

06.09.18

Vk - K

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

Elfte 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

Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation

(IMO) hat mit den am 25. November 2016 angenommenen Entschlüssen MSC.416(97) und MSC.417(97) Änderungen der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten vom 7. Juli 1978 (BGBl. 1982 II S. 297, 298) (STCW-Übereinkommen) beschlossen. Sie betreffen Befähigungsnormen für Kapitäne, Schiffsoffiziere und sonstige Besatzungsmitglieder im Zusammenhang mit Sicherheitsmaßnahmen für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar Code) und treten völkerrechtlich am 1. Juli 2018 in Kraft.

B. Lösung

Die Bundesrepublik Deutschland ist Vertragspartei des STCW-Übereinkommens. Mit dieser Verordnung sollen die Änderungen der Anlagen des Übereinkommens gemäß Artikel 2 des Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten vom 25. März 1982 (BGBl. 1982 II S. 297) in Kraft gesetzt werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Keiner.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Keiner.

F. Weitere Kosten

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

06.09.18

Vk - K

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Elfte 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, 5. September 2018

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Regierenden Bürgermeister
Michael Müller

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Elfte 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
Prof. Dr. Helge Braun

**Elfte 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 STCW-Gesetzes vom 25. März 1982 (BGBl. 1982 II S. 297), der zuletzt durch Artikel 598 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung:

Artikel 1

Die in London vom Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation am 25. November 2016 angenommenen Entschlüsse MSC.416(97) und MSC.417(97) zur Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten vom 7. Juli 1978 (BGBl. 1982 II S. 297, 298) und dessen Anlage werden hiermit in Kraft gesetzt und nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Juli 2018 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

...

Begründung

A. Allgemeines

I. Ziel/Inhalt

Die Verordnung dient der innerstaatlichen Inkraftsetzung der vom Schiffssicherheitsausschuss (Maritime Safety Committee – MSC) der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) angenommenen Änderungen der Anlage des STCW-Übereinkommens (Entschließung MSC.416(97)) und des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code – Entschließung MSC.417(97)). Die Änderungen treten völkerrechtlich gemäß Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ix des STCW-Übereinkommens am 1. Juli 2018 in Kraft.

Die Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und die Zustimmungsbedürftigkeit durch den Bundesrat ergeben sich aus Artikel 2 des Gesetzes zu dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten 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.

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.

...

B. Besonderer Teil - Erläuterungen zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1:

Es werden die vom Schiffssicherheitsausschuss beschlossenen Änderungen der Anlage zum STCW-Übereinkommen und des STCW-Codes Teil A innerstaatlich in Kraft gesetzt. Sie stehen im Zusammenhang mit dem Internationalen Code über Sicherheitsmaßnahmen für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar Code).

Durch die EntschlieÙung MSC.416(97) werden vor allem im Kapitel V die Regel V/2 nach erfolgter Überarbeitung im zuständigen Unterausschuss neu gefasst und eine neue Regel V/4 angefügt, in der Mindeststandards für Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsleute und sonstigem Personal auf Schiffen, die dem Polar Code unterliegen, im Hinblick auf Ausbildung und Befähigung festgelegt sind. Darüber hinaus werden die Bestimmungen über zusätzliche Anforderungen für das Personal auf Fahrgastschiffen nach einer Überarbeitung im zuständigen Unterausschuss neu gefasst. Die diesbezüglichen Änderungen sind eher sprachlicher Natur.

Die Änderungen folgen der üblichen Systematik der Anlage zum STCW-Übereinkommen. So werden in Kapitel I die neu erforderlichen Begriffsbestimmungen angefügt und in Regel I/11 Regelungen bezüglich des Fortbestandes der Befähigung für Kapitäne und Schiffsoffiziere mit Berufserfahrung auf Schiffen, die in Polargewässern verkehren, ergänzt.

Schließlich erfolgen durch die EntschlieÙung MSC.417(97) die korrespondierenden Regelungen zur Änderung des Teiles A des STCW-Codes, in dem die detaillierten Bestimmungen hinsichtlich der Befähigungsnormen für die Seeleute und zur Erteilung der entsprechenden Nachweise für den Schiffsdienst enthalten sind.

Zu Artikel 2:

Diese Vorschrift regelt das innerstaatliche Inkrafttreten der Verordnung.

Entschließung MSC.416(97)
(angenommen am 25. November 2016)

Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen
für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst
von Seeleuten (STCW) in der jeweils geltenden Fassung

Der Schiffssicherheitsausschuss –

gestützt auf Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

ebenso gestützt auf Artikel XII des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten („Übereinkommen“) betreffend die Verfahren zur Änderung des Übereinkommens,

ferner gestützt darauf, dass der Ausschuss mit Entschließung MSC.386(94) unter anderem das neue Kapitel XIV des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) in seiner zuletzt geänderten Fassung angenommen hat,

ebenso gestützt darauf, dass der Ausschuss mit Entschließung MSC.385(94) den Internationalen Code für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar Code), angenommen hat, der am 1. Januar 2017 mit dem Inkrafttreten des neuen Kapitels XIV des SOLAS-Übereinkommens wirksam werden wird,

unter Hinweis darauf, dass es zwischen dem Inkrafttreten des Polar Codes und dem der Änderungen des STCW-Übereinkommens eine Übergangszeit geben wird und dass Abschnitt B-V/g des STCW-Codes Anleitungen zur Ausbildung von Kapitänen und Schiffsoffizieren für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, enthält, die von den Verwaltungen während der Übergangszeit angewendet werden sollen,

ebenso gestützt darauf, dass der Ausschuss auf seiner sechsundneunzigsten Tagung beschlossen hat, den Mitgliedstaaten eine einzige Entschließung mit Änderungen des Übereinkommens vorzulegen, einschließlich der auf den Polar Code sowie die spezifische Ausbildung und Erteilung von Zeugnissen für Fahrgastschiffe bezogenen Änderungen,

nach der auf seiner siebenundneunzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen des Übereinkommens, die nach Maßgabe des Artikels XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren –

1. beschließt nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv des Übereinkommens Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens, dass die genannten Änderungen als am 1. Januar 2018 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Tag mehr als ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte an Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 100 oder mehr ausmachen, dem Generalsekretär der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;

