Daten;
 - .1.7 Positionsbestimmung mit Hilfe von Himmelskörpern;
 - .1.8 die Kompassfehler mit Hilfe von Himmelskörpern und irdischen Bezugspunkten zu bestimmen;
 - .1.9 Durchführung von Berechnungen für Reiseabschnitte von bis zu 24 Stunden Dauer;
- .2 Bedienung elektronischer Navigationssysteme und Anwendung aus ihnen gewonnener Daten;
- .3 Bedienung des Radargeräts, der ARPA-Anlage und ECDIS sowie Anwendung von Radarinformationen für Zwecke der Navigation und der Kollisionsverhütung;
- .4 Bedienung der Antriebs- und der Ruderanlage zur Regelung von Kurs und Geschwindigkeit;
- .5 Wahrnehmung routinemäßiger und außergewöhnlicher Verfahren im Brückenwachdienst;
- .6 Durchführung der bei der Rettung eines über Bord gegangenen Mannes notwendigen Manöver;

- .7 Einleitung von Maßnahmen, die bei einer unmittelbar drohenden Notfallsituation (zum Beispiel einem Brand, einem Zusammenstoß oder einer Strandung) oder unmittelbar nach einer solchen Situation zu treffen sind;
- .8 Einleitung von Maßnahmen im Fall einer Funktionsstörung oder eines Ausfalls von Geräten oder Anlagen von größerer Bedeutung (zum Beispiel der Ruderanlage, der Stromversorgung oder von Navigationssystemen);
- .9 Abwicklung des Funkverkehrs sowie Abgabe von Sicht- und Schallsignalen in normalen sowie in Notfallsituationen;
- .10 Überwachung und sichere Bedienung der Sicherheits- und Alarmierungssysteme, insbesondere der Anlagen zur bordinternen Kommunikation.

12 Die Beurteilung der Fähigkeiten und Fertigkeiten im Zusammenhang mit dem Brückenwachdienst soll

- .1 unter Zugrundelegung der in Tabelle A-II/1 dargestellten Kriterien für die Beurteilung der Befähigung für schiffsführungsbezogene Funktionen erfolgen;
- .2 soll sicherstellen, dass der Kandidat die Aufgaben des Brückenwachdienstes nach Maßgabe der Grundsätze für die Brückenwache (Abschnitt A-VIII/2 Teil 4-1) und der Anleitungen zum Gehen der Brückenwache (Abschnitt B-VIII/2 Teil 4-1) wahrnimmt.

Beurteilung der Befähigung

13 Die Befähigungsnorm, die bei der Bewerbung um ein Zeugnis über die Befähigung zum Nautischen Wachoffizier zu erfüllen ist, ist in Tabelle A-II/1 dargestellt. In dieser Norm ist festgelegt, welche Kenntnisse und Fertigkeiten verlangt werden, und wie diese Kenntnisse und Fertigkeiten auf die an Bord vorgeschriebene Leistungsnorm anzuwenden sind.

14 Der Umfang der verlangten Kenntnisse ist im Grundgedanken der 'Befähigung' stillschweigend subsumiert. Die Beurteilung der Befähigung soll deshalb mehr umfassen als die unmittelbaren sachlichen Erfordernisse der wahrzunehmenden Tätigkeiten, Fertigkeiten und Aufgaben und soll auch die weiterreichenden Aspekte berücksichtigen, die zur vollständigen Erfüllung der Erwartungen an eine fachlich einwandfreie Leistung als Schiffsoffizier erforderlich sind. Hierzu gehören einschlägige Kenntnisse, theoretische Grundsätze und eine Auffassungsgabe, die in unterschiedlicher Abstufung in jedem Befähigungsniveau gegeben sein müssen. Ebenso gehört dazu das fachkundige Wissen darüber, was zu tun ist, wie und wann

es zu tun ist und warum es getan werden soll. Die sachgerechte Anwendung der obigen Ausführungen wird dabei helfen, dass ein Bewerber in der Lage ist,

- .1 auf unterschiedlichen Schiffen und unter den verschiedensten Umständen sach- und fachkundig tätig zu sein;
- .2 unvorhergesehene Ereignisse zu erahnen, sich darauf vorzubereiten und damit umzugehen;
- .3 sich an neue oder sich ändernde Erfordernisse anzupassen.

15 Mit den in Spalte 4 von Tabelle A-II/1 dargestellten Kriterien für die Beurteilung der Befähigung werden die wesentlichen Aspekte einer funktionsangemessenen Leistungserbringung festgelegt, und zwar in erster Linie gemessen an den Ergebnissen. Diese Kriterien sind so formuliert, dass sie einer Beurteilung der Leistungen eines Bewerbers zugrunde gelegt werden können; dies soll im Ausbildungsberichtsheft angemessen beurkundet werden.

16 Die Beurteilung der Befähigung erfolgt dadurch,

- .1 dass ausreichende aussagekräftige und verlässliche Nachweise darüber gesammelt werden, dass der Bewerber über die Kenntnisse, das Verständnis und die Fachkunde verfügt, um die in Spalte 1 von Tabelle A-II/1 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen, sowie dadurch,
- .2 dass diese Nachweise unter Zugrundelegung der in der Norm festgelegten Kriterien beurteilt werden.

17 Die Vorkehrungen für die Beurteilung der Befähigung sollen so gestaltet sein, dass unterschiedliche Bewertungsverfahren berücksichtigt werden können, mit denen unterschiedliche Arten von Nachweisen über die Befähigung eines Bewerbers geführt werden können; dazu gehören beispielsweise

- .1 die unmittelbare Beobachtung von Arbeitstätigkeiten (insbesondere während der Seefahrtzeit);
- .2 Prüfungen zur Feststellung von Fertigkeiten, Fachkunde und Befähigung;
- .3 die Ausarbeitung von Projekten und die Anfertigung von schriftlichen Arbeiten;
- .4 Nachweise aus früheren Erfahrungsdienstzeiten;

.5 schriftliche, mündliche und computergestützte Frage-und-Antwort-Sitzungen.

18 Eine oder mehrere der vier erstgenannten Methoden sollen quasi standardmäßig dazu benutzt werden, einen Nachweis für die geforderten Fähigkeiten zu erhalten; zusätzlich können geeignete Frage-und-Antwort-Sitzungen einen Nachweis für das Vorliegen von Kenntnissen in und Verständnis von benachbarten Lehrgegenständen liefern.

Ausbildung in astronomischer Navigation

19 Nachstehend werden kurz die Bereiche aufgeführt, die für die Ausbildung in astronomischer Navigation empfohlen werden:

- .1 korrekte Beschickung des Sextanten bezüglich der beschickbaren Fehler;
- .2 Bestimmung des korrigierten Messwertes der vom Sextanten gemessenen Höhe von Himmelskörpern;
- .3 akkurate Berechnung der Sichtfeldverringerng unter Verwendung einer vorteilhaften Methode;
- .4 Berechnung der Zeit des Eintritts der Mittagshöhe der Sonne;
- .5 Berechnung der geographischen Breite des Schiffsortes anhand des Standortes des Polarsterns oder anhand der Mittagshöhe der Sonne;
- .6 akkurates Plotten der Positionslinie(n) sowie Positionsbestimmung;
- .7 Bestimmung des Zeitpunktes der Sichtbarkeit des Sonnenaufgangs oder Sonnenuntergangs unter Verwendung einer vorteilhaften Methode;
- .8 Festlegung und Auswahl der zur Verwendung in der Dämmerung am besten geeigneten Himmelskörper;
- .9 Bestimmung der Kompassfehler nach Azimut oder Amplitude unter Verwendung einer vorteilhaften Methode;
- .10 nautische Astronomie in dem Umfang, wie sie zur Unterstützung bei der Wahrnehmung der in den vorstehenden Absätzen 19.1 bis 19.9 vorgeschriebenen Befähigungen gebraucht wird.

20 Die Ausbildung in astronomischer Navigation kann auch eine Ausbildung im Gebrauch eines elektronischen nautischen Almanachs und von Software zur Berechnung von Werten für die astronomische Navigation umfassen.

Abschnitt B-II/2

Anleitungen zur Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Kapitän und zum Ersten Offizier auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr

(Anleitungen hierzu in Abschnitt B-II/1)

Abschnitt B-II/3

Anleitungen zur Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Nautischen Wachoffizier sowie zum Kapitän auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von weniger als 500

(Anleitungen hierzu in Abschnitt B-II/1)

Abschnitt B-II/4

Anleitungen zur Ausbildung und zur Erteilung von Zeugnissen, die Schiffssleute berechtigen, der Brückenwache anzugehören

1 Die Vertragsparteien sind aufgefordert, zusätzlich zu den in Tabelle A-II/4 dieses Codes aufgeführten Vorschriften aus Sicherheitsgründen die nachstehend aufgeführten Lehrgegenstände in den Ausbildungskanon für Schiffssleute mit der Berechtigung, der Brückenwache anzugehören, aufzunehmen:

- .1 Grundkenntnisse der Kollisionsverhütungsregeln von 1972 in ihrer jeweils geltenden Fassung;
- .2 Ausbringen einer Lotsenleiter;
- .3 Verstehen von Ruderkommandos, die von Lotsen in englischer Sprache gegeben werden;
- .4 Ausbildung im fachkundigen Umgang mit Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten;
- .5 Unterstützung beim Anlegen am und Ablegen vom Liegeplatz sowie beim Bugsieren;
- .6 Grundkenntnisse übers Ankern;

- .7 Grundkenntnisse über gefährliche Güter;
- .8 Grundkenntnisse über Stauverfahren sowie über Vorkehrungen für das Anbordbringen von Vorräten;
- .9 Grundkenntnisse über die Instandhaltung des Decks und über das Handwerkszeug, das an Deck verwandt wird.

Abschnitt B-II/5

Anleitungen zur Erteilung von Zeugnissen, die Schiffsleute zum Dienst als Vollmatrosen im Decksbereich berechtigen

Die Ausbildung an Bord soll in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet werden.

Kapitel III

Anleitungen betreffend den technischen Bereich

Abschnitt B-III/1

Anleitungen zur Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Technischen Wachoffizier in besetzten Maschinenräumen oder zum Technischen Schiffsoffizier im Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen

- 1 Das in Tabelle A-III/1 angesprochene Handwerkszeug umfasst handgeführte Werkzeuge, übliche Messgeräte, Drehmaschinen, Bohrmaschinen, Schweißgeräte und Fräsmaschinen.
- 2 Die landseitige Ausbildung in handwerklichen Fertigkeiten kann in einer schulischen Ausbildungsstätte oder in einem zugelassenen Werkstattbetrieb durchgeführt werden.
- 3 Die Ausbildung an Bord soll von Beurteilern mit der entsprechenden Befähigung in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft angemessen beurkundet werden.

Abschnitt B-III/2

Anleitungen zur Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Leiter der Maschinenanlage und zum Zweiten technischen Schiffsoffizier von Schiffen mit einer Antriebsleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt

(– bleibt frei –)

Anleitungen zur Ausbildung von technischem Personal mit umfassender Verantwortung für den Betrieb und die Sicherheit von elektrisch betriebenen Anlagen mit einer Spannung von mehr als 1000 Volt

1 Die Ausbildung von technischem Personal mit umfassender Verantwortung für den Betrieb und die Sicherheit von elektrisch betriebenen Anlagen mit einer Spannung von mehr als 1000 Volt soll mindestens nachstehende Punkte umfassen:

- .1 Vorschriften über Funktionen, Betrieb und Sicherheit von Mittelspannungsanlagen an Bord von Schiffen;
- .2 Erteilung von Arbeitsanweisungen an zweckmäßig befähigte Personen zur Durchführung von Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten an Mittelspannungs-Schaltanlagen unterschiedlicher Baumuster;
- .3 Treffen von Abhilfemaßnahmen bei Betriebsstörungen an Mittelspannungsanlagen;
- .4 Ausarbeitung eines Auswechselplans für das richtige Vorgehen beim Isolieren bestimmter Bauteile von Mittelspannungsanlagen;
- .5 Auswahl geeigneter Geräte für das Isolieren und Überprüfen von Mittelspannungsanlagen;
- .6 Durchführen von Auswechsel- und Isolierungsverfahren an Mittelspannungsanlagen an Bord von Schiffen;
- .7 Messungen des Isolationswiderstands und Ermittlung des Polarisationsindex an Mittelspannungsanlagen;

Abschnitt B-III/3

Anleitungen zur Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Leiter der Maschinenanlage und zum Zweiten technischen Schiffsoffizier von Schiffen mit einer Antriebsleistung zwischen 750 und 3 000 Kilowatt

(– bleibt frei –)

Abschnitt B-III/4

Anleitungen zur Ausbildung von und zur Erteilung von Zeugnissen, die Schiffsleute berechtigen, der Maschinenwache in besetzten Maschinenräumen anzugehören oder zum Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt zu werden

1 Die Vertragsparteien sind aufgefordert, zusätzlich zu den in Tabelle A-III/4 dieses Codes aufgeführten Vorschriften aus Sicherheitsgründen die nachstehend aufgeführten Punkte in den Ausbildungsplan für Schiffsleute mit der Berechtigung, der Maschinenwache in besetzten Maschinenräumen anzugehören oder zum Bereitschaftsdienst in zeitweise unbesetzten Maschinenräumen eingeteilt zu werden, aufzunehmen:

- .1 Grundkenntnisse im routinemäßigen Betrieb von Pumpen, beispielsweise der Bilgen-, Ballast- und Ladepumpensysteme;
- .2 Grundkenntnisse über elektrische Anlagen und die mit ihnen verbundenen Gefahren;
- .3 Grundkenntnisse über Wartung und Instandsetzung von Maschinenanlagen sowie über Werkzeug, das im Maschinenraum verwandt wird;
- .4 Grundkenntnisse über das Stauen sowie über Vorkehrungen für das Anbordbringen von Vorräten.

Abschnitt B-III/5

Anleitungen zur Erteilung von Zeugnissen, die Schiffsleute zum Dienst als Vollmatrosen im Maschinenbereich berechtigen

Die Ausbildung an Bord soll in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet werden.

Abschnitt B-III/6

Anleitungen zur Ausbildung und zur Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum Elektrotechnischen Schiffsoffizier

Die Vertragsparteien sind aufgefordert, zusätzlich zu den in Tabelle A-III/6 dieses Codes aufgeführten Vorschriften Entschließung A.702(17) betreffend Richtlinien für die Instandhaltung von Funkanlagen für das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) in ihren Ausbildungsprogrammen zu berücksichtigen.

Abschnitt B-III/7

Anleitungen zur Ausbildung und zur Erteilung von Schiffselektrikerzeugnissen

(– bleibt frei –)

Anleitungen betreffend Funkverkehr und Funker

Abschnitt B-IV/1

Anleitungen zur Anwendung von Kapitel IV

(– bleibt frei –)

Abschnitt B-IV/2

Anleitungen zur Ausbildung von sowie zur Erteilung von Zeugnissen über die Befähigung zum GMDSS-Funker

AUSBILDUNG IM ZUSAMMENHANG MIT DEM FUNKELEKTRONIKZEUGNIS

1. KLASSE

Allgemeines

1 Bereits vor Beginn der Ausbildung soll festgestellt sein, dass der Bewerber die Vorschriften bezüglich der körperlichen Tauglichkeit erfüllt, insbesondere hinsichtlich des Hör-, Seh- und Sprechvermögens.

2 Die Ausbildung soll sich auf das STCW-Übereinkommen, auf die Vollzugsordnung für den Funkdienst in der Anlage zum Internationalen Fernmeldevertrag (VO Funk) und auf das derzeit geltende Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) unter besonderer Beachtung der Bestimmungen für das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) stützen. Bei der Ausarbeitung der einschlägigen Ausbildungsvorschriften sollen zumindest die in den nachstehenden Absätzen 3 bis 14 genannten Kenntnisse und Ausbildungsinhalte berücksichtigt werden.

Theoretische Ausbildung

3 Kenntnis der allgemeinen Grundsätze und der grundlegenden Faktoren, die für die sichere und wirkungsvolle Benutzung aller für das GMDSS benötigten Anlagenteile und Geräte notwendig sind, in einem Umfang, der ausreicht, um die Erfüllung der Bestimmungen über die praktische Ausbildung nach Absatz 13 zu ermöglichen.

4 Kenntnisse über Benutzung, Betrieb und Einsatzbereiche von GMDSS-Teilsystemen, insbesondere über die Kennwerte der Satellitensysteme, über die Systeme zur Verbreitung nautischer und meteorologischer Warnmeldungen sowie über die Auswahl der jeweils am besten geeigneten Mittel und Wege der Nachrichtenübermittlung.

5 Kenntnisse über die Grundlagen der Elektrizität sowie über die theoretischen Grundlagen von Funk und Elektronik in einem Umfang, der ausreicht, um die Erfüllung der in den nachstehenden Absätzen 6 bis 10 wiedergegebenen Bestimmungen zu ermöglichen.

6 theoretische Kenntnisse über GMDSS-Funkgeräte, insbesondere über Sende- und Empfangsgeräte für die Schmalband-Fernschreibtelegrafie (NBDP) und für den Sprechfunk, über Geräte für den Digitalen Selektivruf (DSC), über Schiffs-Erdfunkstellen, über Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRBs), über Seefunk-Antennenanlagen, über Funkgeräte für Überlebensfahrzeuge mit allen Hilfsgeräten, insbesondere über die Anlagen für die Stromversorgung; zusätzlich allgemeine Kenntnisse über die Grundlagen sonstiger üblicherweise für die Funknavigation benutzter Geräte mit besonderer Bezugnahme darauf, wie diese Geräte einsatzbereit zu halten sind.

7 Kenntnis der Faktoren, welche die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Anlagen beeinflussen, sowie über Wartungsverfahren und über die sachgerechte Benutzung von Prüfgeräten.

8 Kenntnisse über Mikroprozessoren sowie über die Fehlersuche in Anlagen, die Mikroprozessoren benutzen.

9 Kenntnisse über die Bedienelemente von GMDSS-Funkgeräten, einschließlich der Elemente, die zur Überprüfung und zur Fehlersuche dienen.

10 Kenntnisse über die Verwendung von Computersoftware für die GMDSS-Funkgeräte und über Methoden zur Bereinigung von Fehlern, die dadurch verursacht werden, dass die Anlagensteuerung mit Hilfe solcher Software ausgefallen ist.

Regelungen und Unterlagen

11 Kenntnisse über:

- .1 das SOLAS-Übereinkommen und über die Vollzugsordnung für den Funkdienst mit besonderem Gewicht auf
 - .1.1 dem Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr;
 - .1.2 der Vermeidung schädlicher Interferenzen, insbesondere beim Not- und beim Sicherheitsverkehr;
 - .1.3 der Verhinderung unerlaubten Sendeverkehrs;

- .2 sonstige Unterlagen, die sich auf betriebliche Verfahren sowie auf Verfahren der Nachrichtenübermittlung im Not- und im Sicherheitsverkehr sowie im öffentlichen Seefunkdienst beziehen, insbesondere im Zusammenhang mit Gebühren, nautischen Warnnachrichten sowie Wettermeldungen im klassischen beweglichen Seefunkdienst und im beweglichen Seefunkdienst über Satelliten;
- .3 den Gebrauch des Internationalen Signalbuchs und der IMO-Standard-Redewendungen für die Seefahrt.

