

Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Rechtsvorschriften

---

Inhalt

	I	<i>Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte</i>	
	★	Verordnung (EG) Nr. 2978/94 des Rates vom 21. November 1994 zur Durchführung der IMO-Entschließung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast .....	1
	★	Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße	7
	★	Richtlinie 94/56/EG des Rates vom 21. November 1994 über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt .....	14
	★	Richtlinie 94/57/EG des Rates vom 22. November 1994 über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden .....	20
	★	Richtlinie 94/58/EG des Rates vom 22. November 1994 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten .....	28

## I

*(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)*

## VERORDNUNG (EG) Nr. 2978/94 DES RATES

vom 21. November 1994

zur Durchführung der IMO-EntschlieÙung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission <sup>(1)</sup>,nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags <sup>(3)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es kommt nach wie vor zu betriebs- und unfallbedingten Meeresverschmutzungen durch Öltankschiffe, und die Ölbeförderung mit Tankschiffen herkömmlicher Bauart stellt eine stetige Bedrohung der Meeresumwelt dar.

Im Rahmen der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) sind international vereinbarte Regeln für den Bau und den Betrieb umweltfreundlicher Öltankschiffe aufgestellt worden.

Der Einsatz umweltfreundlicher Öltankschiffe kommt sowohl den Küstenstaaten als auch dem Wirtschaftszweig zugute.

Die internationalen Übereinkommen enthalten Bestimmungen über die Erteilung von Zeugnissen für Öltankschiffe. Mit der Vermessung der Raumzahl von Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen hat sich die IMO eingehend befaßt.

Bis auf einen Mitgliedstaat haben alle Mitgliedstaaten das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe und das Protokoll von 1978 zu diesem Übereinkommen (MARPOL 73/78) ratifiziert und durchgeführt. Das Internationale Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 haben alle Mitgliedstaaten ratifiziert und durchgeführt.

In der EntschlieÙung A.722(17), die am 6. November 1991 von der IMO-Versammlung angenommen wurde, und in der darauffolgenden EntschlieÙung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast, die am 4. November 1993 von der IMO-Versammlung angenommen wurde, kommt der allgemeine Wunsch zum Ausdruck, den Bau umweltfreundlicher Tankschiffe und die Verwendung von Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen zu fördern.

Die IMO-Versammlung hat in der EntschlieÙung A.747(18) i) die Regierungen ersucht, die Hafenbehörden anzuweisen, sich nach ihrer Empfehlung zu richten und die Raumzahl für die Tanks für getrennten Ballast abzuziehen, wenn sie die Gebühren anhand der Bruttoreaumzahl für alle Tankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast gemäß dem MARPOL-Übereinkommen 73/78, Anlage I Regel 13, festsetzen, und ii) die Regierungen ferner ersucht, die Lotsenbehörden anzuweisen, nach Maßgabe der Empfehlung tätig zu werden.

Der Rat hat anerkannt, daß entweder auf Gemeinschafts- oder auf nationaler Ebene eine verstärktes Tätigwerden erforderlich ist, um angemessen auf die Erfordernisse der Sicherheit im Seeverkehr und der Verhütung der Meeresverschmutzung reagieren zu können. Es ist wünschenswert, den Einsatz von Doppelhüllen-Öltankschiffen und Öltankern neuartiger Bauweise, die dem MARPOL-Übereinkommen 73/78, Anlage I Regel 13 F, in der geänderten Fassung vom 6. März 1992 genügen, und den Einsatz von Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast zu fördern.

Für die Zwecke dieser Verordnung sollten Doppelhüllen-Öltankschiffe und Öltanker neuartiger Bauweise so

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 5 vom 7. 1. 1994, S. 4.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. C 295 vom 22. 10. 1994, S. 26.

<sup>(3)</sup> Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. Mai 1994 (AbI. Nr. C 205 vom 25. 7. 1994, S. 59), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 19. September 1994 (AbI. Nr. C 301 vom 27. 10. 1994, S. 34) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 16. November 1994 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

behandelt werden, als ob ihre Tanks für getrennten Ballast dem MARPOL-Übereinkommen 73/78, Anlage I Regel 13 F, entsprächen.

Es sollte vermieden werden, die Schiffseigner und -betreiber zu benachteiligen; die umweltfreundlich gebaute und betriebene Öltankschiffe einsetzen.

Insbesondere Gebühren für Öltankschiffe, deren Höhe sich nach der Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast richtet, bedeuten einen finanziellen Nachteil für diejenigen, die einen wichtigen Schritt in Richtung auf eine saubere Umwelt unternommen haben, da diese Tanks nicht für die Beförderung von Fracht genutzt werden.

Aus wirtschaftlichen Erwägungen möchte kein Hafen gern dadurch ins Hintertreffen geraten, daß er als einziger die IMO-Entschließung anwendet.

Die IMO-Entschlüsse A.722(17) und A.747(18) wurden zwar vereinbart, sind jedoch noch nicht von allen Mitgliedstaaten durchgeführt worden.

Zum Schutz der Meeresumwelt vor Verschmutzung durch Öltankschiffe herkömmlicher Bauart sollten die internationalen Regeln über die Gebühren, die Hafen- und Lotsenbehörden von Öltankschiffen verlangen, in der Gemeinschaft einheitlich durchgeführt werden.