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 nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Juli 2018 in Kraft treten;
4. ersucht die Vertragsparteien dringend, die Änderungen der Regel I/1.1, Regel I/11 und Regel V/4 frühzeitig umzusetzen;
5. fordert die Vertragsparteien auf, die von einer Vertragspartei erteilten Befähigungszeugnisse von Seeleuten nach Nummer 4 frühzeitig und vor dem Inkrafttreten der Änderungen der Regel V/4 anzuerkennen;
6. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsparteien des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;
7. ersucht den Generalsekretär ebenso, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Übereinkommens sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

Änderungen des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) in der jeweils geltenden Fassung

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

- 1 In Regel I/1 Absatz 1 werden die folgenden neuen Begriffsbestimmungen angefügt:
- „42 der Ausdruck ‚Polar Code‘ bezeichnet den Internationalen Code für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, nach der Begriffsbestimmung in SOLAS-Regel XIV/1.1;
- .43 der Ausdruck ‚Polargewässer‘ bezeichnet arktische Gewässer und/oder das Antarktisgebiet nach den Begriffsbestimmungen in den SOLAS-Regeln XIV/1.2 bis XIV/1.4.“
- 2 In Regel I/11 wird nach dem bisherigen Absatz 3 folgender neuer Absatz eingefügt und die nachfolgenden Absätze werden entsprechend umnummeriert:
- „4 Um seinen Dienst auf See an Bord von Schiffen, die in Polargewässern verkehren, fortzusetzen, muss jeder Kapitän oder Schiffsoffizier die Vorschriften des Absatzes 1 erfüllen und ist verpflichtet, in Zeitabständen von höchstens fünf Jahren seine fortdauernde fachliche Befähigung für den Dienst auf Schiffen, die in Polargewässern verkehren, nach Abschnitt A-I/11 Absatz 4 des STCW-Codes nachzuweisen.“

Kapitel V

Besondere Ausbildungsanforderungen für das Personal auf bestimmten Schiffstypen

- 3 In Kapitel V wird die bisherige Regel V/2 durch folgenden Wortlaut ersetzt:
- „Regel V/2
- Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Schiffsoffizieren, Schiffsleuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen
- 1 Diese Regel findet auf Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsleute 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 Alle Personen, die auf einem Fahrgastschiff Dienst tun, müssen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden, die Anforderungen des Abschnitts A-VI/1 Absatz 1 des STCW-Codes erfüllen.
- 3 Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsleute und sonstige Mitglieder des Personals, die auf Fahrgastschiffen Dienst tun, müssen die Ausbildung und die Einführungsausbildung abschließen, die je nach ihrer Dienststellung, ihren Aufgaben und ihren Verantwortlichkeiten in den Absätzen 5 bis 9 vorgeschrieben sind.

4 Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsleute und sonstige Mitglieder des Personals, denen eine Ausbildung nach den Absätzen 7 bis 9 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.

5 Mitglieder des Personals, die auf Fahrgastschiffen Dienst tun, müssen die ihrer Dienststellung, ihren Aufgaben und ihren Verantwortlichkeiten entsprechende Einführungsausbildung für Notfälle auf Fahrgastschiffen nach Abschnitt A-V/2 Absatz 1 des STCW-Codes abschließen.

6 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 abschließen.

7 Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsleute, deren Befähigung die Voraussetzungen der Kapitel II, III und VII erfüllt, und sonstige Mitglieder des Personals, die laut Eintragung in der Sicherheitsrolle dazu eingeteilt sind, Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen in Notfällen Hilfe zu leisten, müssen eine Ausbildung in der Führung von Menschenmengen auf Fahrgastschiffen nach Abschnitt A-V/2 Absatz 3 des STCW-Codes abschließen.

8 Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite technische Schiffsoffiziere und jede Person, die laut Eintragung in der Sicherheitsrolle für die Sicherheit von Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen in Notfällen verantwortlich ist, müssen eine zugelassene Ausbildung in Krisenbewältigung und in menschlichen Verhaltensweisen nach Abschnitt A-V/2 Absatz 4 des STCW-Codes abschließen.

9 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 5 des STCW-Codes abschließen.

10 Die Verwaltungen stellen sicher, dass jeder Person, die als nach den Absätzen 6 bis 9 befähigt befunden wird, ein schriftlicher Nachweis über die Ausbildung erteilt wird.“

4 In Kapitel V wird folgende neue Regel angefügt:

„Regel V/4

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen und Nautischen Schiffsoffizieren auf Schiffen, die in Polargewässern verkehren

1 Kapitäne, Erste Offiziere und Nautische Wachoffiziere auf Schiffen, die in Polargewässern verkehren, müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine Grundausbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, sein, wie dies im Polar Code vorgeschrieben ist.

2 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, muss eine zugelassene Grundausbildung in

Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/4 Absatz 1 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

3 Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen, die in Polargewässern verkehren, müssen Inhaber eines Zeugnisses über eine Fortbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, sein, wie dies im Polar Code vorgeschrieben ist.

4 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Fortbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, muss

- .1 die Anforderungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, erfüllen;
- .2 eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens zwei Monaten Dauer im Decksbereich, auf der Führungsebene oder bei der Wahrnehmung des Wachdienstes auf der Betriebsebene in Polargewässern oder eine andere gleichwertige zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben;
- .3 eine zugelassene Fortbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/4 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.

Übergangsbestimmungen

6 Bis zum 1. Juli 2020 können Seeleute, die vor dem 1. Juli 2018 eine zugelassene Seefahrtzeit in Polargewässern abzuleisten begonnen haben, die Tatsache, dass sie die Anforderungen des Absatzes 2 erfüllen, dadurch belegen, dass sie

- .1 innerhalb der vorangegangenen fünf Jahre insgesamt mindestens drei Monate lang eine zugelassene Seefahrtzeit an Bord eines Schiffes, das in Polargewässern verkehrt, oder eine gleichwertige zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben, im Rahmen derer sie Aufgaben im Decksbereich auf der Betriebs- oder Führungsebene wahrgenommen haben, oder
- .2 einen Ausbildungslehrgang erfolgreich abgeschlossen haben, der den Ausbildungsanleitungen entspricht, die für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, von der Organisation festgelegt wurden.