Funkwache und Verfahren bei der Durchführung

- 12 Kenntnisse über und gegebenenfalls Ausbildung in
 - .1 Verfahren der Nachrichtenübermittlung und Verhaltensdisziplin zur Verhinderung von schädlichen Interferenzen in GMDSS-Teilsystemen;
 - .2 Verfahren für die Verwendung von Angaben aus der Ausbreitungsvorhersage zur Festlegung der für die Nachrichtenübermittlung am besten geeigneten Frequenzen;
 - .3 Aspekte der Funkwache, die für alle GMDSS-Teilsysteme von Belang sind, sowie Kenntnisse in der Abwicklung des Funkverkehrs, insbesondere betreffend die Verfahren für den Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr, sowie im Führen des Funktagebuchs;
 - .4 Gebrauch des Internationalen Phonetischen Alphabets;
 - .5 Überwachung einer Notverkehrsfrequenz bei gleichzeitiger Überwachung oder Verkehrsabwicklung auf mindestens einer anderen Frequenz;
 - .6 Nutzung von Schiffsmeldesystemen und den bei ihrer Nutzung anzuwendenden Verfahren;
 - .7 Verfahren für die Abwicklung des Funkverkehrs im Sinne des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR);
 - .8 Nutzung von funkärztlichen Diensten und den bei ihrer Nutzung anzuwendenden Verfahren;
 - .9 Ursachen für Notfall-Fehlalarme und Möglichkeiten, sie zu vermeiden.

Praktische Ausbildung

13 Eine praktische Ausbildung, begleitet von passenden Übungen im Labor, soll in nachstehenden Tätigkeiten erteilt werden:

- .1 die korrekte und wirksame Bedienung aller GMDSS-Teilsysteme und -Geräte unter normalen Ausbreitungsbedingungen und unter typischen Interferenzbedingungen;
- .2 sicherer Betrieb sämtlicher Einrichtungen zur Nachrichtenübermittlung im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem sowie Hilfsvorrichtungen, einschließlich Sicherheitsvorkehrungen;
- .3 ausreichende und genaue Fertigkeiten im Gebrauch von Tastaturen zur zufriedenstellenden Bewerkstelligung des Austauschs von Nachrichten;
- .4 das handwerklich richtige Vorgehen
 - .4.1 beim Abstimmen von Empfangs- und Sendeanlagen für die jeweils geeignetste Betriebsart einschließlich Digitalem Selektivruf und Funkfern schreiben;
 - .4.2 bei der Abstimmung oder Ausrichtung der Antenne(n);
 - .4.3 bei der Verwendung funktechnischer Rettungsmittel;
 - .4.4 bei der Verwendung von Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRBs);
- .5 Errichtung, Instandsetzung oder Wartung der Antenne(n);
- .6 Lesen und Verstehen von bildlichen Darstellungen, Ablaufdiagrammen und Schaltzeichnungen;
- .7 Benutzung und Pflege des Handwerkszeugs und der Prüfinstrumente, die auf See zur Durchführung von Wartungsarbeiten an der Elektronik benötigt werden;
- .8 Techniken für das Verbinden durch Löten sowie für das Lösen von Lötverbindungen von Hand, insbesondere spezifische solche Techniken zur Verwendung bei Halbleitern und modernen Schaltungen, sowie die Fähigkeit zur Entscheidung darüber, ob eine bestimmte Schaltung dafür geeignet ist, dass an ihr von Hand eine Verbindung durch Löten geschaffen oder eine Lötverbindung von Hand gelöst wird;

- .9 Fehlersuche und -beseitigung auf der Ebene von Bauteilgruppen, soweit dies praktisch durchführbar ist, und auf der Ebene von Bauteilen und Modulen in anderen Fällen;
- .10 Erkennen und Beseitigen der Umstände, die dazu beigetragen haben, dass ein bestimmter Fehler entstanden ist;
- .11 Wartungsverfahren (sowohl vorbeugende Instandhaltung als auch Instandsetzung) für alle GMDSS-Geräte zur Nachrichtenübermittlung sowie für alle Ausrüstungsgegenstände für die Funknavigation;
- .12 Verfahren zur Dämpfung elektrischer und elektromagnetischer Interferenzen, zum Beispiel durch Bindung, Abschirmung oder Umleitung.

Verschiedenes

- 14 Kenntnisse über und gegebenenfalls Ausbildung in
 - .1 englische Sprache in Wort und Schrift für den zufriedenstellenden Austausch von Nachrichten, die für den Schutz des menschlichen Lebens auf See von Bedeutung sind;
 - .2 Geographie der gesamten Welt, insbesondere über wichtigste Schifffahrtswege, sowie über die Dienste von Seenotleitstellen (RCCs) und über die dazugehörigen Nachrichtenübermittlungswege;
 - .3 Überleben auf See, die Bedienung von Rettungs- und Bereitschaftsbooten, von Rettungsflößen sowie von Rettungsgeräten und ihrer jeweiligen Ausrüstung mit besonderem Bezug zu funktechnischen Rettungsmitteln;
 - .4 Brandverhütung und Brandbekämpfung mit besonderem Bezug zur Funkanlage;
 - .5 Maßnahmen für die Sicherheit des Schiffes und die Personen an Bord zur Verhütung von Gefahren im Zusammenhang mit den Funkgeräten, insbesondere von Gefahren durch Elektrizität und Strahlung sowie von chemischen und mechanischen Gefahren;
 - .6 Erste Hilfe einschließlich Maßnahmen zur Wiederbelebung durch Herzmassage und Beatmung;

- .7 Koordinierte Weltzeit (UTC), weltweite Zeitzonen und internationale Datumsgrenze.

AUSBILDUNG IM ZUSAMMENHANG MIT DEM FUNKELEKTRONIKZEUGNIS 2. KLASSE

Allgemeines

15 Bereits vor Beginn der Ausbildung soll festgestellt sein, dass der Bewerber die Vorschriften bezüglich der körperlichen Tauglichkeit erfüllt, insbesondere hinsichtlich des Hör-, Seh- und Sprechvermögens.

16 Die Ausbildung soll sich auf das STCW-Übereinkommen und auf das derzeit geltende SOLAS-Übereinkommen unter besonderer Beachtung der Bestimmungen für das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) stützen. Bei der Ausarbeitung der einschlägigen Ausbildungsvorschriften sollen zumindest die in den nachstehenden Absätzen 17 bis 28 genannten Kenntnisse und Ausbildungsinhalte berücksichtigt werden.

Theoretische Ausbildung

17 Kenntnis der allgemeinen Grundsätze und der grundlegenden Faktoren, die für die sichere und wirkungsvolle Benutzung aller für das GMDSS benötigten Anlagenteile und Geräte notwendig sind, in einem Umfang, der ausreicht, um die Erfüllung der Bestimmungen über die praktische Ausbildung nach untenstehender Absatz 27 zu ermöglichen.

18 Kenntnisse über Benutzung, Betrieb und Einsatzbereiche von GMDSS-Teilsystemen, insbesondere über die Kennwerte der Satellitensysteme, über die Systeme zur Verbreitung nautischer und meteorologischer Warnmeldungen sowie über die Auswahl der jeweils am besten geeigneten Mittel und Wege der Nachrichtenübermittlung

19 Kenntnisse über die Grundlagen der Elektrizität sowie über die theoretischen Grundlagen von Funk und Elektronik in einem Umfang, der ausreicht, um die Erfüllung der in den nachstehenden Absätzen 20 bis 24 wiedergegebenen Bestimmungen zu ermöglichen

20 Allgemeine theoretische Kenntnisse über GMDSS-Funkgeräte, insbesondere über Sende- und Empfangsgeräte für die Schmalband-Fernschreibtelegrafie (NBDP) und für den Sprechfunk, über Geräte für den Digitalen Selektivruf (DSC), über Schiffs-Erdfunkstellen, über Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRBs), über Seefunk-Antennenanlagen, über Funkgeräte für Überlebensfahrzeuge sowie alle Hilfsgeräte, insbesondere über die Anlagen für die Stromversorgung; zusätzlich allgemeine Kenntnisse über sons-

tige üblicherweise für die Funknavigation benutzte Geräte mit besonderer Bezugnahme darauf, wie diese Geräte einsatzbereit zu halten sind.

21 Allgemeine Kenntnis der Faktoren, welche die Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der Anlagen beeinflussen, sowie über Wartungsverfahren und über die sachgerechte Benutzung von Prüfgeräten.

22 Allgemeine Kenntnisse über Mikroprozessoren sowie über die Fehlersuche in Anlagen, die Mikroprozessoren benutzen.

23 Allgemeine Kenntnisse über die Bedienelemente von GMDSS-Funkgeräten, einschließlich der Elemente, die zur Überprüfung und zur Fehlersuche dienen.

24 Kenntnisse über die Verwendung von Computersoftware für die GMDSS-Funkgeräte und über Methoden zur Bereinigung von Fehlern, die dadurch verursacht werden, dass die Anlagensteuerung mit Hilfe solcher Software ausgefallen ist.

Regelungen und Unterlagen

25 Kenntnisse über:

- .1 das SOLAS-Übereinkommen und über die Vollzugsordnung für den Funkdienst mit besonderem Gewicht auf
 - .1.1 dem Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr;
 - .1.2 der Vermeidung schädlicher Interferenzen, insbesondere beim Not- und beim Sicherheitsverkehr;
 - .1.3 der Verhinderung unerlaubten Sendeverkehrs;
- .2 sonstige Unterlagen, die sich auf betriebliche Verfahren sowie auf Verfahren der Nachrichtenübermittlung im Not- und im Sicherheitsverkehr sowie im öffentlichen Seefunkdienst beziehen, insbesondere im Zusammenhang mit Gebühren, nautischen Warnnachrichten sowie Wettermeldungen im klassischen beweglichen Seefunkdienst und im beweglichen Seefunkdienst über Satelliten;
- .3 den Gebrauch des Internationalen Signalbuchs und der IMO-Standard-Redewendungen für die Seefahrt.

Funkwache und Verfahren bei der Durchführung

- 26 Es soll eine Ausbildung vermittelt werden bezüglich:
- .1 Verfahren der Nachrichtenübermittlung und Verhaltensdisziplin zur Verhinderung von schädlichen Interferenzen in GMDSS-Teilsystemen;
 - .2 Verfahren für die Verwendung von Angaben aus der Ausbreitungsvorhersage zur Festlegung der für die Nachrichtenübermittlung am besten geeigneten Frequenzen;
 - .3 der Aspekte der Funkwache, die für alle GMDSS-Teilsysteme von Belang sind, sowie Kenntnisse in der Abwicklung des Funkverkehrs, insbesondere betreffend die Verfahren für den Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr, sowie im Führen des Funktagebuchs;
 - .4 des Gebrauchs des Internationalen Phonetischen Alphabets;
 - .5 der Überwachung einer Notverkehrsfrequenz bei gleichzeitiger Überwachung oder Verkehrsabwicklung auf mindestens einer anderen Frequenz;
 - .6 der Nutzung von Schiffsmeldesystemen und der bei ihrer Nutzung anzuwendenden Verfahren;
 - .7 der Verfahren für die Abwicklung des Funkverkehrs im Sinne des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR);
 - .8 der Nutzung von funkärztlichen Diensten und der bei ihrer Nutzung anzuwendenden Verfahren;
 - .9 der Ursachen für Notfall-Fehlalarme sowie der Möglichkeiten, sie zu vermeiden.

Praktische Ausbildung

- 27 Eine praktische Ausbildung, begleitet von passenden Übungen im Labor, soll in nachstehenden Tätigkeiten erteilt werden:
- .1 korrekte und wirksame Bedienung aller GMDSS-Teilsysteme und -Geräte unter normalen Ausbreitungsbedingungen und unter typischen Interferenzbedingungen;

- .2 sicherer Betrieb sämtlicher Einrichtungen zur Nachrichtenübermittlung im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem sowie deren Hilfsvorrichtungen, einschließlich Sicherheitsvorkehrungen;
- .3 ausreichende und genaue Fertigkeiten im Gebrauch von Tastaturen zur zufriedenstellenden Bewerkstellung des Austauschs von Nachrichten;
- .4 das handwerklich richtige Vorgehen
 - .4.1 beim Abstimmen von Empfangs- und Sendeanlagen für die jeweils geeignetste Betriebsart einschließlich Digitalem Selektivruf und Funkfern schreiben;
 - .4.2 bei der Abstimmung oder Ausrichtung der Antenne(n);
 - .4.3 bei der Verwendung funktechnischer Rettungsmittel;
 - .4.4 bei der Verwendung von Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRBs);
- .5 Errichtung, Instandsetzung oder Wartung der Antenne(n);
- .6 Lesen und Verstehen von bildlichen Darstellungen, Ablaufdiagrammen und Modulkopplungsplänen;
- .7 Benutzung und Pflege des Handwerkszeugs und der Prüfinstrumente, die auf See zur Durchführung von Wartungsarbeiten an der Elektronik benötigt werden (soweit es um den Austausch eines einzelnen Bauteils oder eines Moduls geht);
- .8 grundlegende Techniken für das Verbinden durch Löten sowie für das Lösen von Lötverbindungen von Hand und die Beschränkungen, denen solche Techniken unterliegen;
- .9 Fehlersuche und -beseitigung auf der Ebene von Bauteilen und Modulen;
- .10 Erkennen und Beseitigen der Umstände, die dazu beigetragen haben, dass ein bestimmter Fehler entstanden ist;
- .11 grundlegende Wartungsverfahren (sowohl vorbeugende Instandhaltung als auch Instandsetzung) für alle GMDSS-Geräte zur Nachrichtenübermittlung sowie für alle Ausrüstungsgegenstände für die Funknavigation;

- .12 Verfahren zur Dämpfung elektrischer und elektromagnetischer Interferenzen, zum Beispiel durch Bindung, Abschirmung oder Umleitung.

Verschiedenes

- 28 Kenntnisse über und gegebenenfalls Ausbildung in
 - .1 englische Sprache in Wort und Schrift für die zur zufriedenstellenden Bewerks-
stellung des Austauschs von Nachrichten, die für den Schutz des menschl-
ichen Lebens auf See von Bedeutung sind;
 - .2 Geographie der gesamten Welt, insbesondere wichtigste Schifffahrtswege, so-
wie Dienste von Seenotleitstellen (RCCs) und dazugehörige Nachrichtenüber-
mittlungswege;
 - .3 Überleben auf See, Bedienung von Rettungs- und Bereitschaftsbooten, von
Rettungsflößen sowie von Rettungsgeräten und ihrer jeweiligen Ausrüstung
mit besonderem Bezug zu funktechnischen Rettungsmitteln;
 - .4 Brandverhütung und Brandbekämpfung mit besonderem Bezug zur Funkanlage;
 - .5 Kenntnisse über Maßnahmen für die Sicherheit des Schiffes und die Personen
an Bord zur Verhütung von Gefahren im Zusammenhang mit den Funkgeräten,
insbesondere von Gefahren durch Elektrizität und Strahlung sowie von chemi-
schen und mechanischen Gefahren;
 - .6 Erste Hilfe einschließlich Maßnahmen zur Wiederbelebung durch Herzmassage
und Beatmung;
 - .7 Koordinierte Weltzeit (UTC), weltweite Zeitzonen und internationale Datums-
grenze.

AUSBILDUNG IM ZUSAMMENHANG MIT DEM ALLGEMEINEN BETRIEBS- ZEUGNIS FÜR FUNKER

Allgemeines

- 29 Bereits vor Beginn der Ausbildung soll festgestellt sein, dass der Bewerber die Vor-
schriften bezüglich der körperlichen Tauglichkeit erfüllt, insbesondere hinsichtlich des Hör-,
Seh- und Sprechvermögens.

30 Die Ausbildung soll sich auf das STCW-Übereinkommen; die Vollzugsordnung für den Funkdienst und auf das derzeit geltende SOLAS-Übereinkommen unter besonderer Beachtung der Bestimmungen für das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) stützen. Bei der Ausarbeitung der einschlägigen Ausbildungsvorschriften sollen zumindest die in den nachstehenden Absätzen 31 bis 36 genannten Kenntnisse und Ausbildungsinhalte berücksichtigt werden.

Theoretische Ausbildung

31 Kenntnis der allgemeinen Grundsätze und der grundlegenden Faktoren, die für die sichere und wirkungsvolle Benutzung aller für das GMDSS benötigten Anlagenteile und Geräte notwendig sind, in einem Umfang, der ausreicht, um die Erfüllung der Bestimmungen über die praktische Ausbildung nach untenstehender Absatz 35 zu ermöglichen.

32 Kenntnisse über Benutzung, Betrieb und Einsatzbereiche von GMDSS-Teilsystemen, insbesondere über die Kennwerte der Satellitensysteme, über die Systeme zur Verbreitung nautischer und meteorologischer Warnmeldungen sowie über die Auswahl der jeweils am besten geeigneten Mittel und Wege der Nachrichtenübermittlung

Regelungen und Unterlagen

33 Kenntnisse über:

- .1 das SOLAS-Übereinkommen und über die Vollzugsordnung für den Funkdienst mit besonderem Gewicht auf
 - .1.1 dem Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr;
 - .1.2 der Vermeidung schädlicher Interferenzen, insbesondere beim Not- und beim Sicherheitsverkehr;
 - .1.3 der Verhinderung unerlaubten Sendeverkehrs;
- .2 sonstige Unterlagen, die sich auf betriebliche Verfahren sowie auf Verfahren der Nachrichtenübermittlung im Not- und im Sicherheitsverkehr sowie im öffentlichen Seefunkdienst beziehen, insbesondere im Zusammenhang mit Gebühren, nautischen Warnnachrichten sowie Wettermeldungen im klassischen beweglichen Seefunkdienst und im beweglichen Seefunkdienst über Satelliten;
- .3 den Gebrauch des Internationalen Signalbuchs und der IMO-Standard-Redewendungen für die Seefahrt.

Funkwache und Verfahren bei der Durchführung

- 34 Es soll eine Ausbildung vermittelt werden bezüglich:
- .1 Verfahren der Nachrichtenübermittlung und Verhaltensdisziplin zur Verhinderung von schädlichen Interferenzen in GMDSS-Teilsystemen;
 - .2 Verfahren für die Verwendung von Angaben aus der Ausbreitungsvorhersage zur Festlegung der für die Nachrichtenübermittlung am besten geeigneten Frequenzen;
 - .3 der Aspekte der Funkwache, die für alle GMDSS-Teilsysteme von Belang sind, sowie Kenntnisse in der Abwicklung des Funkverkehrs, insbesondere betreffend die Verfahren für den Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr, sowie im Führen des Funktagebuchs;
 - .4 des Gebrauchs des Internationalen Phonetischen Alphabets;
 - .5 der Überwachung einer Notverkehrsfrequenz bei gleichzeitiger Überwachung oder Verkehrsabwicklung auf mindestens einer anderen Frequenz;
 - .6 der Nutzung von Schiffsmeldesystemen und der bei ihrer Nutzung anzuwendenden Verfahren;
 - .7 der Verfahren für die Abwicklung des Funkverkehrs im Sinne des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR);
 - .8 der Nutzung von funkkärztlichen Diensten und der bei ihrer Nutzung anzuwendenden Verfahren;
 - .9 der Ursachen für Notfall-Fehlalarme sowie der Möglichkeiten, sie zu vermeiden.