Eine Verordnung ist die beste Gewähr für ein abgestimmtes Vorgehen zur einheitlichen Durchführung der internationalen Regeln unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips mit dem Ziel, Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der Gemeinschaft zu vermeiden und effiziente und kostenwirksame Lösungen zu finden.

Die Flaggenstaaten oder andere Stellen, die das Internationale Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung und den Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) ausstellen, sowie die Schiffseigner und diejenigen, die Gebühren von Öltankschiffen verlangen, müssen gemeinsam an der Durchführung der IMO-Entschlüsselung A.747(18) arbeiten, um den Schutz der Meeresumwelt zu verbessern.

In einigen Mitgliedstaaten wurden bereits Systeme eingeführt, um die Gebühren für umweltfreundliche Schiffe auf einer anderen Grundlage als der IMO-Entschlüsselung A.747(18) zu verringern. Im Sinne der genannten Entschlüsselung sollte eine Alternativregelung für Gebühren auf der Grundlage der Raumzahl, und zwar in Form eines prozentualen Abschlags gegenüber dem normalen Gebührensatz vorgesehen werden, die einen mindestens ebenso hohen durchschnittlichen Abschlag zur Folge hat wie der, der mit der Entschlüsselung angestrebt wird. Ferner sollte sichergestellt sein, daß Tankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast in keinem Fall weniger günstig behandelt werden, auch wenn die Gebühren nicht auf der Grundlage der Raumzahl berechnet werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### Artikel 1

Die Hafen- und Lotsenbehörden in der Gemeinschaft

- a) führen in Übereinstimmung mit dieser Verordnung die Entschlüsselung A.747(18) über die Vermessung der Ballasträume in Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) vom 4. November 1993, deren Anhang in Anhang I dieser Verordnung enthalten ist, durch, um so den Einsatz von Öltankschiffen mit Tanks für getrennten Ballast — einschließlich Doppelhüllen-Öltankschiffen und Öltankschiffen neuartiger Bauweise — zu fördern oder
- b) wenden in Übereinstimmung mit dieser Verordnung Regelungen zur Senkung der Gebühren für Öltankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast an, die von der Regelung der IMO-Entschlüsselung A.747(18) abweichen, dieser jedoch der Zielsetzung nach entsprechen.

### Artikel 2

Diese Verordnung gilt für Öltankschiffe,

- die in eigens hierfür bestimmten Tanks getrennten Ballast mitführen können,
- die als Öltankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast entworfen, gebaut und hergerichtet wurden, ausgerüstet und betrieben werden, einschließlich Doppelhüllen-Öltankschiffen und Öltankschiffen neuartiger Bauweise,
- die den Anforderungen des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 genügen und
- für die ein Internationaler Schiffsmeßbrief (1969) ausgestellt ist.

### Artikel 3

(1) Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „Öltankschiff“ ein Schiff, das der Definition des MARPOL-Übereinkommens 73/78 Anlage I Regel 1 Nummer 4, entspricht;
- b) „getrennter Ballast“ Ballast, der der Definition des MARPOL-Übereinkommens 73/78, Anlage I Regel 1 Nummer 17, entspricht;
- c) „Tank für getrennten Ballast“ einen Tank, der ausschließlich für die Beförderung von getrenntem Ballast verwendet wird;
- d) „Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast“ ein mit Tanks für getrennten Ballast ausgerüstetes Öltankschiff, das von der Regierung des Flaggenstaates oder einer anderen von dieser hierzu befugten

Stelle als Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast zertifiziert wurde. Dies ist von der zertifizierenden Stelle deutlich an dem hierfür vorgesehenen Platz im Nachtrag zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung anzugeben;

- e) „Doppelhüllen-Öltankschiff“ ein gemäß dem MARPOL-Übereinkommen 73/78, Anlage I Regel 13 F Nummer 3, gebautes Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast;
- f) „Öltankschiff neuartiger Bauweise“ ein gemäß dem MARPOL-Übereinkommen 73/78, Anlage I Regel 13 F Nummern 4 und 5, gebautes Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast;
- g) „MARPOL-Übereinkommen 73/78“ das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der mit dem entsprechenden Protokoll von 1978 geänderten Fassung zusammen mit den zum Zeitpunkt der Annahme dieser Verordnung geltenden Änderungen;
- h) „Hafenbehörde“ eine öffentliche oder private Person, die Anlagen und Dienstleistungen für die Schifffahrt anbietet und dafür von den Schiffen Gebühren erhebt;
- i) „Lotsenbehörde“ eine öffentliche oder private Person, die befugt ist, Lotsendienste für die Schifffahrt anzubieten;
- j) „Bruttoreaumzahl“ die gemäß den Bestimmungen des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969 ermittelte Gesamtgröße des Schiffes;
- k) „reduzierte Bruttoreaumzahl“ die Bruttoreaumzahl eines Öltankschiffes, die sich ergibt, wenn von der Bruttoreumzahl des gesamten Schiffes die nach Nummer 4 des Anhangs I ermittelte Bruttoreumzahl der Tanks für getrennten Ballast abgezogen wird.