7 Bis zum 1. Juli 2020 können Seeleute, die vor dem 1. Juli 2018 eine zugelassene Seefahrtzeit in Polargewässern abzuleisten begonnen haben, die Tatsache, dass sie die Anforderungen des Absatzes 4 erfüllen, dadurch belegen, dass sie

- .1 innerhalb der vorangegangenen fünf Jahre insgesamt mindestens drei Monate lang eine zugelassene Seefahrtzeit an Bord eines Schiffes, das in Polargewässern verkehrt, oder eine gleichwertige zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben, im Rahmen derer sie

Aufgaben im Decksbereich auf der Führungsebene wahrgenommen haben, oder

- .2 einen Ausbildungslehrgang erfolgreich abgeschlossen haben, der den Ausbildungsanleitungen entspricht, die für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, von der Organisation festgelegt wurden, und innerhalb der vorangegangenen fünf Jahre insgesamt mindestens zwei Monate lang eine zugelassene Seefahrtzeit an Bord eines Schiffes, das in Polargewässern verkehrt, oder eine gleichwertige zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben, im Rahmen derer sie Aufgaben im Decksbereich auf der Führungsebene wahrgenommen haben.“

EntschlieÙung MSC.417(97)
(angenommen am 25. November 2016)

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

Der Schiffssicherheitsausschuss –

gestützt auf Artikel 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

ferner gestützt auf Artikel XII und Regel I/1.2.3 des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten („Übereinkommen“) betreffend die Verfahren zur Änderung des Teils A des Codes für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Code),

unter Hinweis darauf, dass es zwischen dem Inkrafttreten des mit EntschlieÙung MSC.385(94) angenommenen Internationalen Codes für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, (Polar Code) und dem der Änderungen des STCW-Übereinkommens eine Übergangszeit geben wird und dass Abschnitt B-V/g des STCW-Codes Anleitungen zur Ausbildung von Kapitänen und Schiffsoffizieren für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, enthält, die von den Verwaltungen während der Übergangszeit angewendet werden sollen,

nach der auf seiner siebenundneunzigsten Tagung erfolgten Prüfung von Änderungen des Teils A des STCW-Codes, die nach Maßgabe des Artikels XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i des Übereinkommens vorgeschlagen und weitergeleitet worden waren –

1. beschließt nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv des Übereinkommens Änderungen des STCW-Codes, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens, dass die genannten Änderungen des STCW-Codes als am 1. Januar 2018 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Tag mehr als ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte an Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 100 oder mehr ausmachen, dem Generalsekretär der Organisation 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 beigefügten Änderungen des STCW-Codes nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Juli 2018 in Kraft treten;
4. ersucht die Vertragsparteien dringend, die Änderungen des Abschnitts A-I/11 und des Abschnitts A-V/4 frühzeitig umzusetzen;
5. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsparteien des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;

6. ersucht den Generalsekretär ebenso, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Übereinkommens sind, Abschriften dieser Entschließung und ihrer Anlage zu übermitteln.

Anlage

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

Kapitel I Allgemeine Bestimmungen

- 1 In Abschnitt A-I/11 wird nach dem bisherigen Absatz 3 folgender neuer Absatz 4 angefügt:

„4 Die fortdauernde fachliche Befähigung im Sinne von Regel I/11 von Kapitänen und Schiffsoffizieren an Bord von Schiffen, die in Polargewässern verkehren, wird nachgewiesen

- .1 durch eine zugelassene Seefahrtzeit von insgesamt mindestens zwei Monaten im Verlauf der vorangegangenen fünf Jahre, in welcher Funktionen wahrgenommen wurden, die dem zu verlängernden Zeugnis entsprechen, oder
- .2 dadurch, dass Funktionen wahrgenommen worden sind, die als gleichwertig mit der nach Absatz 4.1 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.“

- 2 In Abschnitt A-I/14 wird nach dem bisherigen Absatz 3 folgender neuer Absatz 4 angefügt:

„4 Alle Unternehmen müssen unter Berücksichtigung der in Abschnitt B-I/14 Absatz 3 dieses Codes gegebenen Anleitungen sicherstellen, dass Kapitäne und Schiffsoffiziere auf ihren Fahrgastschiffen einen Einführungslehrgang abgeschlossen haben, um die Fähigkeiten zu erwerben, die der Position oder den Aufgaben und der Verantwortung angemessen sind, die sie wahrnehmen sollen.“

Kapitel V Normen betreffend besondere Ausbildungsvorschriften für das Personal auf bestimmten Schiffstypen

- 3 In Kapitel V wird der bisherige Abschnitt A-V/2 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„Abschnitt A-V/2

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

Einführungsausbildung für Notfälle auf Fahrgastschiffen

1 Alle Mitglieder des Personals, die auf einem in der Auslandsfahrt eingesetzten Fahrgastschiff Dienst tun, müssen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden, die folgenden ihren Aufgaben und ihren Verantwortlichkeiten angemessenen Fähigkeiten erworben haben:

Persönlicher Beitrag zur Umsetzung von Notfallplänen, Anweisungen für den Notfall und Notfallverfahren

- .1 Vertrautheit mit
 - .1.1. den allgemeinen Sicherheitsmerkmalen an Bord;
 - .1.2. dem Standort der wesentlichen Sicherheits- und Notfallausrüstung, einschließlich der Rettungsmittel;
 - .1.3. der Bedeutung des persönlichen Verhaltens in einer Notfallsituation;
 - .1.4. den Beschränkungen für die Benutzung der Aufzüge in Notfallsituationen.

Persönlicher Beitrag zu einer wirksamen Verständigung mit den Fahrgästen in einer Notfallsituation

- .2 Fähigkeit,
 - .2.1. sich in der Arbeitssprache des Schiffes zu verständigen;
 - .2.2. sicherheitsbezogene Informationen nonverbal zu übermitteln;
 - .2.3. eine der Sprachen zu verstehen, in denen auf dem Schiff in einer Notfallsituation oder bei einer Übung Notfalldurchsagen verbreitet werden können.

Sicherheitsausbildung für Personal, das unmittelbare Dienste für Fahrgäste in Fahrgasträumen leistet

2 Mitglieder des Personals, die Fahrgästen in Fahrgasträumen unmittelbare Dienste leisten, müssen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden, die nach Regel V/2 Absatz 6 vorgeschriebene zusätzliche Sicherheitsausbildung erhalten, die zumindest sicherstellt, 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 wird, 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 unterstützungsbedürftiger Personen.