Praktische Ausbildung

- 35 Es soll eine praktische Ausbildung vermittelt werden bezüglich:
- .1 der korrekten und wirksamen Bedienung aller GMDSS-Teilsysteme und -Geräte unter normalen Ausbreitungsbedingungen und unter typischen Interferenzbedingungen;

- .2 des sicheren Betriebs sämtlicher Einrichtungen zur Nachrichtenübermittlung im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem einschließlich aller Hilfsvorrichtungen, einschließlich Sicherheitsvorkehrungen;
- .3 ausreichender und genauer Fertigkeiten im Gebrauch von Tastaturen zur zufriedenstellenden Bewerkstelligung des Austauschs von Nachrichten;
- .4 das handwerklich richtige Vorgehen
 - .4.1 beim Abstimmen von Empfangs- und Sendeanlagen für die jeweils geeignetste Betriebsart einschließlich Digitalem Selektivruf und Funkfern schreiben;
 - .4.2 bei der Abstimmung oder Ausrichtung der Antenne(n);
 - .4.3 bei der Verwendung funktechnischer Rettungsmittel;
 - .4.4 bei der Verwendung von Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRBs).

Verschiedenes

- 36 Kenntnisse über und gegebenenfalls Ausbildung in
 - .1 englische Sprache in Wort und Schrift für die zur zufriedenstellenden Bewerkstelligung des Austauschs von Nachrichten, die für den Schutz des menschlichen Lebens auf See von Bedeutung sind;
 - .2 Geographie der gesamten Welt, insbesondere wichtigste Schifffahrtswege, sowie Dienste von Seenotleitstellen (RCCs) und dazugehörige Nachrichtenübermittlungswege;
 - .3 Überleben auf See, Bedienung von Rettungs- und Bereitschaftsbooten, von Rettungsflößen sowie von Rettungsgeräten und ihrer jeweiligen Ausrüstung mit besonderem Bezug zu funktechnischen Rettungsmitteln;
 - .4 Brandverhütung und Brandbekämpfung mit besonderem Bezug zur Funkanlage;
 - .5 Kenntnisse über Maßnahmen für die Sicherheit des Schiffes und die Personen an Bord zur Verhütung von Gefahren im Zusammenhang mit den Funkgeräten,

insbesondere von Gefahren durch Elektrizität und Strahlung sowie von chemischen und mechanischen Gefahren;

- .6 Erste Hilfe einschließlich Maßnahmen zur Wiederbelebung durch Herzmassage und Beatmung;
- .7 Koordinierte Weltzeit (UTC), weltweite Zeitzonen und internationale Datums-grenze.

AUSBILDUNG IM ZUSAMMENHANG MIT DEM BESCHRÄNKT GÜLTIGEN BETRIEBSZEUGNIS FÜR FUNKER

Allgemeines

37 Bereits vor Beginn der Ausbildung soll festgestellt sein, dass der Bewerber die Vorschriften bezüglich der körperlichen Tauglichkeit erfüllt, insbesondere hinsichtlich des Hör-, Seh- und Sprechvermögens.

38 Die Ausbildung soll sich auf das STCW-Übereinkommen; die Vollzugsordnung für den Funkdienst und auf das derzeit geltende SOLAS-Übereinkommen unter besonderer Beachtung der Bestimmungen für das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) stützen. Bei der Ausarbeitung der einschlägigen Ausbildungshinweise sollen zumindest die in den nachstehenden Absätzen 39 bis 44 genannten Kenntnisse und Ausbildungsinhalte berücksichtigt werden.

Theoretische Ausbildung

39 Kenntnis der allgemeinen Grundsätze und der grundlegenden Faktoren, die für die sichere und wirkungsvolle Benutzung aller für das GMDSS im Seegebiet A1 benötigten Anlagenteile und Geräte notwendig sind, in einem Umfang, der ausreicht, um die Erfüllung der Bestimmungen über die praktische Ausbildung nach untenstehender Absatz 43 zu ermöglichen; zu den vorgenannten 'grundlegenden Faktoren' zählen insbesondere die Reichweitenbeschränkung im UKW-Funk und die Auswirkungen der Antennenhöhe.

40 Kenntnisse über die Benutzung, den Betrieb und die Wartungsbereiche von GMDSS-Teilsystemen für das Seegebiet A1, zum Beispiel über die nautischen und meteorologischen Warnsysteme sowie über die richtigen Mittel und Wege der Nachrichtenübermittlung

Regelungen und Unterlagen

41 Kenntnisse über:

- .1 diejenigen Teile des SOLAS-Übereinkommens und der Vollzugsordnung für den Funkdienst, die für das Seegebiet A1 von Belang sind, mit besonderem Gewicht auf
 - .1.1 dem Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr;
 - .1.2 der Vermeidung schädlicher Interferenzen, insbesondere beim Not- und beim Sicherheitsverkehr;
 - .1.3 der Verhinderung unerlaubten Sendeverkehrs;
- .2 sonstigen Unterlagen, die sich auf betriebliche Verfahren sowie auf Verfahren der Nachrichtenübermittlung im Not- und im Sicherheitsverkehr sowie im öffentlichen Seefunkdienst beziehen, insbesondere im Zusammenhang mit Gebühren, nautischen Warnnachrichten sowie Wettermeldungen im beweglichen Seefunkdienst im Seegebiet A1;
- .3 den Gebrauch des Internationalen Signalbuchs und der IMO-Standard-Redewendungen für die Seefahrt.

Funkwache und Verfahren bei der Durchführung

- 42 Es soll eine Ausbildung vermittelt werden bezüglich:
- .1 Verfahren der Nachrichtenübermittlung und Verhaltensdisziplin zur Verhinderung von schädlichen Interferenzen in GMDSS-Teilsystemen, die im Seegebiet A1 benutzt werden;
 - .2 Verfahren für die Abwicklung des Funkverkehrs auf UKW im Hinblick auf
 - .2.1 die Wahrnehmung der Funkwache, die Abwicklung des Funkverkehrs, insbesondere betreffend die Verfahren für den Not-, Dringlichkeits- und Sicherheitsverkehr, sowie im Hinblick auf das Führen des Funktagebuchs;
 - .2.2 die Überwachung einer Notverkehrsfrequenz bei gleichzeitiger Überwachung oder Verkehrsabwicklung auf mindestens einer anderen Frequenz;
 - .2.3 den Digitalen Selektivruf;
 - .3 des Gebrauchs des Internationalen Phonetischen Alphabets;

- .4 der Nutzung von Schiffsmeldesystemen und der bei ihrer Nutzung anzuwendenden Verfahren;
- .5 der Verfahren für die Abwicklung des UKW-Funkverkehrs im Sinne des Internationalen Handbuchs für die luftgestützte und maritime Suche und Rettung (IAMSAR);
- .6 der Nutzung von funkärztlichen Diensten und der bei ihrer Nutzung anzuwendenden Verfahren;
- .7 der Ursachen für Notfall-Fehlalarme sowie der Möglichkeiten, sie zu vermeiden.

Praktische Ausbildung

- 43 Es soll eine praktische Ausbildung vermittelt werden bezüglich:
- .1 der korrekten und wirksamen Bedienung aller GMDSS-Teilsysteme und -Geräte, die für Schiffe vorgeschrieben sind, welche im Seegebiet A1 verkehren, unter normalen Ausbreitungsbedingungen und unter typischen Interferenzbedingungen;
 - .2 des sicheren Betriebs der für das Seegebiet A1 einschlägigen Einrichtungen zur Nachrichtenübermittlung im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem einschließlich aller Hilfsvorrichtungen, einschließlich Sicherheitsvorkehrungen;
 - .3 des handwerklich richtigen Vorgehens bei der Benutzung
 - .3.1 von UKW-Funkgeräten, insbesondere betreffend die Abstimmung von Sprechweg, Rauschperre (Squelch) und gegebenenfalls Modulationsart;
 - .3.2 von Rettungsmitteln;
 - .3.3 von Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRBs);
 - .3.4 von NAVTEX-Empfangsgeräten.

Verschiedenes

- 44 Kenntnisse über und gegebenenfalls Ausbildung in

- .1 englische Sprache in Wort und Schrift für den zufriedenstellenden Austausch von Nachrichten, die für den Schutz des menschlichen Lebens auf See von Bedeutung sind;
- .2 Dienste von Seenotleitstellen (RCCs) und dazugehörige Nachrichtenübermittlungswege;
- .3 Überleben auf See, Bedienung von Rettungs- und Bereitschaftsbooten, von Rettungsflößen sowie von Rettungsgeräten und ihrer jeweiligen Ausrüstung mit besonderem Bezug zu funktechnischen Rettungsmitteln;
- .4 Brandverhütung und Brandbekämpfung mit besonderem Bezug zur Funkanlage;
- .5 vorbeugende Maßnahmen für die Sicherheit des Schiffes und die Personen an Bord gegen Gefahren im Zusammenhang mit den Funkgeräten, insbesondere von Gefahren durch Elektrizität und Strahlung sowie von chemischen und mechanischen Gefahren;
- .6 Erste Hilfe einschließlich Maßnahmen zur Wiederbelebung durch Herzmassage und Beatmung.

AUSBILDUNG IM ZUSAMMENHANG MIT DER INSTANDHALTUNG VON GMDSS-ANLAGEN AN BORD VON SCHIFFEN

Allgemeines

45 Es wird auf die Instandhaltungsanforderungen in Regel IV/15 des SOLAS-Übereinkommens sowie auf IMO-Entscheidung A.702(17) über Richtlinien für die Instandhaltung von Funkanlagen für das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) für die Seegebiete A3 und A4 Bezug genommen, deren Anlage unter anderem folgende Bestimmung enthält:

„4.2 Die Person, die mit der Aufgabe betraut ist, die Instandhaltung der elektronischen Anlagen des Schiffes auf See wahrzunehmen, soll entweder Inhaber eines entsprechenden Zeugnisses nach Maßgabe der Vollzugsordnung für den Funkdienst sein oder aber eine gleichwertige von der Verwaltung unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Organisation für die Ausbildung solcher Personen anerkannte Befähigung zur Instandhaltung von elektronischen Anlagen eines Schiffes auf See besitzen.“

46 Die nachstehenden Anleitungen zum Thema Befähigung zur Instandhaltung von elektronischen Anlagen eines Schiffes auf See werden zur Verwendung durch alle Verwaltungen angeboten, die davon Gebrauch zu machen wünschen.

47 Eine Ausbildung entsprechend den nachstehenden Empfehlungen überträgt auf niemanden, der nicht Inhaber eines entsprechenden Betriebszeugnisses für Funker ist, die Befähigung zum Betrieb von GMDSS-Funkgeräten.

Mit dem Funkelektronikzeugnis 1. Klasse gleichwertige Ausbildung im Zusammenhang mit der Instandhaltung von GMDSS-Anlagen an Bord von Schiffen

48 Bei der Festlegung eines Ausbildungsprogramms, das den Elementen des genannten Funkelektronikzeugnisses 1. Klasse gleichwertig ist,

- .1 soll der Inhalt der theoretischen Ausbildung mindestens die in den Absätzen 3 bis 10 aufgeführten Lehrgegenstände umfassen;
- .2 soll der Inhalt der praktischen Ausbildung mindestens die in Absatz 13 aufgeführten Lehrgegenstände umfassen;
- .3 soll der Inhalt der unter Verschiedenes zusammengefassten Ausbildungsinhalte mindestens die in Absatz 14 aufgeführten Lehrgegenstände umfassen.

Mit dem Funkelektronikzeugnis 2. Klasse gleichwertige Ausbildung im Zusammenhang mit der Instandhaltung von GMDSS-Anlagen an Bord von Schiffen

49 Bei der Festlegung eines Ausbildungsprogramms, das den auf Instandhaltung bezogenen Elementen des Funkelektronikzeugnisses 2. Klasse gleichwertig ist,

- .1 soll der Inhalt der theoretischen Ausbildung mindestens die in den Absätzen 17 bis 24 aufgeführten Lehrgegenstände umfassen;
- .2 soll der Inhalt der praktischen Ausbildung mindestens die in Absatz 27 aufgeführten Lehrgegenstände umfassen;
- .3 soll der Inhalt der unter Verschiedenes zusammengefassten Ausbildungsinhalte mindestens die in Absatz 28 aufgeführten Lehrgegenstände umfassen.

Anleitungen zu besonderen Ausbildungsanforderungen für das Personal auf bestimmten Schiffstypen

Abschnitt B-V/1

Anleitungen zur Ausbildung und Befähigung von Personen, die auf Tankschiffen beschäftigt sind

Person mit unmittelbarer Verantwortung

1 Der Ausdruck 'Person mit unmittelbarer Verantwortung', wie er in den Absätzen 3 und 5 von Regel V/1-1 sowie in Absatz 3 von Regel V/1-2 verwandt wird, bezeichnet eine Person, die für das Laden, das Löschen, das Ladungsfürsorge während der Reise, den Umschlag von Ladung, das Reinigen von Tanks oder für sonstige ladungsbezogene Tätigkeiten in einer Art und Weise zuständig ist, dass sie Entscheidungen treffen kann.

EINFÜHRUNGS-AUSBILDUNG FÜR ALLE AUF TANKSCHIFFEN BESCHÄFTIGTEN

2 Alle auf Tankschiffen Beschäftigten sollen eine Einführungsausbildung an Bord und, soweit dies zweckmäßig ist, an Land abgeschlossen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden; diese Einführungsausbildung soll durch befähigte Personen erteilt werden, die über Erfahrungen im Umgang mit Öl, Chemikalien oder Flüssiggas verfügen und mit deren Eigenschaften sowie mit den jeweils einschlägigen Sicherheitsvorkehrungen vertraut sind. Diese Ausbildung soll mindestens die in den nachstehenden Absätzen 3 bis 8 aufgeführten Angelegenheiten umfassen.

Regelungen

3 Kenntnis der für das jeweilige Schiff geltenden rechtlichen Vorschriften betreffend die Sicherheit der Beschäftigten auf einem Tankschiff bei einem Hafenaufenthalt sowie auf See.

Gesundheitsgefahren und vorzunehmende sicherheitstechnische Maßnahmen

4 Kenntnisse über die Gefahren durch Hautkontakt mit der Ladung, durch das Einatmen und das unbeabsichtigte Verschlucken der Ladung, über die gefährlichen Eigenschaften der beförderten Ladungen, über Unfälle mit Personenschäden und die dazugehörigen Erste-Hilfe-Maßnahmen sowie darüber, was beim Leisten von Erster Hilfe unbedingt zu tun ist und was auf keinen Fall gemacht werden darf.

Brandverhütung und Brandbekämpfung

5 Überwachung der Beschränkungen für Rauchen und Kochen; Zündquellen; Verhütung von Bränden und Explosionen; Handfeuerlöcher und fest eingebaute Feuerlöscheinrichtungen.

Verschmutzungsverhütung

6 Maßnahmen zur Verhütung der Verschmutzung von Luft und Wasser sowie Maßnahmen, die im Falle einer Freisetzung von Schadstoffen zu treffen sind.

Sicherheitsausrüstung und ihre Verwendung

7 Kenntnisse über die richtige Verwendung von Schutzkleidung und Schutzausrüstung, Beatmungsgeräten, Hilfsmitteln zum schnellen Verlassen des Schiffes und Rettungsgeräten.

Notfallverfahren

8 Vertrautheit mit den Verfahren nach dem Notfallplan.

NACHWEIS DER BEFÄHIGUNG

9 Auf jedem Öl-, Chemikalien- und Flüssiggas-Tankschiff soll der Kapitän sicherstellen, dass der in erster Linie für die Ladung zuständige Schiffsoffizier oder die in erster Linie für die Ladung zuständige sonstige Person ein funktionsgerechtes Zeugnis besitzt, welches nach Maßgabe von Regel V/1-1 Absatz 3, Regel V/1-1 Absatz 5 oder Regel V/1-2 Absatz 3 erteilt oder mit einem entsprechenden Vermerk versehen ist oder in welchem die einschlägige Fortbildung bestätigt ist, und dass dieser Schiffsoffizier oder diese sonstige Person in jüngerer Vergangenheit eine ausreichende praktische Erfahrungsdienstzeit an Bord eines angemessenen Typs von Tankschiff abgeschlossen hat, die es dem betreffenden Schiffsoffizier oder der betreffenden sonstigen Person gestattet, die ihm oder ihr zugewiesenen Aufgaben sicher wahrzunehmen.

ANLEITUNGEN ZUR ZUGELASSENEN AUSBILDUNG AN BORD

Allgemeines

10 Borddienstzeiten mit dem Ziel der Befähigung haben den Zweck, eine Ausbildung und Kenntnisse zu vermitteln, die eine sichere Beförderung bestimmter Tankschiff Ladungen gewährleisten.

11 Um dem Erfordernis der Erfahrung im Sinne von Regel V/1-1 Absatz 4.2.2, Regel V/1-1 Absatz 6.2.2 oder Regel V/1-2 Absatz 4.2.2 gerecht zu werden – also einer Erfahrung entsprechend den Aufgaben, die der jeweilige Bewerber auf dem Typ von Tankschiff wahrnehmen soll, auf dem er Dienst tun wird – soll die Ausbildung an Bord folgende Bedingungen erfüllen:

- .1 Es soll besonderer Wert auf den Grundsatz „Probieren geht über Studieren“ gelegt und die praktischen Arbeitsumstände des Seemanns sollen dabei berücksichtigt werden, was bedeutet, dass die Ausbildung im Decksbereich und die Ausbildung im Maschinenbereich unterschiedlich sein können;
- .2 die Ausbildung soll unter Aufsicht von Personen stattfinden, die im Umgang mit den auf dem Schiff beförderten Ladungen befähigt und erfahren sind und die sich mit den Eigenschaften dieser Ladungen sowie mit den bei diesen Ladungen anzuwendenden Sicherheitsverfahren auskennen;
- .3 die Ausbildung soll an Bord eines Tankschiffes stattfinden, das Erzeugnisse befördert, auf die sich das angestrebte Fachkundezeugnis oder der Vermerk bezieht, und die ladungsspezifische Ausrüstung soll zwar zum Einsatz gebracht werden, ein Teil der Reise kann jedoch als Ballastreife zwischen zwei Abschnitten mit Ladungsbeförderung durchgeführt werden;
- .4 der Bewerber soll an mindestens drei Lade- und drei Löschvorgängen teilnehmen;
- .5 die Ausbildung soll mindestens die in Absatz 19 unter der Überschrift 'Kriterien für die Ausbildung an Bord' aufgeführten Angelegenheiten umfassen.

12 Das Ausbildungsprogramm an Bord darf in keiner Weise den sicheren Betrieb oder gar die Seetüchtigkeit des Schiffes beeinträchtigen.

Ausbildungsprogramm an Bord

13 Der Auszubildende soll sich als 'ausschließlich zu Ausbildungszwecken mitfahrendes Besatzungsmitglied' an Bord aufhalten (das heißt, dass der Auszubildende keine anderen Auf-

gaben hat als das Ausbildungsprogramm zu abgeschlossen und gegebenenfalls Aufgaben in einer Notfallsituation wahrzunehmen).

14 Das Ausbildungsprogramm an Bord soll von dem Unternehmen betreut und koordiniert werden, welches das Schiff bereedert, auf dem die Seefahrtzeit abgeleistet werden soll; dieses Schiff soll von dem betreffenden Unternehmen ausdrücklich als Ausbildungsschiff benannt sein.