(2) Anhang II enthält die im MARPOL-Übereinkommen 73/78 aufgeführten Definitionen für die Begriffe nach Absatz 1 Buchstaben a), b), e) und f).

#### Artikel 4

Bei Ausstellung des Internationalen Schiffsmeßbriefes (1969) für ein Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast, das gemäß dem Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen von 1969 vermessen worden ist, macht die zuständige Stelle für die Zwecke dieser Verordnung unter „Bemerkungen“ einen Eintrag gemäß Nummer 3 des Anhangs I und gibt dabei folgendes an:

- i) die Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast; diese Raumzahl ist gemäß Nummer 4 des Anhangs I zu dieser Verordnung zu ermitteln; sowie
- ii) die reduzierte Bruttoreumzahl des Schiffes.

#### Artikel 5

(1) Bei der ganz oder teilweise auf der Bruttoreumzahl des Schiffes basierenden Festsetzung der Gebühren für Öltankschiffe wird die Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast eines Öltankschiffes von den Hafen- und Lotsenbehörden nicht berücksichtigt, so daß deren Berechnungen die im Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) des Schiffes unter „Bemerkungen“ eingetragene reduzierte Bruttoreumzahl zugrunde liegt.

(2) Ersatzweise stellen die Hafen- und Lotsenbehörden sicher, daß die Gebühren für Öltankschiffe, die in den Anwendungsbereich nach Artikel 2 fallen, mindestens 17 v. H. niedriger sind als die für Öltankschiffe mit gleicher Bruttoreumzahl, aber ohne Tanks für getrennten Ballast.

Hafen- und Lotsenbehörden, die am 13. Juni 1994 bereits eine Pauschale anwenden, die in Unterabsatz 1 vorgesehen ist, jedoch auf einem niedrigen Prozentsatz beruht, wenden spätestens ab dem 1. Januar 1997 den Mindestsatz von 17 v. H. an.

(3) Werden die Gebühren auf einer anderen Grundlage als der Bruttoreumzahl festgesetzt, so tragen die Hafen- und Lotsenbehörden dafür Sorge, daß Öltankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast nicht ungünstiger gestellt sind als bei einer Gebührenberechnung nach den Absätzen 1 oder 2.

(4) Die Hafen- und die Lotsenbehörden wenden auf alle Öltankschiffe mit Tanks für getrennten Ballast nur eine der in den Absätzen 1, 2 und 3 genannten Regelungen an.

#### Artikel 6

Anhang I kann nach dem Verfahren des Artikels 7 geändert werden, um Änderungen der IMO-Entscheidung A.747(18) und der einschlägigen internationalen Übereinkommen, die in Kraft getreten sind, zu berücksichtigen.

#### Artikel 7

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt. Die Kommission beruft den Ausschuß immer dann ein, wenn dies für die Anwendung dieser Verordnung erforderlich ist.

(2) Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

(3) Für die von Artikel 6 erfaßten Fälle gilt folgendes Verfahren:

- a) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende

unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

- b) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.
- c) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit. Hat der Rat nach Ablauf von drei Monaten von der Befassung des Rates an keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

#### *Artikel 8*

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen spätestens bis zum 31. Dezember 1995 die gegebenenfalls für die Durchführung dieser Verordnung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Diese Vorschriften regeln unter anderem die Durchführung der Kontrolle sowie die Kontrollverfahren und Kontrollmittel.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am 21. November 1994.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

M. WISSMANN

- (2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission jährlich alle verfügbaren Angaben über die Anwendung dieser Verordnung, einschließlich der Verstöße ihrer Hafen- und Lotsenbehörden gegen diese Verordnung.

- (3) Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Verordnung Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

- (4) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut aller innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Verordnung fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

#### *Artikel 9*

- (1) Die Kommission überprüft jährlich nach Eingang der gemäß Artikel 8 zu übermittelnden Berichte der Mitgliedstaaten die Durchführung dieser Verordnung.

- (2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 31. Dezember 1998 einen Bericht vor, in dem das Funktionieren des Systems nach Artikel 5 Absatz 2 bewertet wird.

#### *Artikel 10*

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1996 in Kraft.

## ANHANG I

## Vermessung von Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen

Damit für die Vermessung von Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen eine einheitliche Grundlage besteht, beachten die Verwaltungen, die zur Ausstellung internationaler Zeugnisse befugten Stellen und die Personen, die von Öltankschiffen Gebühren erheben, folgende Grundsätze:

1. Das Schiff wird gemäß Nummer 5 des Nachtrags zum Internationalen Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung als ein Öltankschiff mit Tanks für getrennten Ballast zertifiziert; die Anordnung der Tanks für getrennten Ballast wird unter Nummer 5.2 dieses Nachtrags angegeben.
2. Tanks für getrennten Ballast sind Tanks, die nach der Definition in Regel 1 Nummer 17 der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens 73/78 ausschließlich der Beförderung von getrenntem Ballast dienen. Die Tanks für getrennten Ballast müssen getrennte Pump- und Leitungsvorrichtungen haben, die allein für die Aufnahme und das Einleiten von Wasser aus dem Meer und ins Meer vorgesehen sind. Es dürfen keine Leitungsverbindungen zwischen den Tanks für getrennten Ballast und dem Frischwassersystem bestehen. Die Tanks für getrennten Ballast dürfen nicht für die Beförderung von Ladung oder für die Lagerung von Schiffsvorräten oder -material genutzt werden.