Ausbildung in der Führung von Menschenmengen auf Fahrgastschiffen

3 Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsleute, deren Befähigung die Voraussetzungen der Kapitel II, III und VII erfüllt, und Mitglieder des Personals, die laut Eintragung in der Sicherheitsrolle dazu eingeteilt sind, Fahrgästen in Notfällen Hilfe zu leisten, müssen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden,

- .1 nach Maßgabe von Tabelle A-V/2-1 die nach Regel V/2 Absatz 7 vorgeschriebene Ausbildung in der Führung von Menschenmengen erfolgreich abgeschlossen haben und
- .2 einen Nachweis darüber erbringen, dass die Ausbildung nach Tabelle A-V/2-1 abgeschlossen worden ist.

Ausbildung in Krisenbewältigung und in menschlichen Verhaltensweisen

4 Bevor Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite technische Schiffsoffiziere und sämtliche Personen, die laut Sicherheitsrolle dazu eingeteilt sind, für die Sicherheit von Fahrgästen in Notfällen zuständig zu sein, müssen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden,

- .1 nach Maßgabe von Tabelle A-V/2-2 die nach Regel V/2 Absatz 8 vorgeschriebene zugelassene Ausbildung in Krisenbewältigung und in menschlichen Verhaltensweisen erfolgreich abgeschlossen haben und
- .2 in Übereinstimmung mit den Verfahren für den Nachweis der Befähigung und den Kriterien für die Beurteilung der Befähigung, die in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-V/2-2 zusammenfassend dargestellt sind, einen Nachweis darüber erbringen, dass die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt worden ist.

Ausbildung in Fahrgastsicherheit, Ladungssicherheit und Dichtigkeit des Schiffskörpers

5 Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite technische Schiffsoffiziere und sämtliche 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, müssen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden, die nach Regel V/2 Absatz 9 vorgeschriebene Ausbildung in Fahrgastsicherheit, Ladungssicherheit und Dichtigkeit des Schiffskörpers erhalten, die zumindest sicherstellt, dass die Fähigkeiten erworben werden, die den Aufgaben und der 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 unterstützungsbedürftiger 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/2-1
Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in der Ausbildung in der Führung von
Menschenmengen auf Fahrgastschiffen

Spalte 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 zur Umsetzung der Notfallpläne und -verfahren an Bord zum Sammeln und zur Evakuierung von Fahrgästen	Kenntnis der Notfallpläne an Bord, Anweisungen für den Notfall und Notfallverfahren in Bezug auf die Führung und Evakuierung von Fahrgästen Kenntnis der einschlägigen Methoden zur Führung von Menschenmengen und der jeweiligen Ausrüstung zur Hilfeleistung für Fahrgäste in Notfällen Kenntnis der Sicherheitsrollen und der Anweisungen für den Notfall	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer Ausbildung oder einer Unterweisung erbracht wurden	Die Maßnahmen, die in einer Notfallsituation getroffen werden, sind angemessen und werden entsprechend den allgemein anerkannten Verfahren durchgeführt.
Hilfeleistung für Fahrgäste auf dem Weg zu den Sammelplätzen und Einbootungsstationen	Fähigkeit, unmissverständliche und Zuversicht erweckende Anweisungen zu geben Fähigkeit zur Führung von Fahrgästen in Korridoren, Treppenhäusern und Gängen Verständnis der Wichtigkeit, die dem Freihalten der Fluchtwege von Hindernissen zukommt, und Fähigkeit, hierfür Sorge zu tragen Kenntnis der Methoden der Evakuierung Behinderter sowie von Personen, die besonderer Unterstützung bedürfen Kenntnis der Methoden der Durchsuchung von Fahrgastunterkünften und Gesellschaftsräumen Fähigkeit, Fahrgäste unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse Behinderter und unterstützungsbedürftiger Personen auszubooten Verständnis der Bedeutung wirksamer Verfahren zum Sammeln der Fahrgäste, insbesondere .1 das Bewusstsein, wie wichtig es ist, Ordnung zu bewahren .2 die Fähigkeit, dafür zu sorgen, dass Panik vermieden oder vorhandene Panik verringert wird .3 die Fähigkeit, in geeigneten Fällen für das Durchzählen bei der Evakuierung des Schiffes das Fahrgastmanifest zu benutzen .4 das Bewusstsein, wie wichtig es ist, dass die Fahrgäste beim Sammeln	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer praktischen Ausbildung oder einer Unterweisung erbracht wurden	Die Maßnahmen, die getroffen werden, entsprechen den Notfallplänen, den Anweisungen für den Notfall und den Notfallverfahren. Die Informationen, die an Einzelpersonen, Notfall-Eingreiftruppe und Fahrgäste gegeben werden, sind genau und zutreffend und ihre Weitergabe erfolgt rechtzeitig.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	so weit wie möglich zweckmäßig gekleidet sind .5 die Fähigkeit, zu überprüfen, ob Fahrgäste ihre Rettungswesten richtig angelegt haben		

Tabelle A-V/2-2

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in Krisenbewältigung und in menschlichen Verhaltensweisen auf Fahrgastschiffen