15 Der Auszubildende soll sich jederzeit dessen bewusst sein, dass es zwei eindeutig bestimmte Personen gibt, die für die Betreuung des Ausbildungsprogramms an Bord unmittelbar zuständig sind. Die erste dieser beiden Personen ist ein befähigter Schiffsoffizier mit seemännischer Praxiserfahrung, der als 'Ausbildungs-Offizier an Bord' bezeichnet wird; dieser soll unter der Ägide des Kapitäns die Durchführung des Ausbildungsprogramms organisieren und überwachen. Die zweite dieser beiden Personen soll eine vom Unternehmen benannte Person sein, die als 'Ausbildungs-Offizier des Unternehmens' bezeichnet wird; diese soll die Gesamtverantwortung für das Ausbildungsprogramm sowie für die Koordination mit allen Stellen haben, die mit Fragen der Ausbildung befasst sind.

16 Der Auszubildende soll ein zugelassenes Ausbildungsberichtsheft mit sich führen, damit über die praktische Ausbildung und Erfahrung auf See umfassend Buch geführt werden kann. Das zugelassene Ausbildungsberichtsheft soll so gestaltet sein, dass es detaillierte Angaben zu den durchzuführenden Aufgaben sowie über den dabei erzielten Fortschritt liefert. Wird das zugelassene Ausbildungsberichtsheft gewissenhaft geführt und vom Kapitän gegenzeichnet, so stellt es ein einzigartiges Beweismittel dafür dar, dass ein gegliedertes Ausbildungsprogramm an Bord abgeschlossen worden ist, das zur Erteilung eines einschlägigen Zeugnisses über eine Fortbildung im Umschlag von Tankschiff Ladungen führt.

17 Im Verlauf des genehmigten Ausbildungsprogramms an Bord soll der Auszubildende im Laden, im Löschen, im Ladungsfürsorge während der Reise, im Umschlag von Ladung, im Reinigen von Tanks und in sonstigen ladungsbezogene Tätigkeiten auf Tankschiffen so unterwiesen werden, dass sichergestellt ist, dass der dadurch erhaltene Erfahrungsschatz mindestens dem entspricht, der in einer dreimonatigen normalen Dienstzeit gewonnen worden wäre.

18 Kann das Kriterium der drei Lade- und drei Löschvorgänge nicht innerhalb der einmonatigen Ausbildungsperiode an Bord erfüllt werden, soll die Ausbildungsperiode an Bord verlängert werden, bis dieses Kriterium zufriedenstellend erfüllt worden ist.

Kriterien für die Ausbildung an Bord

19 Die Ausbildung an Bord soll, auf den jeweils zutreffenden Typ von Tankschiff bezogen, mindestens Kenntnisse und Erfahrung in den nachstehend aufgeführten Bereichen vermitteln:

.1 Sicherheit

.1.1 für alle Typen von Tankschiff

- .1 das auf dem betreffenden Schiff eingeführte System zur Organisation von Sicherheitsmaßnahmen
- .2 ladungsspezifische Ausrüstung und ladungsspezifische Verfahren zur Brandbekämpfung
- .3 ladungsspezifische Verfahren der Ersten Hilfe, insbesondere der „Leitfaden für Medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern“ (MFAG)
- .4 schiffs-oder ladungsspezifische Gefahren, insbesondere Regeln betreffend das Rauchen; Umluft mit vermindertem Sauerstoffgehalt; Betäubungs- und Vergiftungsgefahr durch aus der Ladung austretende Kohlenwasserstoffe
- .5 Methoden der Risikoabschätzung
- .6 Erteilung der Erlaubnis zur Arbeit unter besonderen Umständen, insbesondere zum Schweißen, sowie die Verfahrensweisen beim Betreten geschlossener Räume
- .7 Verwendung persönlicher Schutzausrüstung

.1.2 zusätzlich für Flüssiggastankschiffe

- .1 Gefahren und Vorsichtsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Lagerung von und dem Umgang mit Ladungen bei Temperaturen unter -150 °C / -238 °F / 123 K

.2 Bauweise, Ladung, Ladetanks und Rohrleitungen

.2.1 für alle Typen von Tankschiff

- .1 Bauweise von Außenhaut und Tanks sowie Beschränkungen von deren Belastbarkeit
 - .2 ladungsführende Leitungen
 - .3 Eigenschaften der Arten der jeweils beförderten Ladung sowie damit verbundene Gefahren (mit besonderem Gewicht auf der Benutzung von Sicherheitsdatenblättern)
 - .4 die Risiken, die sich aus ladungsbezogenen Tätigkeiten (zum Beispiel restloses Entleeren, Gasfreimachen, Tankreinigen) auf die Lüftungsanlagen für Unterkünfte ergeben können, sowie Maßnahmen zur Minderung dieser Risiken
 - .5 Konfiguration der Lade- und Ballastpumpensysteme
 - .6 Pumpvorrichtungen und dazugehörige Peripheriegeräte
 - .7 Spezialausrüstung im Zusammenhang mit ladungsbezogenen Tätigkeiten
 - .8 Besonderheiten in der Bauweise des Tankschiffs sowie die Art und Weise, wie diese Besonderheiten ladungsbezogene Tätigkeiten beeinflussen
- .2.2 zusätzlich für Flüssiggastankschiffe
- .1 Maßnahmen der räumlichen, baulichen und hermetischen Trennung zur Sicherstellung der Gassicherheit
 - .2 Überdruckventile und Frischluftzufuhrmöglichkeiten an Lade-tanks, Trennstellen zwischen Tanks, Pufferräumen und Rohrleitungen
 - .3 Kompressoren zur Verdichtung von gasförmigen Ladungen und dazugehörige Peripheriegeräte

.3 Trimm und Stabilität

- .3.1 für alle Typen von Tankschiff

- .1 Stabilitätsunterlagen des betreffenden Tankschiffs und Geräte zur Berechnung von Stabilitätsdaten
- .2 Schärfung des Bewusstseins dafür, wie wichtig es ist, die Belastung der schiffbaulichen Verbände innerhalb hinnehmbarer Grenzen zu halten
- .3 Gefahren durch die Wirkung freier Oberflächen von Flüssigkeiten in Tanks und durch deren Hin- und Herschwappen

.4 Ladungsbezogene Tätigkeiten

.4.1 für alle Typen von Tankschiff

- .1 Vorausplanung des Ladens, des Betreuens der Ladung während der Reise, des Löschens sowie der Ballastnahme und Ballastabgabe
- .2 Führen von Aufzeichnungen
- .3 Verfahren für die Inbetriebnahme und das Abschalten der Ladungsumschlagseinrichtungen, einschließlich Notabschalteverfahren
- .4 für Festmachevorgänge während ladungsbezogener Tätigkeiten erforderliche Aufmerksamkeit
- .5 Vorschriften für das restlose Entleeren und das Inertisieren von Tanks (sowie damit verbundene Gefahren)
- .6 Befüllen von Tanks einschließlich des Nachfüllens bis zum vollen Ausschöpfen des Fassungsvermögens
- .7 Leeren von Tanks einschließlich des Auslaufenlassens und Auswischens von Ladungsresten
- .8 Überwachen der Ladung während des Befüllen und Leeren von Tanks gegebenenfalls einschließlich des Ziehens von Proben
- .9 Vorrichtungen zum Peilen des Füllstands und zur Alarmierung bei drohender Überfüllung

- .10 Gefahren durch elektrostatische Entladung und deren Verhütung
- .11 Aufnahme und Abgabe von Ballast
- .12 Wartungsvorschriften einschließlich der Vorschriften über die Prüfung der Tankbeschichtung
- .4.2 zusätzlich für Chemikalientankschiffe
 - .1 Polymerisation, Verträglichkeit von Ladung und Tankbeschichtung und sonstige Reaktionsmöglichkeiten
 - .2 Wirkung von Reaktionshemmern und Reaktionsbeschleunigern
 - .3 Feinverteilung von Dämpfen oder Gasen
- .4.3 zusätzlich für Flüssiggastankschiffe
 - .1 Polymerisation, Verträglichkeit von Ladung und Tankbeschichtung und sonstige Reaktionsmöglichkeiten
 - .2 Wirkung von Reaktionshemmern und Reaktionsbeschleunigern
 - .3 Gründe für einen Gegendruck und Wirkungen eines Druckstoßes
 - .4 Verwendung aus der Ladung abdampfender Gase als Kraftstoff
 - .5 Feinverteilung von Dämpfen oder Gasen
 - .6 restloses Entleeren und Herunterkühlen von Tanks
 - .7 Betrieb und Wartung der Ausrüstung zur Wiederverflüssigung
 - .8 Verständnis und Anwendung des Systems für den Wechsel in der Aufsichtsfunktion
- .4.4 zusätzlich für Öltankschiffe
 - .1 Anlagen für das Tankwaschen mit Rohöl

.5 Tankwaschen und -reinigen

- .5.1 für alle Typen von Tankschiff

- .1 auf dem Tankschiff vorhandene Anlagen und Geräte zum Tank-reinigen
 - .2 Vorausplanung des Tankwaschens und -reinigens
 - .3 Tankwaschverfahren einschließlich der Verfahren für das restlose Entleeren und das Inertisieren von Tanks
 - .4 Aufsammeln von Ölschlamm und Abfallerzeugnissen
 - .5 Gefahren der elektrostatischen Aufladung
 - .6 Sauberkeits-Vorschriften
 - .7 Wartungsvorschriften
- .5.2 zusätzlich für Chemikalientankschiffe
- .1 Entfernung von Reaktionshemmern und Ladungsresten
 - .2 Verwendung von Absorptions-, Reinigungs- und Waschmitteln
- .5.3 zusätzlich für Flüssiggastankschiffe
- .1 Erhitzung bis zur Vergasung oder Abdampfen von flüssigen Ladungsresten und Vorgang der Wiedervergasung

.6 Inertgasanlagen

- .6.1 für alle Typen von Tankschiff
- .1 auf dem Tankschiff vorhandene Anlagen und Geräte zum Inertisieren von Tanks
 - .2 mit dem Inertisieren von Räumen verbundene Gefahren (unter besonderer Bezugnahme auf das gefahrlose Betreten von Tanks)
 - .3 restloses Entleeren, Aufrechterhaltung einer inerten Atmosphäre und Gasfreimachen von Tanks
 - .4 Wartungsvorschriften

.7 Verschmutzungsverhütung und -minderung

- .7.1 für alle Typen von Tankschiff

- .1 internationale, flaggenstaats- und unternehmensspezifische Regelungen, Unternehmen und Pläne
- .2 Betrieb der Anlagen und der Ausrüstung des Tankschiffes zur Verschmutzungsverhütung, insbesondere Überwachung des Einleitens
- .3 Betrieb der Ausrüstung des Tankschiffes zur Verschmutzungseindämmung

.8 Gasspürgeräte und Gasgehaltsmessinstrumente

.8.1 für alle Typen von Tankschiff

- .1 Kalibrierung und Verwendung von am Mann zu tragenden, von ortsbeweglichen und von fest eingebauten Gasanalysegeräten mit besonderer Bezugnahme auf Geräte zur Überwachung des Gehalts an Sauerstoff und Kohlenwasserstoff
- .2 Betrieb und Wartung von Geräten zum Peilen des Tankfüllstandes, zur Alarmierung bei drohender Überfüllung und zur Temperaturmessung sowie die Beschränkungen, denen diese Geräte unterliegen

.8.2 zusätzlich für Flüssiggastankschiffe

- .1 Betrieb und Wartung von Vorrichtungen zum Messen der Temperatur der Außenhaut

.9 Veröffentlichungen

.9.1 für alle Typen von Tankschiff

- .1 Veröffentlichungen von internationaler Organisationen, des Flaggenstaats und des Unternehmens, die für den Betrieb des betreffenden Tankschiffs von Belang sind, insbesondere SOLAS, MARPOL und die einschlägigen Ratgeber-Handbücher
- .2 Handbücher für Betrieb und Wartung speziell der an Bord vorzufindenden Ausrüstung

- .3 bewährte Arbeitssicherheitsnormen und -richtlinien aus der Wirtschaft (zum Beispiel Papiere, die von der Internationalen Schifffahrtskammer [International Chamber of Shipping – ICS], vom Internationalen Seeverkehrsforum der Ölgesellschaften [Oil Companies International Marine Forum – OCIMF] oder von der Internationalen Gesellschaft der Reeder von Gastankschiffen und der Betreiber von Flüssiggas-Terminals [Society of International Gas Tanker and Terminal Operators – SIGTTO] herausgegeben worden sind).

Abschnitt B-V/1-1

Anleitungen zur Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Schiffsoffizieren und Schiffsteuten auf Öl- und Chemikalientankschiffen

AUSBILDUNG FÜR DEN DIENST AUF ÖLTANKSCHIFFEN

20 Die nach den Absätzen 2.2 und 4.3 von Regel V/1-1 vorgeschriebene Ausbildung in Bezug auf Öltankschiffe soll in einem Ausbildungsplan dargestellt sein, in dem für alle Beteiligten klar und deutlich die Ziele der Ausbildung zum Ausdruck kommen. Die Ausbildung kann je nach Zweckmäßigkeit an Bord oder in einem Landbetrieb durchgeführt werden. Sie soll durch eine praktische Unterweisung an Bord und gegebenenfalls in einer geeigneten Einrichtung an Land ergänzt werden. Die Ausbildung und Unterweisung soll durchgängig durch ordentlich befähigtes und in geeigneter Weise erfahrenes Personal vermittelt werden.

21 Die für das jeweilige Schiff erstellten Betriebs- und Ausrüstungshandbücher sowie Filme und geeignete visuelle Lehrmittel sollen in so weitem Umfang wie möglich zum Einsatz kommen und es soll die Gelegenheit genutzt werden, die Rolle der Organisation eines sicheren Bordbetriebs, der Sicherheitsbeauftragten und der Sicherheitsausschüsse ansatzweise zu erörtern.

AUSBILDUNG FÜR DEN DIENST AUF CHEMIKALIENTANKSCHIFFEN

22 Die nach den Absätzen 2.2 und 6.3 von Regel V/1-1 vorgeschriebene Ausbildung in Bezug auf Chemikalientankschiffe soll in einem Ausbildungsplan dargestellt sein, in dem für alle Beteiligten klar und deutlich die Ziele der Ausbildung zum Ausdruck kommen. Die Ausbildung kann je nach Zweckmäßigkeit an Bord oder in einem Landbetrieb durchgeführt werden. Sie soll durch eine praktische Unterweisung an Bord und gegebenenfalls in einer geeig-

neten Einrichtung an Land ergänzt werden. Die Ausbildung und Unterweisung soll durchgängig durch ordentlich befähigtes und in geeigneter Weise erfahrenes Personal vermittelt werden.

23 Die für das jeweilige Schiff erstellten Betriebs- und Ausrüstungshandbücher sowie Filme und geeignete visuelle Lehrmittel sollen in so weitem Umfang wie möglich zum Einsatz kommen und es soll die Gelegenheit genutzt werden, die Rolle der Organisation eines sicheren Bordbetriebs, der Sicherheitsbeauftragten und der Sicherheitsausschüsse ansatzweise zu erörtern.

Abschnitt B-V/1-2

Anleitungen zur Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Schiffsoffizieren und Schiffsteuten auf Flüssiggastankschiffen

24 Die nach den Absätzen 2.2 und 4.3 von Regel V/1-2 vorgeschriebene Ausbildung in Bezug auf Flüssiggastankschiffe soll in einem Ausbildungsplan dargestellt sein, in dem für alle Beteiligten klar und deutlich die Ziele der Ausbildung zum Ausdruck kommen. Die Ausbildung kann je nach Zweckmäßigkeit an Bord oder in einem Landbetrieb durchgeführt werden. Sie soll durch eine praktische Unterweisung an Bord und gegebenenfalls in einer geeigneten Einrichtung an Land ergänzt werden. Die Ausbildung und Unterweisung soll durchgängig durch ordentlich befähigtes und in geeigneter Weise erfahrenes Personal vermittelt werden.

25 Die für das jeweilige Schiff erstellten Betriebs- und Ausrüstungshandbücher sowie Filme und geeignete visuelle Lehrmittel sollen in so weitem Umfang wie möglich zum Einsatz kommen und es soll die Gelegenheit genutzt werden, die Rolle der Organisation eines sicheren Bordbetriebs, der Sicherheitsbeauftragten und der Sicherheitsausschüsse ansatzweise zu erörtern.

Abschnitt B-V/2

Anleitungen zur Ausbildung von Seeleuten, die auf Fahrgastschiffen beschäftigt sind

VERSTÄRKTE BRANDBEKÄMPFUNG

1 Für Offiziere und Mannschaften, die auf Fahrgastschiffen beschäftigt sind, soll ein zusätzliches Ausbildungselement angeboten werden, in dem die Schwierigkeiten bei der Bekämpfung von Bränden beleuchtet werden, insbesondere die Schwierigkeiten beim Zutritt zu beengten Räumen sowie bei der Verhinderung des Übergreifens von Bränden auf angrenzende Räume.

LECKABWEHR

2 Bei der Ausarbeitung der in den Abschnitten A-II/1, A-II/2 und A-III/2 dargestellten Befähigungsnormen mit dem Ziel, das erforderliche Niveau an theoretischen Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde zu vermitteln, sollen Unternehmen und Ausbildungseinrichtungen mindestens die Kenntnisse, das Verständnis und die Fachkunde auf den Gebieten Leckabwehr und Verschlusszustand berücksichtigen, die nachstehend dargestellt sind:

Befähigung

Verringerung der Flutungsgefahr auf das unvermeidliche Mindestmaß und Aufrechterhaltung eines Bereitschaftszustands, der es ermöglicht, auf Notfallsituationen angemessen zu reagieren, die eine Beschädigung des Verschlusszustandes des Schiffes mit sich bringen.

Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde

Schiffsspezifische Leckabwehrpläne und schiffsspezifische Organisation der Leckabwehr.

Einrichtungen für die Leckabwehr, Gerätespinde und Fluchtwege für Notfälle

Die wichtigsten Dinge bei der Aufrechterhaltung von Stabilität und Verschlusszustand
Wichtigkeit des Sicherns von Trennflächen gegen das Eindringen von Wasser und des Dichthaltens der wasserdichten Trennflächen.

Im Falle einer Explosion, einer Grundberührung, einer Kollision oder eines Brandes an Bord des Schiffes zu treffende Maßnahmen

Leckabwehrtechniken entsprechend der an Bord zur Verfügung stehenden Ausrüstung, insbesondere des Lenzpumpensystems und der sonstigen Pumpen.

Abschnitt B-V/a

Anleitungen zur Zusatzausbildung für Kapitäne und Erste Offiziere auf großen Schiffen und auf Schiffen mit ungewöhnlichen Manövriereigenschaften

1 Es ist wichtig, dass Kapitäne und Erste Offiziere über eine einschlägige Erfahrung und Ausbildung verfügen, bevor sie die Aufgaben eines Kapitäns oder Ersten Offiziers auf einem großen Schiff oder auf einem Schiff mit ungewöhnlichen Manövrier- und Fahreigenschaften übernehmen, wenn die Schiffsgröße oder die Manövrier- und Fahreigenschaften erheblich von der Größe oder den Eigenschaften der Schiffe abweichen, auf denen diese Personen in jüngerer Vergangenheit Dienst getan haben. Diese ungewöhnlichen Eigenschaften finden sich im

Allgemeinen bei Schiffen, die sich durch eine erhebliche Tragfähigkeit, eine besondere Gestaltung oder eine hohe Geschwindigkeit auszeichnen.