3. Zur Raumzahl der Tanks für getrennten Ballast in Öltankschiffen erfolgt im Internationalen Schiffsmeßbrief (1969) unter „Bemerkungen“ folgender Eintrag:

„Die Tanks für getrennten Ballast genügen Regel 13 der Anlage I des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der Fassung des Protokolls von 1978, und die Raumzahl dieser ausschließlich für die Beförderung von getrenntem Ballast genutzten Tanks beträgt ...“

Die reduzierte Bruttoreaumzahl, die der Berechnung raumzahlabhängiger Gebühren zugrunde zu legen ist, beträgt ...“

4. Die Raumzahl der obenerwähnten Tanks für getrennten Ballast wird nach der Formel

$$K_1 \times V_b$$

ermittelt; hierin bedeuten

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$  (oder entsprechend dem Tabellenwert in Anhang 2 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969);

$V$  = Zahlenwert des in Kubikmeter gemessenen Inhalts aller geschlossenen Räume, definiert gemäß Regel 3 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969;

$V_b$  = Zahlenwert des in Kubikmeter gemessenen Inhalts der Tanks für getrennten Ballast, berechnet gemäß Regel 6 des Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommens von 1969.

## ANHANG II

**Definitionen des MARPOL-Übereinkommens für die Begriffe in Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a), b), c) und f)***Zu Buchstabe a):*

Der Ausdruck „Öltankschiff“ bezeichnet ein Schiff, das in erster Linie zur Beförderung von Öl als Massengut in seinen Laderäumen gebaut oder hergerichtet wurde; er umfaßt Tank-Massengutschiffe und alle „Chemikaliertankschiffe“ im Sinne der Anlage II, wenn diese als Ladung oder als Teil der Ladung Öl als Massengut befördern.

Der Ausdruck „Tank-Massengutschiff“ bezeichnet ein Schiff, das dazu bestimmt ist, entweder Öl oder feste Ladung als Massengut zu befördern.

Der Ausdruck „Chemikaliertankschiff“ bezeichnet ein Schiff, das in erster Linie zur Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut gebaut oder hergerichtet wurde; er umfaßt ein „Öltankschiff“ im Sinne der Anlage I, wenn dieses als Ladung oder Teil der Ladung schädliche flüssige Stoffe als Massengut befördert.

*Zu Buchstabe b):*

Der Ausdruck „getrennter Ballast“ bezeichnet Ballastwasser, das in einen Tank eingelassen wurde, der ständig der Beförderung von Ballast oder der Beförderung von Ballast oder anderen Ladungen als Öl oder schädliche flüssige Stoffe dient, wie sie jeweils in den Anlagen definiert sind, und der vollständig von dem Ladungs- und Brennstoffsystem getrennt ist.

*Zu Buchstabe e):*

Der Ausdruck „Doppelhüllen-Öltankschiff“ bezeichnet ein Tankschiff, dessen Ladetanks über die gesamte Länge durch Ballasttanks oder Räume, die keine Lade- oder Brennstofftanks sind, geschützt werden.

*Zu Buchstabe f):*

Der Ausdruck „Öltankschiff neuartiger Bauweise“ bezeichnet

- ein Öltankschiff von solcher Bauart, daß der Ladungs- und Dampfdruck auf die Bodenbeplattung, welche die einzige Begrenzung zwischen Ladung und See bildet, nicht den äußeren hydrostatischen Wasserdruck übersteigt;
- ein Öltankschiff, das nach Methoden konstruiert ist, die mindestens den gleichen Grad des Schutzes vor Ölverschmutzung bei einem Zusammenstoß oder einer Strandung gewährleisten und grundsätzlich vom Ausschuß für den Schutz der Meeresumwelt auf der Grundlage der von der Organisation aufgestellten Richtlinien genehmigt sind.

## RICHTLINIE 94/55/EG DES RATES

vom 21. November 1994

## zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission (1),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (2),

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In den vergangenen Jahren hat der innerstaatliche und der grenzüberschreitende Gefahrgutverkehr auf der Straße erheblich zugenommen, wodurch auch das Unfallrisiko größer geworden ist.
- (2) Alle Mitgliedstaaten außer Irland sind Vertragsparteien des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), dessen geographischer Geltungsbereich über die Gemeinschaft hinausreicht und in dem einheitliche Regeln für die sichere grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße festgeschrieben sind. Es ist daher wünschenswert, diese Regeln auch auf den innerstaatlichen Verkehr auszudehnen, um so gemeinschaftsweit die Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße zu harmonisieren.
- (3) Es besteht keine gemeinschaftliche Rechtsvorschrift, die das gesamte Spektrum der Bestimmungen umfaßt, die zur Gewährleistung eines sicheren Gefahrgutverkehrs befolgt werden müssen, und die entsprechenden einzelstaatlichen Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich. Diese Unterschiede beeinträchtigen die ungehinderte Erbringung von Verkehrsdienstleistungen sowie den freien Verkehr von Fahrzeugen und Transportausrü-

stungen. Zur Beseitigung dieser Hindernisse müssen einheitliche Bedingungen für den gesamten innergemeinschaftlichen Verkehr geschaffen werden.