Spalte 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 .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 .1 die Notwendigkeit, schiffsspezifische Notfallverfahren vorher zu planen und einzuüben .2 die Notwendigkeit, dass alle Mitglieder des Personals 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 Berücksichtigung .1 der Möglichkeit, dass zur Verfügung stehende Ressourcen in einer Notfallsituation eingeschränkt sein können .2 der Notwendigkeit, die unmittelbar zur Verfügung stehenden Mitglieder des Personals und Gerätschaften in vollem Umfang zu nutzen und notfalls auch zu improvisieren Fähigkeit zur Planung und Leitung realistischer Übungen zur Aufrechterhaltung eines Bereitschaftszustands unter Berücksichtigung von Erfahrungen aus früheren Unfällen von Fahrgastschiffen; Fähigkeit zur Nachbereitung dieser Übungen	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	Durch die Anwendung von Notfallplänen wird die Ressourcenverwendung optimiert. Die Zuweisung von Aufgaben und Verantwortung an einzelne Personen entspricht deren individueller Befähigung, soweit diese bekannt ist. Aufgaben und Verantwortung von Personengruppen und Einzelpersonen sind eindeutig festgelegt.
Steuerung der Reaktionen auf Notfallsituationen	Fähigkeit zu einer groben Einschätzung der Lage und zu einer wirksamen Reaktion auf Notfallsituationen nach Maßgabe bewährter Notfallverfahren <i>Führungskompetenz</i> Fähigkeit, andere in Notfallsituationen zu führen und anzuleiten; dazu gehören insbesondere folgende Aufgaben:	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	Verfahrens- und Vorgehensweisen entsprechen allgemein anerkannten Grundsätzen und Plänen für die Krisenbewältigung an Bord. Die Ziele und die Strategie der Reaktion sind der Art des Notfalls angemessen; Unwägbarkeiten werden berücksichtigt und alle verfügbaren Ressourcen in bestmöglicher Art und Weise genutzt.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	.1 in Notfallsituationen ein Beispiel zu geben .2 zur Entscheidungsfindung beizutragen, wobei zu berücksichtigen ist, dass in einer Notfallsituation schnell gehandelt werden muss .3 auf Fahrgäste und die übrigen Mitglieder des Personals motivierend, ermutigend und aufmunternd einzuwirken <i>Umgang mit Stress</i> Fähigkeit, zu erkennen, wenn sich bei einem selbst und bei anderen Mitgliedern des schiffseigenen Notfall-Eingreiftrupps Symptome übermäßiger persönlicher Belastung zeigen 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		Die durch Besatzungsmitglieder durchgeführten Maßnahmen tragen zur Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung bei.
Lenkung von Fahrgästen und der übrigen Mitglieder des Personals in Notfallsituationen	<i>Verhalten und Reaktionen einzelner Personen</i> Fähigkeit zur Lenkung von Fahrgästen und der übrigen Mitglieder des Personals in Notfallsituationen; dazu gehören insbesondere .1 das Bewusstsein um die allgemeinen Reaktionsmuster von Fahrgästen und der übrigen Mitglieder des Personals in Notfallsituationen, insbesondere um die Möglichkeit, .1.1 dass es regelmäßig eine Zeit lang dauert, bis Menschen akzeptieren, dass tatsächlich eine Notfallsituation vorliegt .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 reagieren als in Situationen, in denen kein Notfall vorliegt .2 das Bewusstsein darum, dass Fahrgäste und die übrigen Mitglieder des Personals möglicherweise unter anderem	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	Die durch Besatzungsmitglieder durchgeführten Maßnahmen tragen zur Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung bei.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	.2.1 als erste Reaktion in einer Situation, in der etwas schief läuft, nach Verwandten, Bekannten oder nach ihren Habseligkeiten zu suchen beginnen .2.2 in ihren Kabinen oder an anderen Stellen an Bord Zuflucht suchen, wo sie glauben, Gefahren entkommen zu können .2.3 bei Entstehen einer Schlagseite dazu neigen, sich auf die nach oben zeigende Seite des Schiffes zu bewegen .3 die richtige Einschätzung des möglichen Problems einer Panik, die dadurch entsteht, dass Familien getrennt werden		
Schaffung und Aufrechterhaltung einer wirksamen Möglichkeit der Verständigung	Fähigkeit, wirksame Verständigungsmöglichkeiten zu schaffen und aufrechtzuerhalten; dazu gehören insbesondere .1 die Wichtigkeit deutlicher und knapper Anweisungen und Meldungen .2 die Notwendigkeit, einen Nachrichtenaustausch mit Fahrgästen und den übrigen Mitgliedern des Personals sowie den Erhalt von Rückmeldungen von diesen zu fördern	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung, von Übungen und einer praktischen Demonstration erbracht wurden	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. Die Informationen, die an Einzelpersonen, Notfall-Eingreiftruppe und Fahrgäste gegeben werden, sind genau und zutreffend und ihre Weitergabe erfolgt rechtzeitig.
	Fähigkeit, Fahrgäste und die übrigen Mitglieder des Personals 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: .1 die Frage, welche Sprache oder Sprachen angesichts der Staatsangehörigkeiten der Fahrgäste und der übrigen Mitglieder des Personals zweckmäßig ist oder sind, die auf der betreffenden Route befördert werden .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 wird, wo sich schriftliche Anweisungen, die Sammelplätze, Rettungsmittel oder Fluchtwege befinden		Die Fahrgäste werden durch geeignete Informationen über die Art des Notfalls sowie über das von ihnen erbetene Tun oder Unterlassen auf dem Laufenden gehalten.

Spalte 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 die Frage, in welcher Sprache 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		

4 Folgender neuer Abschnitt A-V/4 wird angefügt:

„Abschnitt A-V/4

Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen und Nautischen Schiffsoffizieren auf Schiffen, die in Polargewässern verkehren

Befähigungsnorm

1 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, muss

- .1 nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-V/4-1 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen;
- .2 einen Nachweis darüber erbringen, dass er
 - .1 das in Spalte 2 von Tabelle A-V/4-1 aufgeführte Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde erworben hat sowie
 - .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/4-1 zusammenfassend dargestellt.

2 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Fortbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, muss

1. nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-V/4-2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen;
2. einen Nachweis darüber erbringen, dass er
 - .1 das in Spalte 2 von Tabelle A-V/4-2 aufgeführte Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde erworben hat sowie
 - .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/4-2 zusammenfassend dargestellt.

Tabelle A-V/4-1

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in der Grundausbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren

Spalte 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 Schiffen, die in Polargewässern verkehren	<i>Grundkenntnisse über die Eigenheiten von Eis und über Gebiete innerhalb des Einsatzgebiets, in denen mit verschiedenen Arten von Eis zu rechnen ist:</i> .1 Physik des Eises, Fachbegriffe im Zusammenhang mit Eis, Eisbildung, Eiwachstum, Alterung des Eises und momentanes Stadium der Eisschmelze .2 Arten und Konzentrationen des Eises .3 Eisdruck und Eisverteilung .4 Reibung aufgrund von schneebedecktem Eis .5 Folgen einer Vereisung durch Sprühwasser sowie Gefahr des Aufbaus einer immer dicker werdenden Eisschicht; Vorsichtsmaßnahmen zur Vermeidung des Aufbaus einer immer dicker werdenden Eisschicht und Handlungsmöglichkeiten während des Aufbaus einer immer dicker werdenden Eisschicht .6 Eisverhältnisse in unterschiedlichen Regionen; wesentliche Unterschiede zwischen Arktis und Antarktis, einjähriges und mehrjähriges Eis, Meereis und Landeis .7 Verwendung bildlicher Darstellungen von Eis zum Erkennen der Auswirkungen einer raschen Veränderung von Eis- und Wetterverhältnissen .8 Kenntnisse über Eisblink und Wasserhimmel .9 Kenntnisse über die charakteristische Bewegung von Eisbergen und Packeis .10 Kenntnisse über die Gezeiten und Strömungen im Eis .11 Kenntnisse über die Auswirkungen von Wind und Strömung auf Eis	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 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Die Eigenschaften von Eis und ihre besonderen Merkmale, die für einen sicheren Schiffsbetrieb von Bedeutung sind, werden erkannt. Die aus eisbezogenen Informationen und Veröffentlichungen gewonnenen Angaben werden richtig interpretiert und sachgerecht angewandt. Es werden Satellitenbilder aus dem sichtbaren Bereich und aus dem Infrarotbereich verwendet. Es werden Egg-Codes verwendet. Es erfolgt eine Abstimmung der meteorologischen und ozeanographischen Daten mit den Eisdaten. Die Messungen und Beobachtungen der Wetter- und Eisverhältnisse sind zutreffend und für eine sichere Routenplanung ausreichend.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<i>Grundkenntnisse über das Verhalten des Schiffes im Eis und bei niedrigen Lufttemperaturen:</i> .1 Schiffskennwerte .2 Schiffstypen, Arten des Entwurfs des Schiffskörpers .3 technische Vorschriften für den Betrieb im Eis .4 Vorschriften für die Verstärkung des Schiffskörpers für die Fahrt im Eis .5 Beschränkungen der Aussagekraft vergebener Eisklassen .6 Winterfestmachen von Schiffen und sonstige Maßnahmen, um ein Schiff auf Fahrten im Eis vorzubereiten, einschließlich Deck und Maschinen .7 Verhalten der Anlagen bei niedrigen Temperaturen .8 Leistungsgrenzen der Ausrüstung und Maschinen bei Eisgang sowie bei niedrigen Lufttemperaturen .9 Überwachung des Eisdrucks auf den Schiffskörper .10 Ansaugen von Seewasser, Wasseraufnahme, Isolierung der Aufbauten und spezielle Anlagen	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 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Die Kennwerte und Leistungsgrenzen von Schiffen bei unterschiedlichen Eisverhältnissen und bei Vorliegen kältebedingter Umwelteinflüsse werden erkannt. Vor der Ansteuerung eisführender Gewässer werden Verfahren zur Risikoabschätzung durchgeführt. Es besteht ein Bewusstsein für das Gefrieren von Frischwasser in den Ballasttanks. Es werden im Einklang mit allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen Maßnahmen durchgeführt, um das Schiff und die Besatzung auf den Betrieb im Eis und bei niedrigen Lufttemperaturen vorzubereiten. Die Verständigung erfolgt jederzeit deutlich, ohne Umschweife und wirksam in einer unter Seeleuten üblichen Art und Weise.
	<i>Grundkenntnisse über das und Fähigkeit zum Führen und Manövrieren eines Schiffes im Eis:</i> .1 sichere Geschwindigkeit bei Vorhandensein von Eis und Eisbergen .2 Überwachung der Ballasttanks .3 ladungsbezogene Tätigkeiten in Polargewässern .4 Bewusstsein für die Lastgrenzen der Maschinen und die Probleme beim Kühlen der Maschinen .5 Sicherheitsverfahren während des Durchfahrens eisführender Gewässer	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 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Der Polar Code und das Betriebshandbuch für Polargewässer werden eingesetzt, um die empfohlenen Verfahren zum Laden/Löschen von Ladung beziehungsweise für das An-/Vonbordgehen von Fahrgästen bei niedrigen Temperaturen, zur Überwachung des Ballastwassers auf Vereisung, zur Überwachung der Maschinentemperaturen, für die Belange der Ankerwache im Eis und für die Vorbeifahrt in der Nähe von Eis richtig zu ermitteln. Die Interpretation und die Analyse der mit Hilfe von Radargeräten gewonnenen Informationen erfolgen im Einklang mit den Verfahren für den Ausguck, wobei im Hinblick auf das Erkennen gefährlicher Eis-Echos mit

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
			besonderer Vorsicht vorgegangen wird. Die aus Seekarten, insbesondere aus elektronischen Karten, und nautischen Veröffentlichungen gewonnenen Angaben sind einschlägig, werden beurteilt, richtig interpretiert und sachgerecht angewandt. Das ausgewählte Verfahren zur Positionsbestimmung findet häufig Anwendung und ist das den herrschenden Verhältnissen sowie der Reiseroute durch das Eis angemessenste. Überprüfungen der Leistungsfähigkeit und Erprobungen von Navigationssystemen und Anlagen zur Nachrichtenübermittlung erfolgen nach den Empfehlungen für den Betrieb in hohen Breiten und bei niedrigen Lufttemperaturen.
Überwachung und Sicherstellung der Einhaltung rechtlicher Vorschriften	<i>Grundkenntnisse des zu beachtenden Regelungsrahmens:</i> .1 Antarktis-Vertrag und Polar Code .2 Unfallberichte für Schiffe in Polargewässern .3 IMO-Normen für den Betrieb in abgelegenen Gebieten	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 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Die einschlägigen Teile des Betriebshandbuchs für Polargewässer werden gefunden und angewandt. Die Verständigung erfolgt entsprechend den örtlichen/regionalen und internationalen Standardverfahren. Die rechtlichen Vorschriften im Zusammenhang mit den einschlägigen Regeln, Codes und Verfahren werden erkannt.
Anwendung sicherer Arbeitsverfahren, Reaktionen auf Notfallsituationen	<i>Grundkenntnisse über die Vorbereitung der Besatzung, Arbeitsbedingungen und Sicherheit:</i> .1 Erkennen von Beschränkungen bei der Einsatzbereitschaft und der Verantwortung für Such- und Rettungsmaßnahmen, insbesondere im Seegebiet A4, samt den Beschränkungen, denen die dort verfügbaren Einrichtungen zur Nachrichtenübermittlung für Zwecke von Suche und Rettung unterliegen	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	Gefährliche Situationen werden erkannt und es werden Sofortmaßnahmen getroffen, wenn eine gefährliche Situation für das Schiff und einzelne Besatzungsmitglieder bemerkt wird. Es werden im Einklang mit dem Betriebshandbuch für Polargewässer und allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen Maßnahmen durchgeführt, um sichere Betriebsabläufe zu gewährleisten und eine