2 Vor der Aufnahme des Dienstes auf einem solchen Schiff sollen Kapitäne und Erste Offiziere:

- .1 vom Unternehmen über die Fahreigenschaften des Schiffes unterrichtet werden, insbesondere im Hinblick auf Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde entsprechend der Darstellung in der Rubrik Fähigkeit zum Manövrieren und Fahren eines Schiffes unter allen denkbaren Umständen in Spalte 2 von Tabelle A-II/2 mit dem Titel Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm für Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr, sowie
- .2 mit dem Gebrauch aller auf dem betreffenden Schiff zur Verfügung stehenden Navigations- und Manövrierhilfen gründlich vertraut gemacht werden, insbesondere mit den Fähigkeiten, über die sie verfügen, aber auch mit den Beschränkungen, denen sie unterliegen.

3 Bevor der designierte Kapitän erstmalig die Führung eines Schiffes der obengenannten Art übernimmt, soll er über ausreichende und funktionsgerechte allgemeine Erfahrungen als Kapitän oder Erster Offizier verfügen und

- .1 entweder über ausreichende und funktionsgerechte Erfahrungen im Manövrieren desselben Schiffes unter Aufsicht oder im Manövrieren eines Schiffes mit ähnlichen Manövriereigenschaften verfügen
- .2 oder aber einen zugelassenen Schiffsführungssimulator-Lehrgang an einer Einrichtung besucht haben, die in der Lage ist, die Manövriereigenschaften eines solchen Schiffes zu simulieren.

4 Die zusätzliche Ausbildung und Befähigung von Kapitänen und Ersten Offizieren von Luftkissenfahrzeugen und Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen sollen den einschlägigen Richtlinien des Codes für die Sicherheit von Luftkissenfahrzeugen der IMO oder der Internationalen Codes für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen der IMO (nämlich des HSC-Code von 1994 und des HSC-Code von 2000) entsprechen.

Abschnitt B-V/b

Anleitungen zur Ausbildung von Schiffsoffizieren und Schiffsteuten mit der Verantwortung für den Ladungsumschlag auf Schiffen, die gefährliche Stoffe in fester Form als Massengut befördern

1 Die Ausbildung soll in zwei Teile gegliedert sein: einen allgemeinen Teil über die einschlägigen Grundlagen und einen zweiten Teil über die Anwendung dieser Grundlagen auf den Schiffsbetrieb. Die Ausbildung und Unterweisung soll durchgängig durch ordentlich befähigtes und in geeigneter Weise erfahrenes Personal vermittelt werden und mindestens die in den nachstehenden Absätzen 2 bis 14 aufgeführten Lehrgegenstände umfassen.

GRUNDLAGEN**Eigenschaften und Kennwerte**

2 Die wichtigen physikalischen Eigenschaften und chemischen Kennwerte von gefährlichen Stoffen in einem Umfang, der ausreicht, um ein grundlegendes Verständnis der diesen Stoffen innewohnenden Gefahren und Risiken zu schaffen.

Klassifizierung von Stoffen, deren chemische Eigenschaften gefährlich sind

3 Die IMO-Gefahrgutklassen 4 bis 9 und die mit jeder dieser Klassen verbundenen Gefahren sowie Stoffe, die nur bei der Beförderung als Massengut gefährlich sind (MHB), in Anlehnung an die Darstellung im Internationalen Code für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code).

Gesundheitsgefahren

4 Gefahren durch Hautkontakt, Einatmen, Einnahme und Bestrahlung.

Übereinkommen sowie Regelungen verbindlichen und empfehlenden Charakters

5 Allgemeines Vertrautsein mit den einschlägigen Vorschriften der Kapitel II-2 und VII des SOLAS-Übereinkommens von 1974 in seiner jeweils geltenden Fassung.

6 Allgemeiner Gebrauch des und allgemeines Vertrautsein mit dem Internationalen Code für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code) mit besonderer Bezugnahme auf:

- .1 die Sicherheit von Personen, insbesondere auf Sicherheitsausrüstung und Messinstrumente, deren Benutzung und praktische Anwendung sowie auf die Interpretation von Messergebnissen;

- .2 Gefahren, die von Ladungen ausgehen, welche zum Übergehen neigen;
- .3 Stoffen, deren chemische Eigenschaften gefährlich sind.

ANWENDUNG AN BORD

Klasse 4.1 – Entzündbare feste Stoffe

Klasse 4.2 – Selbstentzündliche Stoffe

Klasse 4.3 – Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln

7 Beförderung, Stauung und Temperaturführung zur Verhinderung der Zersetzung und einer möglichen Explosion; Staukategorien; allgemeine Vorsichtsmaßnahmen beim Stauen, insbesondere Vorsichtsmaßnahmen, die auf selbstzersetzliche und ähnliche Stoffe anwendbar sind; Trennvorschriften zur Verhinderung der Erhitzung, Selbstentzündung, Freisetzung von giftigen oder entzündlichen Gasen sowie der Bildung explosiver Gemische.

Klasse 5.1 – Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe

8 Beförderung, Stauung und Temperaturführung zur Verhinderung der Zersetzung und einer möglichen Explosion; Staukategorien; allgemeine Vorsichtsmaßnahmen beim Stauen und Trennvorschriften zur Sicherstellung der Trennung von brennbaren Werkstoffen, Säuren und Wärmequellen zur Verhinderung eines Brandes, einer Explosion und der Bildung giftiger Gase.

Klasse 6.1 – Giftige Stoffe

9 Kontaminierung von Nahrungsmitteln, Arbeits- und Wohn- und Hotelbereichen sowie der Lüftung.

Klasse 7 – Radioaktive Stoffe

10 Transportindex; die verschiedenen Arten von Erzen und Konzentraten; Stauung und Trennung von Personen, unentwickelten Filmen und Platten für photographische Zwecke sowie von Nahrungsmitteln; Staukategorien; allgemeine Stauvorschriften; besondere Stauvorschriften; Trennvorschriften und Trennabstände; Trennung von anderen gefährlichen Gütern.

Klasse 8 – Ätzende Stoffe

11 Von nassen Stoffen ausgehende Gefahren.

Klasse 9 – Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

12 Beispiele und jeweils damit verbundene Gefahren; Gefahren von Stoffen, die nur bei der Beförderung als Massengut gefährlich sind (IMSBC-Code); allgemeine und besondere Vorsichtsmaßnahmen beim Stauen; Vorsichtsmaßnahmen bei Arbeit und Beförderung; Trennvorschriften.

Sicherheitsvorkehrungen und Notfallverfahren

13 Sicherheit der elektrischen Anlagen in Laderäumen; Vorsichtsmaßnahmen, die beim Betreten geschlossener Räume zu treffen sind, welche möglicherweise eine Atmosphäre mit vermindertem Sauerstoffgehalt, eine giftige oder eine entzündliche Atmosphäre aufweisen; die möglichen Auswirkungen eines Brandes in Ladestücken von Stoffen jeder einzelnen Klasse; Benutzung des EmS-Leitfadens für Unfallbekämpfungsmaßnahmen auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern; Notfallpläne und -verfahren, die bei Vorfällen im Zusammenhang mit gefährlichen Stoffen zu befolgen sind, und Verwendung der einzelnen Einträge im Internationalen Code für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code) in diesem Zusammenhang.

Medizinische Erste Hilfe

14 „Leitfaden für Medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern“ (MFAG) der IMO, sein Gebrauch und seine Anwendung in Verbindung mit anderen Ratgebern sowie mit funkkärztlicher Beratung.

Abschnitt B-V/c

Anleitungen zur Ausbildung von Schiffsoffizieren und Schiffsteuten mit der Verantwortung für den Ladungsumschlag auf Schiffen, die gefährliche Stoffe in verpackter Form befördern

1 Die Ausbildung soll in zwei Teile gegliedert sein: einen allgemeinen Teil über die einschlägigen Grundlagen und einen zweiten Teil über die Anwendung dieser Grundlagen auf den Schiffsbetrieb. Die Ausbildung und Unterweisung soll durchgängig durch ordentlich befähigtes und in geeigneter Weise erfahrenes Personal vermittelt werden und mindestens die in den nachstehenden Absätzen 2 bis 19 aufgeführten Lehrgegenstände umfassen.

GRUNDLAGEN

Eigenschaften und Kennwerte

2 Die wichtigen physikalischen Eigenschaften und chemischen Kennwerte von gefährlichen Stoffen in einem Umfang, der ausreicht, um ein grundlegendes Verständnis der diesen Stoffen innewohnenden Gefahren und Risiken zu schaffen.

Klassifizierung von gefährlichen Stoffen sowie von Stoffen, deren chemische Eigenschaften gefährlich sind

3 Die IMO-Gefahrgutklassen 1 bis 9 und die mit jeder dieser Klassen verbundenen Gefahren.

Gesundheitsgefahren

4 Gefahren durch Hautkontakt, Einatmen, Einnahme und Bestrahlung.

Übereinkommen sowie Regelungen verbindlichen und empfehlenden Charakters

5 Allgemeines Vertrautsein mit den einschlägigen Vorschriften der Kapitel II-2 und VII des SOLAS-Übereinkommens von 1974 und von Anlage III von MARPOL 73/78, insbesondere Vertrautsein mit dessen Umsetzung in Form des IMDG-Code.

Gebrauch des und Vertrautsein mit dem Internationalen Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code)

6 Allgemeine Kenntnisse über die Vorschriften des IMDG-Code betreffend Deklaration, Dokumentation, Verpackung, Kennzeichnung und Plakatierung; Verpackung zur Beförderung in einem Frachtbehälter oder in einem Fahrzeug; ortsbewegliche Tanks, Tankcontainer und Straßentankfahrzeuge sowie sonstige für gefährliche Stoffe benutzte Beförderungseinheiten.

7 Kenntnisse über die Zuordnung, Kennzeichnung und Bezettelung von Ladungen für Zwecke des Stauens, Sicherns und Trennens von Ladungen in verschiedenen im IMDG-Code erwähnten Schiffstypen.

8 Die Sicherheit von Personen, insbesondere Sicherheitsausrüstung und Messinstrumente, deren Benutzung und praktische Anwendung sowie über die Interpretation von Messergebnissen.

ANWENDUNG AN BORD

Klasse 1 – Explosive Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff

9 Die 6 Unterklassen und die 13 Verträglichkeitsgruppen; für die Beförderung von Explosivstoffen benutzte Verpackungen in Normalgrößen sowie Kleinverpackungen; Wartungsfähigkeit der formgebenden Bauteile von Frachtcontainern und Fahrzeugen; Staubestimmungen, insbesondere spezielle Vorkehrungen für das Stauen an Deck und unter Deck; Trennung

von gefährlichen Gütern anderer Klassen innerhalb der Klasse 1 sowie von ungefährlichen Gütern; Beförderung und Stauung auf Fahrgastschiffen; Eignung von Laderäumen; Vorsichtsmaßnahmen zur Gefahrenabwehr; Vorsichtsmaßnahmen beim Laden und Löschen.

Klasse 2 – Gase (unter Druck verdichtet, verflüssigt oder gelöst), entzündbar, nicht entzündbar, ungiftig und giftig

10 Die verschiedenen Bauweisen von Druckgefäßen und ortsbeweglichen Tanks, insbesondere die dabei verwandten Druckentlastungs- und Verschlussvorrichtungen; Staukategorien; allgemeine Vorsichtsmaßnahmen beim Stauen, insbesondere Vorsichtsmaßnahmen, die auf entzündbare und giftige Gase sowie auf solche Gase anwendbar sind, die Meeresschadstoffe darstellen.

Klasse 3 – Entzündbare flüssige Stoffe

11 Verpackungen, Tankcontainer, ortsbewegliche Tanks und Straßentankfahrzeuge; Staukategorien, insbesondere die speziellen Vorschriften für Kunststoffbehältnisse; allgemeine Vorsichtsmaßnahmen beim Stauen, insbesondere die Vorsichtsmaßnahmen beim stauen von Meeresschadstoffen; Trennvorschriften; Vorsichtsmaßnahmen bei der Beförderung von entzündbaren flüssigen Stoffen bei erhöhten Temperaturen.

Klasse 4.1 – Entzündbare feste Stoffe

Klasse 4.2 – Selbstentzündliche Stoffe

Klasse 4.3 – Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln

12 Die verschiedenen Arten von Verpackung; Beförderung und Stauung unter geführter Temperatur zur Verhinderung der Zersetzung und einer möglichen Explosion; Staukategorien; allgemeine Vorsichtsmaßnahmen beim Stauen, insbesondere Vorsichtsmaßnahmen, die auf selbstzersetzliche und ähnliche Stoffe anwendbar sind; phlegmatisierte Explosivstoffe und Meeresschadstoffe; Trennvorschriften zur Verhinderung der Erhitzung, Selbstentzündung, Freisetzung von giftigen oder entzündlichen Gasen sowie der Bildung explosiver Gemische.

Klasse 5.1 – Entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe

Klasse 5.2 – Organische Peroxide

13 Die verschiedenen Arten von Verpackung; Beförderung und Stauung unter geführter Temperatur zur Verhinderung der Zersetzung und einer möglichen Explosion; Staukategorien; allgemeine Vorsichtsmaßnahmen beim Stauen, insbesondere Vorsichtsmaßnahmen, die auf

Meeresschadstoffe anwendbar sind; Trennvorschriften zur Sicherstellung der Trennung von brennbaren Werkstoffen, Säuren und Wärmequellen zur Verhinderung eines Brandes, einer Explosion und der Bildung giftiger Gase; Vorsichtsmaßnahmen zur Verringerung von Reibung und Stoß, durch die eine Zersetzung in Gang gesetzt werden kann, auf das unvermeidliche Mindestmaß.

Klasse 6.1 – Giftige Stoffe**Klasse 6.2 – Ansteckungsgefährliche Stoffe**

14 Die verschiedenen Arten von Verpackung; Staukategorien; allgemeine Vorsichtsmaßnahmen beim Stauen, insbesondere Vorsichtsmaßnahmen, die auf giftige Stoffe, entzündbare flüssige Stoffe und Meeresschadstoffe anwendbar sind; Trennvorschriften, insbesondere angesichts der Tatsache, dass das gemeinsame Kennzeichen dieser Stoffe ihre Fähigkeit ist, den Tod herbeizuführen oder einen Menschen gesundheitlich ernsthaft zu schädigen; Dekontaminierungsmaßnahmen im Fall, dass Stoffe der genannten Art freigesetzt werden.

Klasse 7 – Radioaktive Stoffe

15 Die verschiedenen Arten von Verpackung; Transportindex in Bezug auf Stauen und Trennen; Stauung und Trennung von Personen, unentwickelten Filmen und Platten für photographische Zwecke sowie von Nahrungsmitteln; Staukategorien; allgemeine Stauvorschriften; Trennvorschriften und Trennabstände; Trennung von anderen gefährlichen Gütern.

Klasse 8 – Ätzende Stoffe

16 Die verschiedenen Arten von Verpackung; Staukategorien; allgemeine Vorsichtsmaßnahmen beim Stauen, insbesondere Vorsichtsmaßnahmen, die auf ätzende Stoffe, entzündbare flüssige Stoffe und Meeresschadstoffe anwendbar sind; Trennvorschriften, insbesondere angesichts der Tatsache, dass das gemeinsame Kennzeichen dieser Stoffe ihre Fähigkeit ist, Zellgewebe ernsthaft zu schädigen.

Klasse 9 – Verschiedene gefährliche Stoffe und Gegenstände

17 Beispiele für die jeweiligen Gefahren, insbesondere die Verschmutzung der Meeresumwelt.

Sicherheitsvorkehrungen und Notfallverfahren

18 Sicherheit der elektrischen Anlagen in Laderäumen; Vorsichtsmaßnahmen, die beim Betreten geschlossener Räume zu treffen sind, welche möglicherweise eine Atmosphäre mit

vermindertem Sauerstoffgehalt, eine giftige oder eine entzündliche Atmosphäre aufweisen; die möglichen Auswirkungen eines Freisetzens oder eines Brandes in Ladestücken von Stoffen jeder einzelnen Klasse; Einschätzung von Ereignissen an Deck und unter Deck; Benutzung des EmS-Leitfadens der IMO für Unfallbekämpfungsmaßnahmen auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern; Notfallpläne und -verfahren, die bei Vorfällen im Zusammenhang mit gefährlichen Stoffen zu befolgen sind.

Medizinische Erste Hilfe

19 „Leitfaden für Medizinische Erste-Hilfe-Maßnahmen bei Unfällen mit gefährlichen Gütern“ (MFAG) der IMO, sein Gebrauch und seine Anwendung in Verbindung mit anderen Ratgebern sowie mit funkkärztlicher Beratung.

Abschnitt B-V/d

Anleitungen zur Anwendung der Bestimmungen des STCW-Übereinkommens auf bewegliche Offshore-Plattformen (MOU-Plattformen)

- 1 Das STCW-Übereinkommen findet auf das seemännische Personal von beweglichen Offshore-Plattformen (MOU-Plattformen) mit eigenem Antrieb Anwendung, die sich in Fahrt befinden.
- 2 Das STCW-Übereinkommen findet auf MOU-Plattformen ohne eigenen Antrieb sowie auf MOU-Plattformen, die sich an einem festen Ort befinden, keine Anwendung.
- 3 Bei Überlegungen zu den angemessenen Normen für die Ausbildung und Zeugniserteilung im Zusammenhang mit einer MOU-Plattform, die sich an einem festen Ort befindet, soll das Land, in dem die MOU-Plattform registriert ist, die einschlägigen IMO-Empfehlungen berücksichtigen. Insbesondere soll das gesamte seemännische Personal auf einer MOU-Plattform mit eigenem Antrieb und, wenn dies vorgeschrieben ist, auf anderen schwimmenden Einheiten das STCW-Übereinkommen in seiner jeweils geltenden Fassung erfüllen.
- 4 MOU-Plattformen mit eigenem Antrieb, die sich auf Auslandsfahrt befinden, sind gehalten, ein Schiffsbesatzungszeugnis mit sich zu führen.
- 5 MOU-Plattformen, die sich an einem festen Ort befinden, unterliegen der innerstaatlichen Gesetzgebung des Küstenstaates, in dessen Ausschließlicher Wirtschaftszone (AWZ) sie betrieben werden. Diese Küstenstaaten sollen auch die einschlägigen IMO-Empfehlungen berücksichtigen und sollen für MOU-Plattformen, die in anderen Ländern registriert sind, keine

höheren Normen vorschreiben als die Normen, die auf MOU-Plattformen Anwendung finden, welche in dem betreffenden Küstenstaat registriert sind.

6 Alle an Bord von MOU-Plattformen (ob mit oder ohne eigenen Antrieb) mit fachlichen Aufgaben Beschäftigten sollen über die Einführungs- und Grundausbildung entsprechend den einschlägigen IMO-Empfehlungen verfügen.

Abschnitt B-V/e

Anleitungen zur Ausbildung und Befähigung von Kapitänen und Nautischen Wachoffizieren auf Offshore-Versorgern

1 Es ist wichtig, dass Kapitäne und Schiffsoffiziere, die im Offshore-Versorger-Betrieb tätig sind, über einschlägige Erfahrungen oder eine einschlägige Ausbildung verfügen, bevor sie ihre Aufgaben auf einem Offshore-Versorger übernehmen. Dabei soll das Schwergewicht auf den an Bord gesammelten betrieblichen Erfahrungen oder auf einer Kombination aus betrieblichen Erfahrungen und einer Ausbildung am Simulator liegen.

2 Kapitäne und Schiffsoffiziere sollen die fahrzeugtypischen Manövrier- und Fahreigenschaften von Offshore-Versorgern verstehen.