- (4) Eine derartige Maßnahme muß auf Gemeinschaftsebene durchgeführt werden, damit die Kohärenz mit anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und eine ausreichende Harmonisierung sichergestellt und somit der freie Waren- und Dienstleistungsverkehr erleichtert und für ein hohes Maß an Sicherheit im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr gesorgt wird.
- (5) Die Verpflichtung, sich um eine Harmonisierung der Klassifizierungssysteme für gefährliche Stoffe zu bemühen, welche die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten entsprechend den in der Agenda 21 Kapitel 19 der UN-Umwelt- und Entwicklungskonferenz von Rio de Janeiro im Juni 1992 festgelegten Zielen eingegangen sind, bleibt von dieser Richtlinie unberührt.
- (6) Es bestehen bisher keine speziellen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, die die Sicherheitsbedingungen regeln, unter denen biologische Wirkstoffe und genetisch veränderte Organismen im Sinne der Richtlinien 90/219/EWG (4), 90/220/EWG (5) und 90/679/EWG (6) zu transportieren sind.
- (7) Die Bestimmungen dieser Richtlinie berücksichtigen andere Gemeinschaftspolitiken im Bereich des Arbeitnehmerschutzes, des Fahrzeugbaus oder des Umweltschutzes.
- (8) Den Mitgliedstaaten steht es weiterhin frei, Vorschriften für die Beförderung von Gefahrgut mit nicht unter diese Richtlinie fallenden Fahrzeugen in ihrem Gebiet unabhängig von deren Zulassungsort zu erlassen.
- (9) Den Mitgliedstaaten sollte es gestattet sein, in ihrem Hoheitsgebiet spezielle Straßenverkehrsregeln für den Gefahrguttransport anzuwenden.

(1) ABl. Nr. C 17 vom 20. 1. 1994, S. 6.

(2) ABl. Nr. C 195 vom 18. 7. 1994, S. 15.

(3) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 3. Mai 1994 (ABl. Nr. C 205 vom 25. 7. 1994, S. 54), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 19. September 1994 (ABl. Nr. C 301 vom 27. 10. 1994, S. 25) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 17. November 1994 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(4) ABl. Nr. L 117 vom 8. 5. 1990, S. 1.

(5) ABl. Nr. L 117 vom 8. 5. 1990, S. 15.

(6) ABl. Nr. L 374 vom 31. 12. 1990, S. 1.



- (10) Den Mitgliedstaaten sollte es ferner gestattet sein, ihre Anforderungen für die Qualitätssicherung bei bestimmten innerstaatlichen Transportvorgängen so lange beizubehalten, bis die Kommission dem Rat einen diesbezüglichen Bericht vorgelegt hat.
- (11) Nach dem ADR ist es gestattet, Vereinbarungen zu treffen, die von dem ADR abweichen; die große Zahl solcher bilateral ausgehandelten Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten behindert den freien Dienstleistungsverkehr bei der Beförderung gefährlicher Stoffe. Solche Abweichungen sollten sich durch die Aufnahme entsprechender Bestimmungen in die Anhänge dieser Richtlinie vermeiden lassen. Es muß eine Übergangszeit vorgesehen werden, in der die geltenden Vereinbarungen weiterhin zwischen den Mitgliedstaaten angewendet werden können.
- (12) Die ADR-Vorschriften, zu denen auch Konstruktionsvorschriften für Gefahrgut-Transportfahrzeuge gehören, müssen in Gemeinschaftsrecht umgesetzt werden. In diesem Zusammenhang sollten Übergangsfristen vorgesehen werden, um es den Mitgliedstaaten zu gestatten, spezifische nationale Konstruktionsvorschriften für Fahrzeuge mit nationaler Zulassung zeitweilig beizubehalten.
- (13) Informationsverfahren, die bereits für ähnliche nationale Gesetzesvorschläge existieren, sollen dazu benutzt werden, für alle Wirtschaftsbeteiligten die Transparenz zu erhöhen.
- (14) Die Mitgliedstaaten sollten auch künftig das Recht haben, im innerstaatlichen Verkehr Regeln anzuwenden, die auf den verkehrsträgerübergreifenden Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter beruhen, soweit das ADR diesen Regeln, die den intermodalen Gefahrgutverkehr vereinfachen sollen, noch nicht angeglichen worden ist.
- (15) Die Mitgliedstaaten sollten das Recht haben, die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter auf ihrem Gebiet zu regeln oder zu verbieten, jedoch nur aus anderen Gründen als dem der Transportsicherheit. In diesem Zusammenhang können sich die Mitgliedstaaten das Recht vorbehalten, für bestimmte Transporte sehr gefährlicher Güter die Benutzung des Schienen- oder des Wasserweges vorzuschreiben, oder sie können für bestimmte sehr gefährliche Güter ganz besondere Verpackungen beibehalten.
- (16) Für die Zwecke dieser Richtlinie sollten die Mitgliedstaaten bei bestimmten Transporten, die in ihrem Gebiet mit dort zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt werden, strengere oder weniger strenge Vorschriften anwenden dürfen.
- (17) Da vor allem bei der Vereinheitlichung der Bedingungen die Besonderheiten der einzelnen Staaten berücksichtigt werden müssen, sollte diese Richtlinie so flexibel sein, daß sie den Mitgliedstaaten bestimmte Ausnahmen gestattet. Um den Einsatz neuer technologischer und industrieller Entwicklungen nicht zu behindern, sollten entsprechende befristete Ausnahmen vorgesehen werden.
- (18) Fahrzeuge, die in Drittländern zugelassen sind, sollen im Gebiet eines Mitgliedstaats für grenzüberschreitende Beförderungen eingesetzt werden dürfen, wenn sie den Bestimmungen des ADR entsprechen.
- (19) Die Richtlinie muß zügig an den technischen Fortschritt angepaßt werden können, damit neue ADR-Bestimmungen berücksichtigt und über die Anwendung und Durchführung von Dringlichkeitsmaßnahmen im Fall von Unfällen oder Zwischenfällen entschieden werden kann. Hierzu sollte ein Ausschuß eingesetzt und ein Verfahren für die enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission in diesem Ausschuß festgelegt werden.
- (20) Die Anhänge dieser Richtlinien enthalten Bestimmungen über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße. Daher sollte die Richtlinie 89/684/EWG des Rates vom 21. Dezember 1989 über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße <sup>(1)</sup> aufgehoben werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### KAPITEL I