Spalte 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 Bewusstsein für die Notwendigkeit einer Notfallplanung .3 Ausarbeitung und Umsetzung sicherer Arbeitsverfahren für die Besatzung speziell für polare Umweltbedingungen wie niedrige Temperaturen und eisbedeckte Oberflächen, einschließlich der Nutzung persönlicher Schutzausrüstung, der Anwendung des Buddy-Prinzips und Arbeitszeitbegrenzungen .4 Erkennen der Gefahren, die drohen, wenn Besatzungsmitglieder niedrigen Temperaturen ausgesetzt sind .5 menschliche Faktoren, insbesondere Ermüdung durch Kälte, Aspekte der medizinischen ersten Hilfe, Wohlergehen der Besatzung .6 Voraussetzungen für das Überleben, insbesondere Verwendung von persönlicher Überlebensausrüstung und von Überlebensausrüstung für Gruppen .7 gewisse Kenntnisse über die häufigsten Schäden am Schiffskörper und an der Ausrüstung sowie eine Vorstellung davon, wie man sie vermeidet .8 Vereisung der Aufbauten, einschließlich Auswirkungen auf Stabilität und Trimm .9 Vermeidung und Beseitigung von Eis, einschließlich Faktoren für den Eisansatz .10 Erkennen von Problemen der Übermüdung aufgrund von Lärm und Erschütterungen .11 Erkennen des Bedarfs an zusätzlichen Versorgungsgütern, zum Beispiel Brennstoffen, Nahrungsmitteln und zusätzlicher Kleidung	.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Verschmutzung der Meeresumwelt zu verhüten. Es wird jederzeit auf eine sichere Arbeitsweise geachtet sowie die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwandt. Als Reaktion getroffene Maßnahmen entsprechen allgemein anerkannten Plänen und sind der Situation sowie der Art des Notfalls angemessen. Die rechtlichen Vorschriften im Zusammenhang mit den einschlägigen Regeln, Codes und Verfahren werden richtig erkannt und angewandt. Es wird die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwandt. Mängel und Beschädigungen werden entdeckt und ordnungsgemäß gemeldet.
Sicherstellung der Einhaltung von Verschmutzungsverhütungsvorschriften und Verhütung von Umweltgefahren	<i>Grundkenntnisse der umweltrelevanten Aspekte und Vorschriften:</i> .1 Erkennen besonders schutzwürdiger Seegebiete im Hinblick auf das Einleiten	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:	Die rechtlichen Vorschriften im Zusammenhang mit den einschlägigen Regeln, Codes und Verfahren werden erkannt.

Spalte 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 Erkennen von Gebieten, in denen die Schifffahrt verboten ist oder vermieden werden soll .3 Sondergebiete im Sinne von MARPOL .4 Erkennen von Beschränkungen, denen die Ausrüstung zur Bekämpfung von freigesetztem Öl unterliegt .5 Erstellung eines Plans zur Bewältigung erhöhter Mengen von Müll, Bilgenwasser, Ölschlamm, Abwasser und so weiter .6 fehlende Infrastruktur .7 Ölfreisetzung und Umweltverschmutzung im Eis, einschließlich Folgen	.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Die im Polar Code enthaltenen Beschränkungen der Einleitungen aus Schiffen werden richtig erkannt und ausgewählt. Das Betriebshandbuch für Polargewässer/der Müllbehandlungsplan zur Festlegung von Beschränkungen der Einleitungen aus Schiffen sowie die Pläne zur Lagerung von Müll werden richtig angewandt. Referenzmaterial, das genaue Angaben zu den zu meidenden Gebieten enthält, zum Beispiel Naturschutzgebiete, Parks zum Schutz des ökologischen Erbes, Routen wandernder Arten und so weiter (MARPOL, Antarktis-Vertrag und so weiter), wird ermittelt. Faktoren, die zur Handhabung des Abfallstroms auf Reisen in Polargebiete berücksichtigt werden müssen, werden erkannt.

Tabelle A-V/4-2
Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in der Fortbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren

Spalte 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 in Polargewässern	<i>Kenntnisse in Bezug auf Reiseplanung und die Abgabe von Meldungen:</i> .1 Informationsquellen .2 Meldeverfahren in Polargewässern .3 Ausarbeitung sicherer Reiserouten und Routenplanung nach Möglichkeit unter Umfahrung von Eis .4 Fähigkeit zum Erkennen der Beschränkungen hydrographischer Informationen und Karten in Polargebieten sowie zum Feststellen der Eignung der Informationen für eine sichere Schiffsführung .5 Abweichen von und Änderung der Routenplanung bei wechselnden Eisverhältnissen <i>Wissen um die Beschränkungen der Ausrüstung:</i> .1 Verständnis und Erkennen der Gefahren im Zusammenhang mit begrenzten terrestrischen Navigationshilfen in Polargebieten .2 Verständnis und Erkennen von Kompassfehlern in hohen Breiten .3 Verständnis und Erkennen von Beschränkungen bei der Unterscheidung zwischen Radarzielen und Eis-Echos bei durch Eis verursachtem Clutter .4 Verständnis und Erkennen der Beschränkungen, denen elektronische Positionsbestimmungssysteme in hohen Breiten unterliegen .5 Verständnis und Erkennen der Beschränkungen in der Nutzung von Seekarten und Seehandbüchern	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 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Die für die Reise vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenstände, Seekarten und nautischen Veröffentlichungen sind in einer Auflistung dargestellt und für eine sichere Durchführung der Reise angemessen. Die Gründe für die Wahl der geplanten Reiseroute werden durch Tatsachen gestützt, die aus einschlägigen Veröffentlichungen und sonstigen Quellen stammen, sowie durch statistische Angaben und Beschränkungen in der Nutzung von Anlagen zur Nachrichtenübermittlung und Navigationssystemen. Im Reiseplan sind die einschlägigen Regelungsrahmen für Polargebiete und die Notwendigkeit einer Lotsung durch das Eis und/oder der Unterstützung durch einen Eisbrecher richtig angegeben. Alle potenziellen Gefahren für die Schiffsführung werden zutreffend erkannt. Die berechneten Positionen, Kurse, Entfernungen und Zeiten sind innerhalb der für Navigationsgeräte allgemein anerkannten Fehler-toleranzen zutreffend.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	.6 Verständnis und Erkennen der Beschränkungen in der Nutzung von Anlagen zur Nachrichtenübermittlung		
Leitung eines sicheren Betriebs auf Schiffen, die in Polargewässern verkehren	<i>Kenntnisse über das und Fähigkeit zum Führen und Manövrieren eines Schiffes im Eis:</i> .1 Vorbereitung und Risikoabschätzung vor dem Ansteuern eisführender Gewässer, insbesondere bei Vorhandensein von Eisbergen, und unter Berücksichtigung von Wind, Dunkelheit, Dünung, Nebel und Presseis .2 Verständigung mit Eisbrechern und anderen Fahrzeugen in dem Gebiet sowie mit Seenotleitstellen .3 Verständnis und Beschreibung der Bedingungen für das sichere Ansteuern von und Auslaufen aus eisführenden Gewässern beziehungsweise das sichere Ansteuern von und Auslaufen aus eisfreien Gewässern, zum Beispiel Rinnen oder Rissen, unter Umfahrung von Eisbergen und gefährlichen Eisverhältnissen und Einhaltung einer sicheren Entfernung zu Eisbergen .4 Verständnis und Beschreibung von Verfahren für das Rammen von Eis, insbesondere das Schaffen einer Durchfahrt durch zweimaliges oder einmaliges Rammen .5 Erkennen der und Entscheidung über die Notwendigkeit einer Verstärkung der Brückenwache in Abhängigkeit von den Umweltbedingungen, der Schiffsausrüstung und der Eisklasse des Schiffes .6 Erkennen des Erscheinungsbilds der verschiedenen Eisverhältnisse auf dem Radar .7 Verständnis der Fachbegriffe im Zusammenhang mit Eisbrecher-Konvois und ihres Nachrichtenverkehrs sowie Verfolgen der Route des Eisbrechers und Fahren im Konvoi	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung erbracht wurden .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Alle Entscheidungen die Fahrt durchs Eis betreffend werden auf Grundlage einer sachgerechten Beurteilung der Manövriereigenschaften und Maschinenkennwerte des Schiffes sowie der Kräfte getroffen, mit deren Auftreten während der Fahrt in Polargewässern zu rechnen ist. Verständigungsfähigkeiten werden nachgewiesen, eine Reiseroute durch das Eis wird angefordert und die Reise durch das Eis wird geplant und begonnen. Alle potenziellen eisbezogenen Gefahren werden richtig erkannt. Alle Entscheidungen das Anlegen, Ankern, die Ladung sowie die Ballastnahme und -abgabe betreffend werden auf Grundlage einer sachgerechten Beurteilung der Manövriereigenschaften und Maschinenkennwerte des Schiffes und der zu erwartenden Kräfte sowie im Einklang mit den Richtlinien des Polar Codes und der anwendbaren völkerrechtlichen Übereinkünfte getroffen. Die Durchfahrt eines Schiffes durchs Eis, wobei das Schiff durch mittlere Eiskonzentrationen (im Bereich von 1/10 bis 5/10) zu manövrieren ist, wird sicher nachgewiesen. Die Durchfahrt eines Schiffes durchs Eis, wobei das Schiff durch hohe Eiskonzentrationen (im Bereich von 6/10 bis 10/10) zu manövrieren ist, wird sicher nachgewiesen. Der Betrieb wird im Einklang mit den festgelegten Regeln und Verfahren geplant und durchgeführt, um die Sicherheit des Betriebs zu gewährleisten und die Verschmutzung der Meeresumwelt zu vermeiden.

Spalte 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 Verständnis der Methoden zur Vermeidung des Einfrierens und zur Befreiung eines eingefrorenen Schiffes aus dem Eis sowie der Auswirkungen des Einfrierens .9 Verständnis des Schleppens und Bugsierens und der Rettung im Eis, insbesondere betriebsbezogene Risiken .10 Handhabung von Schiffen bei unterschiedlichen Eisverhältnissen und unterschiedlicher Eisbedeckung der durchfahrenen Gewässer, insbesondere Risiken im Zusammenhang mit der Schiffsführung im Eis, zum Beispiel Vermeidung gleichzeitiger Kurven- und Rückwärtsfahrt .11 Verwendung unterschiedlicher Systeme von Antriebs- und Ruderanlagen, insbesondere Wissen um ihre Beschränkungen zur Vermeidung von Schäden beim Betrieb im Eis .12 Benutzung der Stabilisatoren des Schiffes für gesteuertes Rollen und Stampfen, Wissen um die Gefahren im Zusammenhang mit Ballast und Trimm in Verbindung mit Eis .13 Eindocken und Ausdocken in eisbedeckten Gewässern, insbesondere Wissen um die betriebsbezogenen Gefahren sowie um die verschiedenen Techniken zum sicheren Eindocken und Ausdocken in eisbedeckten Gewässern .14 Ankern im Eis, insbesondere Wissen um die Gefahren für die Ankeranlage – Eisansatz am Klüsenrohr und an der Ankerkette .15 Erkennen von Bedingungen, welche die Sichtweite in Polargebieten beeinflussen und die Hinweise auf die örtlichen Eis- und Wasserverhältnisse geben können, insbesondere Seerauch, Wasserhimmel, Eisblink und Brechung		Die Sicherheit der Seefahrt wird durch die Schiffsführungsstrategie und dadurch aufrechterhalten, dass die Geschwindigkeit des Schiffes und sein Kurs während der Fahrt durch verschiedene Arten von Eis angepasst werden. Die zur Nutzung der Ankeranlage bei niedrigen Temperaturen erforderlichen Maßnahmen sind verstanden worden. Es werden im Einklang mit allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen Maßnahmen zur Vorbereitung auf das Schleppen und Bugsieren durch einen Eisbrecher durchgeführt, insbesondere auf das Schleppen und Bugsieren mit heckseitigem Koppeln.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Aufrechterhaltung der Sicherheit der Schiffsbesatzung und der Fahrgäste sowie des einwandfreien Betriebszustands von Rettungsmitteln, Brandbekämpfungseinrichtungen und sonstigen der Sicherheit dienenden Ein- und Vorrichtungen	<i>Kenntnisse im Bereich der Sicherheit:</i> .1 Verständnis der Verfahren und Techniken für das Verlassen des Schiffes und das Überleben im Eis sowie in eisbedeckten Gewässern .2 Erkennen der Beschränkungen, denen Brandbekämpfungseinrichtungen und Rettungsmittel aufgrund von niedrigen Lufttemperaturen unterliegen .3 Verständnis der besonderen Belange, die mit der Durchführung von Notfallübungen im Eis und bei niedrigen Temperaturen verbunden sind .4 Verständnis der besonderen Belange, die mit der Reaktion auf Notfälle im Eis und bei niedrigen Luft- und Wassertemperaturen verbunden sind	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 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Als Reaktion getroffene Maßnahmen entsprechen allgemein anerkannten Plänen und Verfahrensweisen und sind der Situation sowie der Art des Notfalls angemessen.