3 Es soll sichergestellt sein, dass Kapitäne und Schiffsoffiziere, bevor sie im Offshore-Versorger-Betrieb tätig werden,

- .1 Kenntnisse über den Offshore-Wirtschaftszweig sowie über die bei den verschiedenen Tätigkeiten im Offshore-Versorger-Betrieb verwandten Fachbegriffe erworben haben;
- .2 verstehen, wie wichtig es ist, bei der Arbeit an einem Offshore-Standort oder einer Offshore-Einrichtung jederzeit einen sicheren Abstand zu Gefahrenquellen einzuhalten;
- .3 Kenntnisse darüber erworben haben, wie ein Fahrzeug bei unterschiedlichen Wetterverhältnissen manövriert und auf seiner Position gehalten wird;
- .4 die besonderen Entwurfparameter der Schiffe verstehen;
- .5 verstehen, dass es notwendig ist, einen uneingeschränkten Rundblick sowie Einblicke in die verschiedenen Arbeitsbereiche zu haben.

4 Es soll sichergestellt sein, dass Kapitäne und Schiffsoffiziere während ihres Aufenthalts auf einem Offshore-Versorger

- .1 Kenntnisse über die Fahreigenschaften und das Verhalten von Fahrzeugen in Abhängigkeit von deren Antriebsweise besitzen;
- .2 in der Lage sind, den Offshore-Versorger in enger Nähe zu einer Offshore-Einrichtung und zu anderen Fahrzeugen zu betreiben.

5 Kapitäne sollen verstehen, dass es notwendig ist, dass alle anderen Personen an Bord, die im Offshore-Versorger-Betrieb tätig sind, mit ihren Aufgaben vertraut gemacht werden.

Offshore-Versorger, die als Ankerziehschlepper eingesetzt werden

6 Es ist wichtig, dass Kapitäne und Nautische Wachoffiziere auf Offshore-Versorgern, die als Ankerziehschlepper eingesetzt werden, über einschlägige Erfahrungen und eine einschlägige Ausbildung verfügen.

7 Es soll sichergestellt sein, dass Kapitäne und Nautische Wachoffiziere auf Offshore-Versorgern, bevor sie beim Ziehen und Auslegen von Ankern tätig werden,

- .1 gut über die Fahreigenschaften des Schiffes im Zusammenhang mit dem Ziehen und Auslegen von Ankern unterrichtet sind; dazu gehören, ohne jedoch darauf beschränkt zu sein,
 - .1.1 das Navigieren und das Halten der Position;
 - .1.2 das Führen des Schiffes;
 - .1.3 eine gründliche Kenntnis der Stabilität von Offshore-Versorgern, insbesondere der Kombination eines niedrigen maximalen Hebelarms GZ_{max} , eines niedrigen offenen Decks und starken von außen auf das Fahrzeug einwirkenden Kräften; die Benutzung von Ladungsrechnern; das Auflösen des Konflikts zwischen einem formfesten, steifen Schiff und einer guten Arbeitsumgebung an Deck; die Möglichkeit der Verringerung der Stabilität durch Benutzung von Schlingerdämpfungsvorrichtungen;
 - .1.4 das Arbeiten in gefährlichen Bereichen von Ölfeldern, insbesondere das Orten von Pipelines oder sonstigen Objekten auf dem Meeresgrund in Bereichen, bei denen eine gewisse Wahrscheinlichkeit besteht, dass Anker oder sonstige Festmachevorrichtungen benutzt werden;

- .2 mit dem Gebrauch aller auf dem betreffenden Schiff für das Ziehen und Auslegen von Ankern zur Verfügung stehenden Instrumente und Anlagen gründlich vertraut gemacht werden, insbesondere mit den Fähigkeiten, über die sie verfügen, aber auch mit den Beschränkungen, denen sie unterliegen; dazu zählen, ohne jedoch darauf beschränkt zu sein,
 - .2.1 die Benutzung verschiedener Arten von Strahlrudern, sowohl mit konventionellem Antrieb als auch mit einer Propellergondel;
 - .2.2 das Auf-den-Haken-Nehmen, Bugsieren, Hinausschleppen auf die offene See, Ziehen oder Auslegen der Anker einer Offshore-Plattform, eines Offshore-Pontons oder einer sonstigen Offshore-Einrichtung sowie das Heben von schweren Lasten von oder auf eine solche Plattform, einen solchen Ponton oder eine solche sonstige Einrichtung;
 - .2.3 das Schleppen von Plattformen, Pontons und sonstigen Schiffen;
 - .2.4 das Bedienen von Hebe- und Schleppwinden mit einem Pfahlzug von bis zu 600 Tonnen;
 - .2.5 detaillierte und gründliche Kenntnisse über die Grundlagen des Betriebs von Schlepp- und von Ankerwinden, insbesondere über die Wirkungsweise von Vorrichtungen zur Lastbegrenzung und zum Lösen der Arretierung sowie Zubehörteile wie Arretierstifte und Stopper;
 - .2.6 der erhebliche Unterschied zwischen dem Notentriegelungsmechanismus eines Schlepphaken und demjenigen einer Winde.

8 Ist ein Kapitän oder Nautischer Wachoffizier mit dem Ziehen oder Auslegen von Ankern betraut, so soll er über eine ausreichende und funktionsgerechte Ausbildung und Erfahrung verfügen; diese Vorschrift gilt als erfüllt, wenn er unter Aufsicht eine von der Verwaltung als angemessen erachtete Anzahl an Ortsveränderungen von Plattformen durchgeführt hat. Die Ausbildung kann durch eine angemessene Ausbildung an einem Simulator ergänzt werden.

Abschnitt B-V/f

Anleitungen zur Ausbildung und Erfahrung von Personen, die ein Dynamisches Positionierungs-System bedienen

1 Dynamisches Positionieren wird definiert als ein System, durch das ein Wasserfahrzeug mit eigenem Antrieb mit Hilfe der eigenen Antriebsmittel des Fahrzeugs selbsttätig auf Position und Kurs gehalten wird.

2 Personen, die in der Bedienung eines Dynamischen Positionierungs-Systems tätig sind, sollen über eine einschlägige Ausbildung und Erfahrung verfügen. Durch die theoretischen Elemente dieser Ausbildung sollen Personen, die ein Dynamisches Positionierungs-System bedienen, in die Lage versetzt werden, die Funktionsweise des Systems und seiner Komponenten zu verstehen. Die im Rahmen dieser Ausbildung erworbenen Kenntnisse, das dabei erworbene Verständnis und die dabei erworbene Erfahrung sollen Personen, die ein Dynamisches Positionierungs-System bedienen, in die Lage versetzen, Fahrzeuge mit Hilfe eines solchen Systems unter gehöriger Berücksichtigung des Schutzes des menschlichen Lebens auf See und des Schutzes der Meeresumwelt sicher zu betreiben.

3 Die einschlägige Ausbildung und Erfahrung soll sich unter anderem auf die nachstehenden Komponenten Dynamischer Positionierungs-Systeme erstrecken:

- .1 die Bedienungskonsole des Dynamischen Positionierungs-Systems;
- .2 die Erzeugung und Verteilung der benötigten Energie;
- .3 die Antriebseinheiten;
- .4 die Geräte für die Positionsanzeige;
- .5 die Geräte für die Kursanzeige;
- .6 die Geräte für die Umgebungsanzeige;
- .7 die Geräte für die Anzeige der von außen auf das Fahrzeug einwirkenden Kräfte, wie zum Beispiel die Anzeigegeräte für die Spannung der Trossen.

4 Ausbildung und Erfahrung sollen sich auf sämtliche routinemäßig ausgeführten betrieblichen Vorgänge beim Dynamischen Positionierungs-System und darauf erstrecken, mit Fehlfunktionen des Dynamischen Positionierungs-Systems sowie mit Aus-, Vor- und Notfällen so umzugehen, dass der Betrieb entweder fortgesetzt oder aber gefahrlos beendet werden kann. Die Ausbildung soll nicht nur auf Personen, die ein Dynamisches Positionierungs-System bedienen, und auf Kapitäne von Fahrzeugen mit einem Dynamischen Positionierungs-System begrenzt sein; es kann auch sein, dass andere Personen an Bord, zum Beispiel Schiffsoffiziere mit der Fachbefähigung in Elektrotechnik und Technische Schiffsoffiziere,

eine zusätzliche Ausbildung und Erfahrung benötigen, damit sichergestellt ist, dass sie in der Lage sind, auf einem Fahrzeug mit einem Dynamischen Positionierungs-System ihre Aufgaben zu erfüllen. Es soll geprüft werden, ob geeignete praktische Übungen mit einem Dynamischen Positionierungs-System als Teil der Ausbildung an Bord und der an Bord zurückgelegten Erfahrungsdienstzeiten durchgeführt werden. Personen, die ein Dynamisches Positionierungs-System bedienen, sollen über Art und Zweck der Unterlagen im Zusammenhang mit betrieblichen Abläufen bei einem Dynamischen Positionierungs-System Bescheid wissen, zum Beispiel von Betriebshandbüchern, Fehlermöglichkeits- und Einflussanalysen (FMEAs) und graphischen Darstellungen von Fähigkeiten.

5 Die Ausbildung soll durchgängig durch ordentlich befähigtes und in geeigneter Weise erfahrenes Personal vermittelt werden.

6 Sobald die Zuweisung auf ein Schiff erfolgt, das mit einem Dynamischen Positionierungs-System arbeitet, sollen der Kapitän, die Personen, die das Dynamische Positionierungs-System bedienen sollen, und sonstige Personen, die an dem Dynamischen Positionierungs-System ausgebildet werden sollen, mit den besonderen auf dem betreffenden Schiff installierten Gerätschaften sowie mit den Eigenheiten jenes Schiffes vertraut gemacht werden. Besonderer Wert soll dabei darauf gelegt werden, wie sich das Schiff in Fahrt verhält, sowie darauf, welche Bedeutung das Dynamische Positionierungs-System für dieses Verhalten des Schiffes hat.

Abschnitt B-V/g

Anleitungen zur Ausbildung von Kapitänen und Schiffsoffizieren für Schiffe, die in Polargewässern betrieben werden

1 Es ist wichtig, dass Kapitäne und Schiffsoffiziere, die an Bord von Schiffen, die in Polargewässern betrieben werden, Brückenwache oder Maschinenwache gehen, über einschlägige Erfahrungen und eine einschlägige Ausbildung verfügen. Darunter ist folgendes zu verstehen:

.1 Vor der Zuweisung von Aufgaben an Bord solcher Schiffe

.1.1 soll die Ausbildung für Kapitäne und Nautische Wachoffiziere Grundkenntnisse zumindest in den Lehrgegenständen vermitteln, die in den nachstehenden Absätzen 2 bis 11 genannt sind;

- .1.2 soll die Ausbildung für Technische Wachoffiziere Grundkenntnisse zumindest in den Lehrgegenständen vermitteln, die in den nachstehenden Absätzen 3, 6, 10 und 11 genannt sind;
- .2 Kapitäne und Leiter der Maschinenanlage sollen über ausreichende und zweckmäßige Erfahrungen im Betrieb von Schiffen in Polargewässern verfügen.

Eigenheiten verschiedener Arten von Eis – Eisgebiete

2 Interpretation verschiedener Eiskarten und Klarheit darüber, welchen Beschränkungen meteorologische und ozeanographische Daten unterliegen; Physik des Eises; Eisbildung; Eiswachstum; Alterung des Eises und momentanes Stadium der Eisschmelze; Arten und Konzentrationen des Eises; Eisdruck; Reibung aufgrund von Schnee bedeckten Eises; Folgen einer Vereisung durch Sprühwasser sowie des Aufbaus einer immer dicker werdenden Eisschicht; Vorsichtsmaßnahmen gegen den Aufbau einer immer dicker werdenden Eisschicht und Milderung seiner Folgen; Eisverhältnisse in unterschiedlichen Regionen und Jahreszeiten mit besonderem Augenmerk auf den Unterschieden zwischen Arktis und Antarktis; Erkennen der Konsequenzen einer raschen Veränderung von Eis- und Wetterverhältnissen; Bewegung von Eisbergen und Packeis.

Verhalten des Schiffes in Eis und unter kalten klimatischen Bedingungen

3 Schiffs-Kennwerte; Schiffstypen, Arten des Entwurfs des Schiffskörpers; Vorschriften für die Verstärkung des Schiffskörpers für die Fahrt im Eis; Eisklassen verschiedener Klassifikationsgesellschaften – Polarklasse und örtlich geltende Vorschriften; Beschränkungen der Aussagekraft vergebener Eisklassen; Winterfestmachen von Schiffen und sonstige Maßnahmen, um ein Schiff auf Fahrten im Eis und unter kalten klimatischen Bedingungen vorzubereiten.

Reise- und Routenplanung für ein Schiff im Eis

4 Ausarbeitung sicherer Reiserouten nach Möglichkeit unter Umfahrung von Eis, insbesondere Interpretation verschiedener Formen bildlicher Darstellungen von Eis sowie von Daten über Eis als Hilfe bei der Vorbereitung einer strategischen Routenplanung; Ansteuerung eisführender Gewässer aus eisfreien Gewässern heraus zur Umfahrung von Eisbergen und gefährlichen Eisverhältnissen; Entscheidung während der Schiffsführung, wann es trotz Dunkelheit, Dünung, Nebel oder Eisdrucks gefahrlos möglich ist, Gewässer anzusteuern, in denen Eis oder Eisberge anzutreffen sind.

Führen und Steuern eines Schiffes im Eis

5 Vorbereitungen und Risikoabschätzung vor dem Ansteuern eisführender Gewässer; Führen von Schiffen mit unterschiedlichen Eisklassen in Eis unterschiedlicher Arten ohne Unterstützung; sichere Geschwindigkeit beim Vorhandensein von Eis und Eisbergen; Verständigung mit Eisbrechern und anderen Fahrzeugen; Schiffsführung bei unterschiedlichen Eisverhältnissen und unterschiedlicher Eisbedeckung der durchfahrenen Gewässer; Bewusstsein der Tatsache, dass die Bewegungsenergie bei der Fahrt im Eis zunimmt; Benutzung von Eisbergen als Wetterschutz sowie Fahrt durch Packeis.

6 Verwendung unterschiedlicher Systeme von Antriebs- und Ruderanlagen, insbesondere eine Vorstellung von den Stärken jedes dieser unterschiedlichen Systeme, aber auch von den Beschränkungen, denen jedes unterliegt; Benutzung der Stabilisatoren des Schiffes für gesteuertes Rollen und Stampfen; Lastgrenzen der Maschinen und Probleme beim Kühlen der Maschinen.

Regelungen verbindlichen und empfehlenden Charakters

7 Spezifische Vorschriften für das Ansteuern unterschiedlicher Regionen, insbesondere der Antarktis-Vertrag; internationale Regelungen verbindlichen und empfehlenden Charakters.

Beschränkungen gerätetechnischer Art

8 Benutzung terrestrischer Navigationshilfen in Polargewässern und damit verbundene Gefahren; Kompassfehler in hohen Breiten; Unterscheidung zwischen Radarzielen und Eis-Echos bei durch Eis verursachtem Clutter; Beschränkungen, denen elektronische Positionsbestimmungssysteme in hohen Breiten unterliegen; Beschränkungen in der Nutzung von Seekarten und Seehandbüchern; Beschränkungen in der Nutzung von Anlagen zur Nachrichtenübermittlung.

Sicherheitsvorkehrungen und Notfallverfahren

9 Verfügbarkeit für eine sichere Schiffsführung ausreichender hydrographischer Daten; Vorsichtsmaßnahmen beim Navigieren in unzureichend vermessenen Gewässern; Beschränkungen bei der Einsatzbereitschaft und bei der Feststellung der Verantwortung für Such- und Rettungsmaßnahmen, insbesondere im GMDSS-Seegebiet A4, samt den Beschränkungen, denen die dort verfügbaren Einrichtungen zur Nachrichtenübermittlung für Zwecke von Suche und Rettung unterliegen; Bewusstsein für die Notwendigkeit einer Notfallplanung; Kenntnis der Verfahren für das Schleppen und Bugsieren; Wert des Kontakts mit anderen Schiffen und

den regionalen SAR-Einsatzstellen; Erkennen der Gefahren, die drohen, wenn Besatzungsmitglieder niedrigen Temperaturen ausgesetzt sind; Verfahren für das und Vorgehensweisen beim Verlassen des Schiffes und beim Versuch des Überlebens auf dem Eis; Probleme der Übermüdung der Besatzung aufgrund von Lärm und Erschütterungen; Beförderung zusätzlicher Versorgungsgüter, zum Beispiel von Brennstoffen, Nahrungsmitteln und zusätzlicher Kleidung; Vorstellung von der zusätzlichen Schwere der Folgen von Vorfällen in Polargewässern.

10 Ausarbeitung sicherer Arbeitsverfahren; gewisse Kenntnisse über die häufigsten Schäden am Schiffskörper und an der Ausrüstung sowie eine Vorstellung davon, wie man sie vermeidet; Beschränkungen, denen Brandbekämpfungseinrichtungen unterliegen.

Umweltschutzangelegenheiten

11 Schutzwürdige Seegebiete im Hinblick auf das Einleiten; Gebiete, in denen die Schifffahrt verboten ist oder vermieden werden sollte; Sondergebiete im Sinne von MARPOL; Beschränkungen, denen die Ausrüstung zur Bekämpfung von freigesetztem Öl unterliegt; Plan zur Bewältigung erhöhter Mengen von Müll, Bilgenwasser, Ölschlamm, Abwasser und so weiter; Folgen einer Umweltverschmutzung unter kalten klimatischen Bedingungen.

Kapitel VI

Anleitungen zu Funktionen im Zusammenhang mit Notfällen, der Arbeitssicherheit, der Gefahrenabwehr, der medizinischen Fürsorge und dem Überleben auf See

Abschnitt B-VI/1

Anleitungen zu verbindlichen Anforderungen für Einführungsausbildungen sowie für die Grundausbildung und -unterweisung in Sicherheitsangelegenheiten für alle Seeleute

BRANDVERHÜTUNG UND BRANDBEKÄMPFUNG

1 Die nach Abschnitt A-VI/1 vorgeschriebene Ausbildung in Brandverhütung und Brandbekämpfung soll zumindest die theoretischen und praktischen Elemente umfassen, die in den nachstehenden Absätzen 2 bis 4 einzeln aufgeführt sind.