#### Geltungsbereich, Definitionen und allgemeine Bestimmungen

##### Artikel 1

- (1) Diese Richtlinie gilt für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen. Sie gilt nicht

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 398 vom 30. 12. 1989, S. 33.

für die Beförderung gefährlicher Güter mit Fahrzeugen, die den Streitkräften eines Mitgliedstaats gehören oder für die diese Streitkräfte verantwortlich sind.

(2) Diese Richtlinie beeinträchtigt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts Vorschriften zu erlassen, die folgendes betreffen:

- a) die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter in ihrem Gebiet mit Fahrzeugen, die nicht unter diese Richtlinie fallen;
- b) besondere Verkehrsregeln für die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter;
- c) die Qualitätssicherung der Unternehmen nach den Normen ISO 9001 und 9002 bei innerstaatlichen Beförderungen
  - i) von explosiven Stoffen und Gegenständen der Klasse 1, wenn die Menge an explosivem Stoff je Beförderungseinheit folgende Werte überschreitet:
    - 1 000 kg für Abschnitt 1.1 bzw.
    - 3 000 kg für Abschnitt 1.2 bzw.
    - 5 000 kg für die Abschnitte 1.3 und 1.5,
  - ii) der nachstehenden hochgefährlichen Güter in Tanks oder Tankcontainern mit einem Fassungsraum von insgesamt mehr als 3 000 l:
    - Güter der Klasse 2:
      - unter den folgenden Buchstaben eingestufte Gase:
 

at
bt
b
ct
c
    - flüssige tiefkalte Gase der Klassen 7<sup>o</sup> b und 8<sup>o</sup> b;
    - Güter der Klassen 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8,
      - die nicht unter die Gruppen b oder c dieser Klassen fallen
      - oder unter eine dieser Gruppen fallen, aber einen drei- oder mehrstelligen Gefahrencode (ohne Null) aufweisen,
  - iii) von folgenden Versandstücken der Klasse 7 (radioaktive Stoffe): Versandstücke mit spaltbaren Stoffen, Typ B(U)-Versandstücke, Typ B(M)-Versandstücke.

Eine Ausweitung des Geltungsbereichs der einzelstaatlichen Bestimmungen betreffend diese Anforderungen ist nicht zulässig.

Die Anwendbarkeit der genannten Bestimmungen endet, falls in gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften entsprechende Maßnahmen verbindlich vorgeschrieben werden.

Vor dem 31. Dezember 1998 legt die Kommission dem Rat einen Bericht vor, in dem eine Bewertung der in diesem Buchstaben behandelten Sicherheitsaspekte vorgenommen wird; dem Bericht wird ein entsprechender Vorschlag entweder zu ihrer Verlängerung oder zu ihrer Aufhebung beigelegt.

## Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- „ADR“ das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, das am 30. September 1957 in Genf geschlossen wurde, in der jeweils geltenden Fassung;
  - „Fahrzeug“, mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen, land- und forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen sowie allen Arbeitsmaschinen, alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten vollständigen oder unvollständigen Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihre Anhänger;
  - „gefährliche Güter“ die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung auf der Straße nach den Anhängen A und B dieser Richtlinie verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist;
  - „Beförderung“ jede Beförderung, die ganz oder teilweise auf den öffentlichen Straßen im Gebiet eines Mitgliedstaats mit einem Fahrzeug erfolgt, einschließlich der von den Anhängen A und B erfaßten Tätigkeiten des Ein- und Ausladens der Güter, und zwar unbeschadet der in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten hinsichtlich dieser Tätigkeiten vorgesehenen Verantwortlichkeiten.
- Beförderungen, die ausschließlich innerhalb eines geschlossenen Betriebsgeländes stattfinden, fallen nicht darunter.

## Artikel 3

(1) Gefährliche Güter, deren Beförderung gemäß den Anhängen A und B dieser Richtlinie verboten ist, dürfen nicht auf der Straße befördert werden, soweit Artikel 6 nichts anderes bestimmt.

(2) Die Beförderung anderer in Anhang A aufgeführter gefährlicher Güter ist vorbehaltlich der übrigen Bestimmungen dieser Richtlinie gestattet, wenn die in den Anhängen A und B genannten Bedingungen erfüllt sind, insbesondere die Vorschriften für

- a) die Verpackung und Kennzeichnung der betreffenden Güter,
- b) den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb des Fahrzeugs, das die betreffenden Güter befördert.

## KAPITEL II

## Abweichungen, Einschränkungen und Ausnahmen

## Artikel 4

Jeder Mitgliedstaat kann für Beförderungen, die nur mit in seinem Gebiet zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt werden, alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften für den Gefahrgutverkehr auf der Straße, die den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter entsprechen, so lange beibehalten, bis diese Empfehlungen in die geänderten Anhänge A und B dieser Richtlinie Eingang gefunden haben. Jeder Mitgliedstaat teilt dies der Kommission mit.

## Artikel 5

(1) Unbeschadet anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, namentlich bezüglich des Marktzugangs, behält jeder Mitgliedstaat das Recht, die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter in seinem Gebiet zu regeln oder zu verbieten, jedoch nur aus anderen Gründen als dem der Transportsicherheit, insbesondere aus Gründen der nationalen Sicherheit oder des Umweltschutzes.

(2) Vorschriften, die ein Mitgliedstaat für den Betrieb von Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr durch sein Gebiet erläßt und die gemäß der Randnummer 10 599 des Anhangs B gestattet sind, sind in ihrem Anwendungsbereich örtlich beschränkt, gelten für den innerstaatlichen wie auch für den grenzüberschreitenden Verkehr und dürfen keine Diskriminierung zur Folge haben.

(3) a) Jeder Mitgliedstaat kann für den Transport mit in seinem Gebiet registrierten oder zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen strengere Vorschriften anwenden, sofern es sich nicht um Konstruktionsvorschriften handelt.

b) Die Mitgliedstaaten können jedoch bis zu einer etwaigen Änderung der Randnummer 211 128 des Anhangs B dieser Richtlinie, längstens aber bis zum 31. Dezember 1998, ihre besonderen Vorschriften betreffend den Schwerpunkt bei in ihrem Gebiet zugelassenen Tankwagen beibehalten.

(4) Vertritt ein Mitgliedstaat die Auffassung, daß sich die geltenden Sicherheitsvorschriften bei einem Unfall oder Zwischenfall als für die Einschränkung der von der Beförderung ausgehenden Gefahren unzureichend herausgestellt haben, und besteht dringender Handlungsbedarf, so teilt er der Kommission die beabsichtigten Maßnahmen mit, solange sich diese noch im Entwurfsstadium befinden. Die Kommission beschließt nach dem Verfahren des Artikels 9, ob die Genehmigung der Durchführung dieser Maßnahmen zweckdienlich ist, und legt ihre Dauer fest.

(5) Die Mitgliedstaaten können diejenigen nationalen Vorschriften beibehalten, die am 31. Dezember 1996 gelten und folgende Bereiche betreffen:

- die Beförderung von Gütern der Klasse 1.1,
- die Beförderung von giftigen instabilen und/oder brennbaren Gasen der Klasse 2,
- die Beförderung von Gütern, die Dioxine oder Furane enthalten

oder

- die Beförderung von flüssigen Stoffen der Klassen 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 oder 8, die nicht unter die Gruppen b oder c dieser Klassen fallen, in Tanks oder Tankcontainern mit einem Fassungsraum von mehr als 3 000 l.

Diese Vorschriften können sich nur auf folgende Maßnahmen beziehen:

- das Verbot, diese Beförderungen auf der Straße durchzuführen, wenn ein Eisenbahn- oder Schiffs-transport möglich ist.

- die Verpflichtung, bestimmte geeignete Fahrwege zu benutzen,

oder

- jede andere Vorschrift über Verpackungen von Gütern, die Dioxine oder Furane enthalten.

Eine Ausweitung oder Verschärfung dieser Vorschriften ist nicht zulässig. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission solche nationalen Regelungen mit; die Kommission unterrichtet hiervon die anderen Mitgliedstaaten.

## Artikel 6

(1) Jeder Mitgliedstaat kann gefährliche Güter, die nach den internationalen Vorschriften für den See- oder Lufttransport eingestuft, verpackt und gekennzeichnet sind, für den Straßentransport in seinem Gebiet zulassen, wenn der Transport zum Teil auf dem See- oder Luftweg erfolgt.

(2) Die Bestimmungen der Anhänge A und B über die bei der Kennzeichnung und in den erforderlichen Unterlagen zu verwendenden Sprachen gelten nicht im Fall von Beförderungsleistungen, die sich auf das Gebiet eines einzigen Mitgliedstaats beschränken. Die Mitgliedstaaten können bei den in ihrem Gebiet durchgeführten Beförderungen die Verwendung anderer Sprachen, als in den Anhängen vorgesehen ist, gestatten.