Theoretische Ausbildung

2 In der theoretischen Ausbildung sollen folgende Punkte behandelt werden:

- .1 die drei Elemente, die notwendig sind, damit ein Feuer oder eine Explosion zustande kommt (das sogenannte „Verbrennungsdreieck“): Brennstoff, Zündquelle, Sauerstoff;
- .2 Zündquellen: chemische, biologische, physikalische;
- .3 entzündbare Stoffe: Entzündbarkeit; Zündpunkt; Brandtemperatur; Abbrandgeschwindigkeit; Heizwert; unterer Zündgrenzwert; oberer Zündgrenzwert; Zündbereich; Inertisieren; statische Elektrizität; Flammpunkt; Selbstentzündung;
- .4 Brandgefahren und Ausbreitung von Schadfeuern durch Strahlung, Luftströmung und Wärmeleitung;
- .5 Reaktivität;
- .6 Klassifikation von Bränden und entsprechend zuzuordnende Löschmittel;
- .7 Hauptgründe für Brände an Bord von Schiffen: austretendes Öl im Maschinenraum; Zigaretten; Überhitzung (bei Lagern); Küchenutensilien (Herde, Luftschächte, Fritteusen, Kochplatten und so weiter); Selbstentzündung (der Ladung, von Abfällen und so weiter); Arbeiten unter Erzeugung hoher Temperaturen (Fügeschweißen, Trennschweißen und so weiter); elektrische Gerätschaften (Kurzschluss, unfachmännische Reparaturen); Reaktion, Selbsterhitzung und Selbstentzündung; Brandstiftung; statische Elektrizität;
- .8 Brandverhütung;
- .9 Brandmeldeanlagen, Rauchmeldeanlagen; selbsttätig arbeitende Alarmierungsvorrichtungen für den Brandfall;
- .10 Brandbekämpfungsausrüstung, insbesondere
 - .10.1 fest eingebaute Feuerlöschsysteme und ihre Standorte; Feuerlöschleitungen, Anschlussstutzen; internationaler Landanschluss; Feuerlöschanlagen, Kohlendioxid (CO₂), Löschschaum; Druckwasser-Berieselungsanlagen in Sonderräumen und so weiter; selbsttätiges Berieselungssystem; Notfeuerlöschpumpe; Notstromgenerator; Trockenlöschmittel; allgemeine Darstellung der vorgeschriebenen und verfügbaren

- baren ortsbeweglichen Feuerlöschgeräte; Hochdruck-Nebellöschanlagen; Leichtschaum; neue Entwicklungen und Geräte;
- .10.2 Brandschutzausrüstung, persönliche Ausrüstung; Atemschutzgerät; Wiederbelebungsgerät; Rauchschutzhelm oder Rauchmaske; feuerbeständige Rettungsleine und feuerbeständiger Rettungskorb; Aufbewahrungsorte all dieser Gerätschaften an Bord;
- .10.3 Ausrüstungsgegenstände allgemeinerer Art, insbesondere Feuerlöschschläuche, Strahlrohre, Kupplungen; Feuerwehrräxte; Handfeuerlöscher; Löschdecken;
- .11 Bauart und Vorkehrungen, insbesondere Fluchtwege; Methoden für das Gasfreimachen von Tanks; Trennflächen vom Typ A, B und C; Inertgassysteme;
- .12 organisatorische Maßnahmen der Brandbekämpfung auf dem Schiff, insbesondere der Generalalarm; Brandschutzpläne, Sammelplätze und Aufgaben einzelner Beteiligter; Verständigung, insbesondere Verständigung zwischen Schiff und Land beim Aufenthalt im Hafen; Sicherheitsverfahren für die Personen auf dem Schiff; regelmäßige Brandschutzübungen an Bord; Feuerrunden;
- .13 praktische Kenntnisse in den Verfahren der Wiederbelebung;
- .14 Methoden der Brandbekämpfung, insbesondere Auslösen des Feueralarms; Auffinden und Abschotten der Brandstelle; Überbordwerfen; Verminderung der Reaktivität; Abkühlen; Entzug von Sauerstoff; Löschen; Feuerwache; Rauchabsaugen;
- .15 Löschmittel, insbesondere Wasser, Vollstrahl, Sprühstrahl, Sprühnebel, Flutung; Leicht-, Mittel- und Schwertschaum; Kohlendioxid (CO₂); wasserfilmbildender Schaum (AFFF); Trockenlöschmittel; neue Entwicklungen und Geräte.

Praktische Ausbildung

3 Die nachstehend in ihren angestrebten Ergebnissen kurz dargestellte praktische Ausbildung soll in Räumen unter wirklich wirklichkeitsnahen Übungsbedingungen (zum Beispiel am Simulator erzeugte Bordbedingungen) stattfinden, soll nach Möglichkeit sowohl bei Dunkelheit als auch bei Tageslicht durchgeführt werden und soll den Auszubildenden gestatten, folgende Fähigkeiten zu erwerben:

- .1 verschiedene Arten von Handfeuerlöschern richtig zu verwenden;
- .2 umluftunabhängige Atemschutzgeräte richtig zu verwenden;
- .3 kleinere Brände, zum Beispiel Kabelbrände oder Brände, die durch Öl oder Propangas unterhalten werden, zu löschen;
- .4 Brände von größerem Umfang mit Wasser zu löschen (Voll- und Sprühstrahlrohre);
- .5 Brände mit Löschschaum, Löschpulver oder einem sonstigen geeigneten chemischen Löschmittel zu löschen;
- .6 mit einer Rettungsleine ausgestattet, jedoch ohne Atemschutzgerät, eine Abteilung zu betreten und sie zu durchqueren, in die Leichtschaum eingeblasen worden ist;
- .7 mit angelegtem umluftunabhängigen Atemschutzgerät einen Brand in einem mit Rauch gefüllten geschlossenen Raum zu bekämpfen;
- .8 einen Brand in einem Unterkunftsraum oder einem simulierten Maschinenraum, bei dem es zu heftiger Brand- und Rauchentwicklung kommt, mit einem Wassernebel oder einem sonstigen geeigneten Löschmittel zu löschen;
- .9 einen durch Öl unterhaltenen Brand mit Hilfe von Nebelstrahlrohren mit Sprühdüsen, von Trockenlöschmittel oder von Feuerlöschschaum-Applikatoren zu löschen;
- .10 mit angelegtem Atemschutzgerät eine Bergung aus einem rauchgefüllten Raum zu bewerkstelligen.

Allgemeines

4 Es soll auch das Bewusstsein der Auszubildenden für die Notwendigkeit geschärft werden, an Bord einen Zustand stetiger Bereitschaft aufrechtzuerhalten.

GRUNDLEGENDE ERSTE HILFE

5 Die nach Regel VI/1 als Teil der Grundausbildung vorgeschriebene Ausbildung in grundlegender Erster Hilfe soll bereits in einem frühen Stadium der Berufsausbildung erteilt werden, vorzugsweise noch während des Ausbildungsabschnitts an Land, damit die angehenden Seeleute in die Lage versetzt werden, bei Konfrontation mit einem Unfall oder einer sons-

tigen medizinischen Notfallsituation sofort tätig zu werden, bis eine Person mit Fertigkeiten in Erster Hilfe oder aber die Person eintrifft, die mit der medizinischen Fürsorge an Bord betraut ist.

PERSÖNLICHE ÜBERLEBENSTECHNIKEN UND SOZIALE VERANTWORTUNG

6 Alle Verwaltungen sollen stets vor Augen haben, wie wichtig Verständigung und Sprachfertigkeit für die Aufrechterhaltung des Schutzes des menschlichen Lebens und von Sachwerten auf See sowie für die Verhütung der Meeresverschmutzung sind. Angesichts des internationalen Charakters der Seeverkehrswirtschaft, der erforderlichen Verlässlichkeit sprachlicher Verständigung im Nachrichtenaustausch von Schiff zu Schiff und zwischen Schiff und Land, des zunehmenden Einsatzes multinationaler Besatzungen und der Besorgnis, dass Besatzungsmitglieder womöglich nicht in der Lage sind, sich in einer Notfallsituation mit Fahrgästen zu verständigen, würde die Annahme einer gemeinsamen Sprache für die Verständigung im Seeverkehr sichere Verfahrensweisen fördern, weil dadurch das Risiko menschlichen Versagens bei der Übermittlung wichtiger Angaben verringert würde.

7 Wenngleich Englisch nicht überall auf der Welt gesprochen wird, so wird diese Sprache doch aufgrund ihrer allgemeinen Verwendung in der Praxis immer mehr zur Standardsprache zur Verständigung für Zwecke der Sicherheit in der Seeschifffahrt, teilweise als Ergebnis der Verwendung der IMO-Standard-Redewendungen für die Seefahrt („IMO Standard Marine Communication Phrases“).

8 Alle Verwaltungen sollen die Vorteile bedenken, die sich daraus ergeben, wenn Seeleute die Fähigkeit besitzen, zumindest einen elementaren englischen Wortschatz mit dem Schwergewicht auf nautischen Fachbegriffen und Situationen aus dem nautischen Bereich zu verwenden.

Abschnitt B-VI/2

Anleitungen zur Erteilung von Nachweisen der Fachkunde im Umgang mit Überlebensfahrzeugen, Bereitschaftsbooten und schnellen Bereitschaftsbooten

1 Bereits vor Beginn der Ausbildung soll festgestellt sein, dass der Bewerber die vorgeschriebene körperliche Tauglichkeit besitzt, insbesondere hinsichtlich des Seh- und Hörvermögens.

2 Die Ausbildung soll sich an den Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner jeweils geltenden Fassung ausrichten.

3 Die Vertragsparteien können auch festlegen, dass sie in den in Tabelle A-VI/2-1 Absätze 6.1.2, 6.1.3, 6.1.4, 6.2.1 und 12.1.5 dargestellten Bereichen an Bord durchgeführte Ausbildungsmaßnahmen und an Bord zurückgelegte Erfahrungszeiten (zum Beispiel die Teilnahme an Übungen) als ausreichend für den Nachweis der fortgesetzten Erfüllung der vorgeschriebenen Befähigungsnorm ansehen. Die Verwaltungen sollen stets vor Augen haben, dass in den genannten Bereichen eine Ausbildung an Bord durchgeführt werden kann, wenn gute Witterungsverhältnisse herrschen sowie die im Hafen geltenden Regelungen dies gestatten.

Abschnitt B-VI/3

Anleitungen zur Ausbildung in moderner Brandbekämpfung

(– bleibt frei –)

Abschnitt B-VI/4

Anleitungen zu den Vorschriften im Zusammenhang mit medizinischer Erster Hilfe und medizinischer Betreuung

In Ausbildungsprogrammen für Seeleute, die dazu eingeteilt sind, in Wahrnehmung der in Spalte 1 von Tabelle A-VI/4-1 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung medizinische Erste Hilfe an Bord zu leisten, sollen die in der Neufassung des „International Medical Guide for Ships“ enthaltenen Hinweise berücksichtigt werden.

Abschnitt B-VI/5

Anleitungen zur Ausbildung von sowie zur Erteilung von Nachweisen der Fachkunde an Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff

1 Die Ausbildung soll sich an den Vorschriften des ISPS-Code und des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner jeweils geltenden Fassung ausrichten.

2 Nach Abschluss der Ausbildung sollen Beauftragte für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff über Kenntnisse der englischen Sprache verfügen, die ausreichen, um Meldungen von Bedeutung für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff oder in der Hafenanlage richtig interpretieren und selbst solche Meldungen übermitteln zu können.

3 Ist ein Inhaber eines Fachkundezeugnisses als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff vorübergehend nicht einsatzfähig, so kann die Verwaltung bei Vorliegen außergewöhnlicher und zwingender Umstände erlauben, dass ein Seemann, der ausgewiesene Aufgaben und Verantwortung in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr hat und der über eine gewisse Kenntnis des Plans für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff verfügt, bis zum Errei-

chen des nächsten Anlaufhafens oder für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen – je nachdem, welcher Zeitraum länger ist – als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff tätig ist und alle Aufgaben und Verantwortung des Beauftragten für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff wahrnimmt. Das Unternehmen soll so bald wie möglich die zuständigen Behörden des nächsten Anlaufhafens oder der nächsten Anlaufhäfen von den getroffenen Vorkehrungen unterrichten.

Abschnitt B-VI/6

Anleitungen zu den verbindlichen Mindestanforderungen für die Ausbildung und Unterweisung für alle Seeleute in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr

Einführungsausbildung und Förderung des Bewusstseins für die Bedeutung der Gefahrenabwehr

1 Seeleute und sonstige Personen an Bord sind keine Fachleute in Sachen Gefahrenabwehr, und es ist nicht das Ziel des Übereinkommens oder dieses Codes, sie in Spezialisten auf dem Gebiet der Gefahrenabwehr zu verwandeln.

2 Seeleute und sonstige Personen an Bord sollen eine Einführungsausbildung sowie eine Fortbildung oder Unterweisung in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr erhalten, die ausreichen, um die Kenntnisse und das Verständnis zu erwerben, die erforderlich sind, um die ihnen zugewiesenen Aufgaben zu erfüllen und in ihrer Gesamtheit einen Beitrag zu einer Verbesserung der Gefahrenabwehr im Seeverkehr zu erbringen.

3 Seeleute ohne spezifische Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr sollen die Ausbildung oder Unterweisung zur Förderung des Bewusstseins für die Bedeutung der Gefahrenabwehr nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/6 mindestens einmal in ihrer beruflichen Laufbahn durchlaufen. Es besteht keine Notwendigkeit für eine Auffrischung dieser Ausbildung oder für eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der kraft der Ausbildung erteilten Fachkundezeugnisse, wenn die betreffenden Seeleute oder die betreffenden sonstigen Personen an Bord die Vorschriften von Regel VI/6 über den Einführungslehrgang in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr erfüllen und an den nach dem ISPS-Code vorgeschriebenen Übungen teilnehmen.

Seeleute mit spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr

4 Der Ausdruck 'mit spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr' in Abschnitt A-VI/6 bezieht sich auf Personen, die spezifische Aufgaben und Verantwortung nach Maßgabe des Plans zur Gefahrenabwehr auf dem Schiff haben.

5 Seeleute mit spezifischen Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr sollen die Ausbildung nach Maßgabe von Abschnitt A-VI/6 mindestens einmal in ihrer beruflichen Laufbahn durchlaufen. Es besteht keine Notwendigkeit für eine Auffrischung dieser Ausbildung oder für eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der kraft der Ausbildung erteilten Fachkundezeugnisse, wenn die betreffenden Seeleute oder die betreffenden sonstigen Personen an Bord die Vorschriften von Regel VI/6 über den Einführungslehrgang in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr erfüllen und an den nach dem ISPS-Code vorgeschriebenen Übungen teilnehmen.

6 Wer als Lehrperson eine 'Einführungsausbildung in Angelegenheiten der Gefahrenabwehr' nach Abschnitt A-VI/6 durchführt, braucht nicht die Vorschriften von Regel I/6 oder von Abschnitt A-I/6 zu erfüllen.

7 Ist vorgeschrieben, dass die Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr auf dem Schiff von einer Person wahrgenommen werden, die dazu befähigt ist, festgelegte Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr wahrzunehmen, und ist diese Person vorübergehend nicht einsatzfähig, so kann die Verwaltung bei Vorliegen außergewöhnlicher und zwingender Umstände gestatten, dass ein Seemann ohne festgelegte Aufgaben im Zusammenhang mit Angelegenheiten der Gefahrenabwehr bis zum Erreichen des nächsten Anlaufhafens oder für einen Zeitraum von höchstens 30 Tagen – je nachdem, welcher Zeitraum länger ist – solche Aufgaben wahrnimmt, sofern er über eine gewisse Kenntnis des Plans für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff verfügt.

Kapitel VII

Anleitungen zu anderen Zeugnissen

Abschnitt B-VII/1

Anleitungen zur Erteilung anderer Zeugnisse

(– bleibt frei –)

Abschnitt B-VII/2

Anleitungen zu besonderen integrierten Ausbildungsprogrammen für den Decks- und Maschinenbereich

- 1 Jede Vertragspartei soll sicherstellen, dass jedes besondere integrierte Ausbildungsprogramm für den Decks- und Maschinenbereich
 - .1 in Form eines genehmigten Ausbildungsprogramms angeboten wird;
 - .2 an Land in Ausbildungsstätten oder an Bord zugelassener Ausbildungsschiffe durchgeführt wird;
 - .3 in einem zugelassenen Ausbildungsberichtsheft beurkundet wird.

Abschnitt B-VII/3

Anleitungen zu den Grundsätzen für die Erteilung abweichender Zeugnisse

(– bleibt frei –)

Kapitel VIII

Anleitungen zum Wachdienst

Abschnitt B-VIII/1

Anleitungen zur Diensttüchtigkeit

Verhütung von Übermüdung

- 1 Im Zusammenhang mit der Beachtung der Vorschriften über Ruhezeiten soll der Begriff 'betriebliche Bedingungen, die ein Abweichen von der Norm rechtfertigen' dahin gehend ausgelegt werden, dass er nur solche wesentlichen Arbeiten an Bord bezeichnet, die aus Gründen der Sicherheit, der Gefahrenabwehr oder des Umweltschutzes keinen Aufschub dulden oder die bei Reisebeginn nach menschlichem Ermessen nicht vorhergesehen werden konnten.
- 2 Wenngleich es keine allgemein anerkannte fachliche Begriffsbestimmung für 'Übermüdung' gibt, soll jeder, der in den Schiffsbetrieb eingebunden ist, ein waches Gespür für die Faktoren haben, die zu einer Übermüdung beitragen können, unter anderem – ohne darauf beschränkt zu sein – auch auf diejenigen, die von der Organisation benannt worden sind, und soll diese bei der Entscheidungsfindung im Schiffsbetrieb berücksichtigen.
- 3 Bei der Anwendung von Regel VIII/1 sollen folgende Punkte berücksichtigt werden:
 - .1 durch Bestimmungen zur Verhütung von Übermüdung soll sichergestellt werden, dass es nicht zur Ableistung übertrieben langer oder unzumutbarer Gesamtarbeitszeiten kommt. Insbesondere sollen die Mindest-Ruhezeiten nach Abschnitt A-VIII/1 nicht dahin gehend ausgelegt werden, als werde durch ihre

Nennung nahegelegt, dass alle übrigen Zeiten für den Wachdienst oder für andere Aufgaben aufgewandt werden könnten;

- .2 die Häufigkeit und die Länge von Urlaubszeiten sowie die Gewährung von Urlaub zum Ausgleich von Mehrarbeit sind wirksame Hilfsmittel, durch die verhindert werden kann, dass sich über einen längeren Zeitraum Übermüdung aufbauen könnte;
- .3 die einschlägigen Bestimmungen können im Falle von Schiffen auf Kurzstreckenreisen abgeändert werden, sofern besondere Sicherheitsvorkehrungen getroffen worden sind.

4 Der in Abschnitt A-VIII/1 Absatz 9 verwandte Begriff 'Ausnahmen' soll dahin gehend ausgelegt werden, dass er die durch das ILO-Übereinkommen über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, 1996 (Übereinkommen 180) oder (mit seinem Inkrafttreten) durch das Seearbeitsübereinkommen, 2006 festgelegten Ausnahmen bezeichnet. Die Umstände, unter denen solche Ausnahmen angewandt werden, sollen von den Vertragsparteien bestimmt werden.

5 Alle Verwaltungen sollen anhand von Angaben, die sie aus Seeunfalluntersuchungen erhalten, ihre Bestimmungen über die Verhütung von Übermüdung ständig auf Änderungsbedarf hin überprüfen.

Verhütung von Medikamenten-, Suchtmittel- und Alkoholmissbrauch

6 Medikamenten-, Suchtmittel- und Alkoholmissbrauch beeinträchtigen unmittelbar die körperliche und geistige Fähigkeit eines Seemanns, Wachdienstaufgaben oder sonstige Aufgaben wahrzunehmen, die einen ausgesprochenen Bezug zur Sicherheit, zur Verschmutzungsverhütung und zur Gefahrenabwehr aufweisen. Steht ein Seemann erkennbar unter dem Einfluss von Medikamenten, Suchtmitteln oder Alkohol, so soll ihm so lange nicht gestattet werden, Wachdienstaufgaben oder sonstige Aufgaben wahrzunehmen, die einen ausgesprochenen Bezug zur Sicherheit, zur Verschmutzungsverhütung und zur Gefahrenabwehr aufweisen, bis er nicht mehr in seiner Fähigkeit beeinträchtigt ist, jene Aufgaben wahrzunehmen.

7 Alle Verwaltungen sollen sicherstellen, dass angemessene Maßnahmen getroffen werden, um zu verhindern, dass durch Alkohol, Suchtmittel oder Medikamente die Fähigkeit von im Wachdienst Tätigen und von sonstigen Personen beeinträchtigt werden, zu deren Aufgabenbereich es gehört, Aufgaben wahrzunehmen, die einen ausgesprochenen Bezug zur Sicherheit, zur Verschmutzungsverhütung und zur Gefahrenabwehr aufweisen; die Verwaltun-

gen sollen erforderlichenfalls Erfassungs- und Überwachungsprogramme einrichten, für die nachstehende Grundsätze gelten:

- .1 Medikamenten-, Suchtmittel- und Alkoholmissbrauch sind zu erkennen und erfassen;
- .2 die Würde, die Intimsphäre und die Grundrechte der Betroffenen sowie der Schutz des vertraulich gesprochenen Wortes sind zu respektieren;
- .3 die einschlägigen internationalen Richtlinien sind zu berücksichtigen.

8 Alle Unternehmen sollen die Verwirklichung einer eindeutig formulierten Politik der Verhütung von Medikamenten-, Suchtmittel- und Alkoholmissbrauch prüfen, der gemäß unter anderem der Genuss von Alkohol in den letzten vier Stunden vor Dienstantritt als Mitglied einer Wache verboten ist; die Verwirklichung einer solchen Politik kann dadurch erfolgen, dass dieses Verbot in das Qualitätssicherungssystem des Unternehmens aufgenommen wird, oder dadurch, dass die Seeleute angemessene Informations- und Bildungsangebote erhalten.

9 Die Ersteller von Programmen zur Verhütung des Missbrauchs von Medikamenten, Suchtmitteln und Alkohol sollen die Hinweise berücksichtigen, die in der ILO-Veröffentlichung *Handbuch für die Konzipierung von Programmen in der Seeverkehrswirtschaft zur Verhütung des Missbrauchs von Medikamenten und Alkohol* in seiner gegebenenfalls geänderten Fassung enthalten sind.

Abschnitt B-VIII/2

Anleitungen zu den Vorkehrungen für den Wachdienst und zu den beim Wachdienst zu beachtenden Grundsätzen

Die nachstehenden betrieblichen Anleitungen sollen von Unternehmen, Kapitänen und Wachoffizieren berücksichtigt werden.

TEIL 1 – ANLEITUNGEN ZUR ZEUGNISERTEILUNG

(– bleibt frei –)

TEIL 2 – ANLEITUNGEN ZUR REISEPLANUNG

(– bleibt frei –)

TEIL 3 – GRUNDSÄTZE FÜR DEN WACHDIENST IM ALLGEMEINEN

(– bleibt frei –)

TEIL 4 – ANLEITUNGEN ZUM WACHDIENST AUF SEE

Teil 4-1 – Anleitungen zum Gehen der Brückenwache

Einleitung

2 Für besondere Schiffstypen sowie für Schiffe, die Schadstoffe, gefährliche, giftige oder leicht entzündbare Ladungen befördern, können eigenständige Anleitungen notwendig sein. Der Kapitän soll in geeigneter Art und Weise diese betrieblichen Anleitungen geben.

3 Es kommt wesentlich darauf an, dass Brückenwache gehende Offiziere sich stets vor Augen halten, dass die wirksame Wahrnehmung ihrer Aufgaben im Interesse des Schutzes des menschlichen Lebens und von Sachwerten auf See sowie im Interesse der Gefahrenabwehr und der Verhütung der Meeresverschmutzung notwendig ist.

Ankerwache

4 Der Kapitän eines Schiffes, das an einem ungeschützten Ankerplatz, auf offener Reede oder unter sonstigen Umständen, die praktisch den Umständen auf See entsprechen, vor Anker liegt und für das infolgedessen Kapitel VIII Abschnitt A-VIII/2 Teil 4-1 Absatz 51 des STCW-Codes gilt, soll sicherstellen, dass die Vorkehrungen für den Wachdienst ausreichend sind, um jederzeit eine sichere Wache zu gehen. Ein Nautischer Schiffsoffizier soll jederzeit die Verantwortung für eine sichere Ankerwache innehaben.

5 Bei der Festlegung der Vorkehrungen für den Wachdienst und entsprechend der Schwere der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der Schiffssicherheit und der Gefahrenabwehr auf dem Schiff sowie des Schutzes der Meeresumwelt soll der Kapitän alle einschlägigen Umstände und Verhältnisse berücksichtigen, also zum Beispiel:

- .1 ununterbrochen durch Sehen und Hören sowie durch alle sonstigen zur Verfügung stehenden Mittel einen Zustand der Wachsamkeit aufrechtzuerhalten;
- .2 die Vorschriften zur Verständigung von Schiff zu Schiff sowie zwischen Schiff und Land;
- .3 die jeweils herrschenden Wetter-, Seegangs-, Eis- und Strömungsverhältnisse;
- .4 die Notwendigkeit der ununterbrochenen Überwachung der Position des eigenen Schiffes;

- .5 die allgemeine Beschaffenheit, die Größe und die besonderen Eigenschaften der Ankerplätze;
- .6 die Verkehrsverhältnisse;
- .7 Situationen, durch welche die Gefahrenabwehr auf dem Schiff beeinträchtigt werden könnte;
- .8 Lade- und Löschtätigkeiten;
- .9 die Benennung von Ersatz-Besatzungsmitgliedern;
- .10 das Verfahren zur Alarmierung des Kapitäns und zur Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft der Maschinenanlage.

Teil 4-2 – Anleitungen zum Gehen der Maschinenwache

6 Für besondere Typen von Antriebsanlagen oder Hilfsaggregaten sowie für Schiffe, die Schadstoffe, gefährliche, giftige oder leicht entzündbare Stoffe oder aber andere besondere Arten von Ladung befördern, können eigenständige Hinweise notwendig sein. Der Leiter der Maschinenanlage soll in geeigneter Art und Weise diese betrieblichen Hinweise geben.

7 Es kommt wesentlich darauf an, dass Technische Wachoffiziere sich stets vor Augen halten, dass die wirksame Wahrnehmung des Maschinenwachdienstes im Interesse des Schutzes des menschlichen Lebens und von Sachwerten auf See sowie im Interesse der Verhütung der Meeresverschmutzung notwendig ist.

8 Vor der Übernahme der Maschinenwache soll der ablösende Schiffsoffizier

- .1 mit den Aufbewahrungsorten und der Verwendung der Ausrüstung vertraut sein, die für den Schutz des menschlichen Lebens in einer gefährlichen oder giftigen Umgebung vorgesehen ist;
- .2 sich vergewissern, dass die Heilmittel und Gerätschaften zum Leisten medizinischer Erster Hilfe in einem Notfall ohne weiteres zur Verfügung stehen, insbesondere die, welche zur Behandlung von Verbrennungen und Verbrühungen gebraucht werden;
- .3 beim Aufenthalt des Schiffes in einem Hafen sowie wenn das Schiff sicher vor Anker liegt oder sicher festgemacht hat, Bescheid wissen

- .3.1 über ladungsbezogene Tätigkeiten, über den Stand von Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten sowie über alle sonstigen betrieblichen Vorgänge, welche die Wache beeinflussen, sowie
- .3.2 über die Hilfsaggregate, die zur Versorgung der Wohn- und Hotelbereiche für Fahrgäste und Besatzung, für ladungsbezogene Vorgänge, für die betriebliche Wasserversorgung und für Abluftanlagen in Gebrauch sind.

Teil 4-3 – Anleitungen zum Gehen der Funkwache

Allgemeines

9 In der Vollzugsordnung für den Funkdienst ist unter anderem vorgeschrieben, dass jede Schiffsfunkstelle behördlich genehmigt sein muss, der letztlichen Verantwortung des Kapitäns oder einer anderen für das Schiff verantwortlichen Person unterliegt und nur unter Aufsicht ausreichend befähigten Personals bedient werden darf. In der Vollzugsordnung für den Funkdienst ist auch vorgeschrieben, dass eine Notfall-Alarmierung nur auf Weisung des Kapitäns oder einer anderen für das Schiff verantwortlichen Person abgesetzt werden darf.

10 Der Kapitän soll stets vor Augen haben, dass alle Personen, denen die Verantwortung für das Absetzen einer Notfall-Alarmierung übertragen worden ist, bezüglich aller Funkgeräte auf dem Schiff eine Unterweisung erhalten müssen, über diese Geräte gut Bescheid wissen müssen sowie in der Lage sein müssen, diese Geräte ordnungsgemäß zu bedienen; einschlägige Vorschrift hierfür ist Regel I/14 Absatz 1.5. Dies soll im Brückentagebuch oder im Funktagebuch vermerkt werden.

Wachdienst

11 Zusätzlich zur Einhaltung der Vorschriften über die Funkwache soll der Kapitän jedes seegehenden Schiffes sicherstellen,

- .1 dass die Funkstelle des Schiffes für den Zweck des Austauschs allgemeiner Mitteilungen, insbesondere öffentlicher Korrespondenz, ausreichend bemannt ist – wobei die Zwänge zu berücksichtigen sind, die durch die Aufgaben der Personen entstehen, die berechtigt sind, die Funkstelle zu betreiben, sowie
- .2 dass die an Bord vorgehaltenen Funkgeräte sowie die Ersatzstromquellen – sofern vorhanden – in einem einsatzfähigen Zustand gehalten werden.

12 Anweisungen und Unterrichtung über die Benutzung von Funkgeräten und die Verfahren für die Abwicklung des Not- und des Sicherheitsverkehrs sollen in regelmäßigen Zeitabständen und im erforderlichen Umfang allen dafür in Betracht kommenden Besatzungsmitgliedern gegeben werden, und zwar von der Person, die in der Musterrolle als diejenige eingetragen ist, der die Erstverantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist. Dies soll im Funktagebuch vermerkt werden.

13 Der Kapitän jedes Schiffes, das nicht dem SOLAS-Übereinkommen von 1974 unterliegt, soll verlangen, dass eine angemessene Funkwache gegangen wird; die Festlegung der Einzelheiten unter Berücksichtigung der Vollzugsordnung für den Funkdienst obliegt der Verwaltung.

Betriebliche Angelegenheiten

14 Vor dem Auslaufen soll der Funker, dem die Erstverantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist, sicherstellen, dass:

- .1 sich alle Funkgeräte für den Not- und den Sicherheitsverkehr sowie die Ersatzstromquelle in einem einsatzbereiten Zustand befinden und dass diese Tatsache im Funktagebuch verzeichnet ist;
- .2 alle nach internationalen Übereinkünften vorgeschriebenen Unterlagen, alle Nachrichten an Schiffsfunkstellen und alle zusätzlichen von der Verwaltung vorgeschriebenen Unterlagen vorliegen und entsprechend den letztverfügbaren Ergänzungen aktualisiert sind und dass jede eventuelle Abweichung dem Kapitän gemeldet wird;
- .3 die Funkuhr nach Vorgabe mehrerer Norm-Zeitzeichensender richtig eingestellt ist;
- .4 die Antennen unbeschädigt sowie richtig ausgerichtet und fachgerecht angeschlossen sind;
- .5 routinemäßige Wettermeldungen und nautische Warnnachrichten für das Gebiet, in dem das Schiff verkehren wird, nebst den entsprechenden vom Kapitän angeforderten Mitteilungen für andere Gebiete im praktisch möglichen Umfang aktualisiert werden, und dass solche Mitteilungen an den Kapitän weitergeleitet werden.

15 Bei Auslaufen des Schiffes und Inbetriebnahme der Funkstelle soll der wachhabende Funker:

- .1 die einschlägigen Notruffrequenzen darauf hin abhören, ob eventuell eine Not-situation vorliegt, und
- .2 an die örtlich zuständige Küstenfunkstelle und an alle anderen in Betracht kommenden Küstenfunkstellen, von denen allgemeiner Funkverkehr erwartet werden kann, einen Verkehrsbericht (Schiffsname, Schiffsposition, Bestimmungshafen und so weiter) senden.

16 Während der gesamten Betriebszeit der Funkstelle soll der wachhabende Funker:

- .1 mindestens einmal am Tag die Funkuhr darauf hin überprüfen, ob sie nach Vorgabe mehrerer Norm-Zeitzeichensender richtig eingestellt ist;
- .2 beim Einlaufen in sowie beim Auslaufen aus dem Dienstbereich einer Küstenfunkstelle, von der allgemeiner Funkverkehr erwartet werden könnte, einen Verkehrsbericht senden;
- .3 entsprechend den Weisungen des Kapitäns Berichte an Schiffsmeldestellen übermitteln.

17 Während der Zeit, in der sich das Schiff auf See befindet, soll der Funker, dem die Erstverantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist, sicherstellen, dass folgende Vorrichtungen einwandfrei funktionieren:

- .1 mit Hilfe eines Testanrufs mindestens einmal in jeder Woche: die Funkgeräte für den Not- und den Sicherheitsverkehr mittels Digitalem Selektivruf (DSC) sowie
- .2 mit Hilfe eines Tests mindestens einmal an jedem Tag, bei dem jedoch keinerlei Signal ausgesandt wird: die Funkgeräte für den Not- und den Sicherheitsverkehr.

Die Ergebnisse dieser Tests sollen im Funktagebuch vermerkt werden.

18 Der Funker, dem die Abwicklung des allgemeinen Nachrichtenaustauschs übertragen worden ist, soll sicherstellen, dass eine wirksame Funkwache auf den Frequenzen gegangen wird, auf denen mit einem Nachrichtenaustausch zu rechnen ist; dabei ist die Position des Schiffes im Verhältnis zu denjenigen Küstenfunkstellen und Küsten-Erdfunkstellen zu be-

rücksichtigen, von denen Funkverkehr zu erwarten ist. Bei der Abwicklung des Funkverkehrs sollen alle Funker die einschlägigen Empfehlungen der ITU befolgen.

19 Bei der Einstellung des Betriebs der Funkstelle bei Ankunft im Hafen soll der wachhabende Funker die örtlich zuständige Küstenfunkstelle und sonstige Küstenfunkstellen, mit denen Funkkontakt bestanden hat, über die Ankunft des Schiffes und die Einstellung des Betriebs der Funkstelle unterrichten.

20 Bei der Einstellung des Betriebs der Funkstelle soll der Funker, dem die Erstverantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist,

- .1 sicherstellen, dass die Sendeantennen geerdet sind und
- .2 durch Überprüfung sicherstellen, dass die Ersatzstromquellen ausreichend aufgeladen sind.

Verfahren für das Absetzen von und den Umgang mit Notfall-Alarmierungen

21 Eine Notfall-Alarmierung oder ein Notruf hat absoluten Vorrang gegenüber allem sonstigen Funkverkehr. Alle Funkstellen, die solche Funksignale empfangen, müssen nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst unverzüglich jeglichen Funkverkehr einstellen, durch den der Notfunkverkehr gestört werden kann.

22 In einer Notfallsituation für das eigene Schiff soll der Funker, dem die Erstverantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist, unverzüglich die Verantwortung für das Befolgen der Verfahren nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst sowie nach den einschlägigen Funkdienst-Empfehlungen der Internationalen Fernmeldeunion übernehmen.

23 Bei Eingang einer Notfall-Alarmierung soll

- .1 der wachhabende Funker den Kapitän und gegebenenfalls den Funker, dem die Erstverantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist, alarmieren sowie
- .2 der Funker, dem die Erstverantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist, eine Beurteilung der Lage vornehmen und unverzüglich die Verantwortung für das Befolgen der Verfahren nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst sowie nach den einschlägigen Funkdienst-Empfehlungen der Internationalen Fernmeldeunion übernehmen.

Dringlichkeitsmeldungen

24 In Dringlichkeitssituationen für das eigene Schiff soll der Funker, dem die Erstverantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist, unverzüglich die Verantwortung für das Befolgen der Verfahren nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst sowie nach den einschlägigen Funkdienst-Empfehlungen der Internationalen Fernmeldeunion übernehmen.

25 In Fällen der funkärztlichen Beratung soll der Funker, dem die Erstzuständigkeit für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist, die Verfahren nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst, nach weiteren einschlägigen internationalen Empfehlungen (vergleiche Absatz 14.2) sowie die veröffentlichten Verfahren der Anbieter von Satellitendiensten befolgen.

26 In Fällen des Funkverkehrs im Zusammenhang mit Sanitätstransporten nach der Begriffsbestimmung im Zusatzprotokoll zu den Genfer Abkommen vom 12. August 1949 über den Schutz der Opfer internationaler bewaffneter Konflikte (Protokoll I) soll der Funker, dem die Erstverantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist, die Verfahren nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst befolgen.

27 Bei Eingang einer Dringlichkeitsmeldung soll der wachhabende Funker den Kapitän und gegebenenfalls den Funker, dem die Erstverantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist, alarmieren.

Sicherheitsmeldungen

28 Soll eine Sicherheitsmeldung übermittelt werden, so sollen der Kapitän und der wachhabende Funker die Verfahren nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst befolgen.

29 Bei Eingang einer Sicherheitsmeldung soll der wachhabende Funker deren Inhalt schriftlich festhalten und weitere Maßnahmen nach Anweisung des Kapitäns treffen.

30 Der Nachrichtenaustausch von Brücke zu Brücke soll auf dem UKW-Sprechweg 13 erfolgen. Der Nachrichtenaustausch von Brücke zu Brücke wird in der Vollzugsordnung für den Funkdienst unter der Überschrift „Die Sicherheit der Seeschifffahrt betreffender Verkehr zwischen Schiffen“ behandelt.

Aufzeichnungen zum Funkverkehr

31 Entsprechend den Absätzen 10, 12, 14, 17 und 33 sind im Funktagebuch zusätzliche Einträge zu fertigen.

32 Ungenehmigte Sendungen sowie Vorfälle, bei denen es zu schädlichen Störungen gekommen ist, sollen nach Möglichkeit unter Angabe von Einzelheiten im Funktagebuch eingetragen und entsprechend der Vollzugsordnung für den Funkdienst der Verwaltung zur Kenntnis gebracht werden; der Meldung soll ein geeigneter Auszug aus dem Funktagebuch beigegeben werden.

Wartung der Akkumulatoren

33 Akkumulatoren, die eine Stromquelle für irgendeinen Teil der Funkstelle darstellen (einschließlich der Akkumulatoren, die eine ununterbrochene Stromversorgung gewährleisten sollen) unterliegen der Verantwortung des Funkers, dem die Erstverantwortung für die Abwicklung des Funkverkehrs bei Seenotvorfällen übertragen worden ist; diese Akkumulatoren sollen

- .1 unter Betriebslast sowie ohne Leistungsabgabe geprüft werden und erforderlichenfalls in den vollaufgeladenen Zustand versetzt werden;
- .2 einmal in der Woche möglichst mit einem Hydrometer oder, wenn ein Hydrometer nicht benutzt werden kann, durch einen geeigneten Stresstest geprüft werden;
- .3 einmal im Monat darauf hin geprüft werden, dass an keinem einzelnen Akkumulator und seinen Verbindungsleitungen manipuliert worden ist und dass sich die Akkumulatoren und ihre Zelle oder Zellen in einem einwandfreien Zustand befinden.

Die Ergebnisse dieser Prüfungen sollen im Funktagebuch vermerkt werden.

TEIL 5 –ANLEITUNGEN ZUM WACHDIENST IM HAFEN

(– bleibt frei –)"