(3) Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet die Benutzung von Fahrzeugen gestatten, die vor dem 1. Januar 1997 gebaut wurden, wenn sie zwar nicht dieser Richtlinie entsprechen, aber nach den am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften gebaut wurden, sofern diese Fahrzeuge auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden.

(4) Jeder Mitgliedstaat kann seine am 31. Dezember 1996 bestehenden, von den Anhängen A und B abweichenden Rechtsvorschriften für die Konstruktion und

Benutzung neuer Behälter im Sinne der Randnummer 2212 des Anhangs A sowie die diesbezüglichen Beförderungsvorschriften und entsprechende Vorschriften für neue Tanks so lange beibehalten, bis den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechend ein Verweis auf Konstruktions- und Verwendungsnormen mit bindender Wirkung für Tanks und Behälter in die Anhänge A und B aufgenommen worden ist, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998. Behälter und Tanks, die vor dem 1. Januar 1999 gebaut wurden und auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden, können unter den ursprünglichen Bedingungen weiterbenutzt werden.

(5) Jeder Mitgliedstaat kann von den Anhängen A und B abweichende einzelstaatliche Rechtsvorschriften hinsichtlich der Referenztemperatur für den Transport von Flüssiggas und Flüssiggasmischungen in seinem Gebiet so lange beibehalten, bis im Rahmen europäischer Normen Vorschriften bezüglich der Referenztemperaturen für die verschiedenen Klimazonen festgelegt und in die Anhänge A und B Verweise auf diese Normen aufgenommen worden sind.

(6) Jeder Mitgliedstaat kann die Verwendung von Verpackungen, die vor dem 1. Januar 1997 hergestellt, aber nicht entsprechend dem ADR zugelassen worden sind, für den Transport in seinem Gebiet unter der Voraussetzung gestatten, daß das Herstellungsdatum auf den Verpackungen angegeben ist, die Verpackungen die Prüfungen nach den am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Vorschriften bestehen könnten und auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden (dies kann gegebenenfalls Prüfungen und Kontrollen einschließen); dies gilt für Großpackmittel aus Metall und Fässer aus Metall mit einem Fassungsvermögen von mehr als 50 l während höchstens 15 Jahren ab Herstellungsdatum, für sonstige Verpackungen aus Metall und alle Kunststoffverpackungen während höchstens fünf Jahren ab Herstellungsdatum, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998.

(7) Jeder Mitgliedstaat kann bis zum 31. Dezember 1998 zulassen, daß bestimmte gefährliche Güter, die vor dem 1. Januar 1997 verpackt wurden, in seinem Gebiet befördert werden, sofern diese Güter entsprechend den vor dem 1. Januar 1997 geltenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften eingestuft, verpackt und gekennzeichnet sind.

(8) Gelten in einem Mitgliedstaat am 31. Dezember 1996 Rechtsvorschriften, denen zufolge nicht die in Anhang B vorgesehene Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr, sondern ein Sofortmaßnahmencode anzugeben ist, so kann der betreffende Mitgliedstaat diese Vorschriften für den innerstaatlichen Verkehr, soweit dabei in seinem Gebiet zugelassene Fahrzeuge eingesetzt werden, weiterhin anwenden.

(9) Für die Beförderung geringer Mengen bestimmter gefährlicher Güter in seinem Gebiet kann jeder Mitgliedstaat nach Anhörung der Kommission seine Vorschriften beibehalten, auch wenn sie weniger streng als die der Anhänge A und B dieser Richtlinie sind; dies gilt jedoch nicht für Stoffe mit mittlerer und hoher Radioaktivität.

(10) Die Mitgliedstaaten können unter der Voraussetzung, daß die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird, befristete Abweichungen von den Anhängen A und B genehmigen, damit in ihrem Gebiet die Versuche durchgeführt werden können, die zur Änderung dieser Anhänge im Hinblick auf ihre Anpassung an die technische und industrielle Entwicklung erforderlich sind. Die Kommission ist hiervon in Kenntnis zu setzen. Sie unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten.

Die befristeten Abweichungen müssen von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten auf der Grundlage der Randnummern 2 010 und 10 602 der Anhänge A und B in Form einer multilateralen Übereinkunft vereinbart werden, und die Behörde, die die Initiative hierzu ergreift, muß den zuständigen Behörden aller Mitgliedstaaten den Beitritt vorschlagen. Die Kommission ist hiervon in Kenntnis zu setzen.

Die Abweichungen nach den Unterabsätzen 1 und 2 müssen angewandt werden, ohne daß es zu einer Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Ortes der Niederlassung des Versenders, des Straßengüterverkehrsunternehmers oder des Empfängers kommt; die Regelungen über die Abweichung haben eine Laufzeit von höchstens fünf Jahren, die nicht verlängert werden darf.

(11) Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet ausnahmsweise durchgeführte Gefahrguttransporte oder Beförderungen genehmigen, die nach den Anhängen A und B verboten sind oder die unter anderen Bedingungen als denen durchgeführt werden, die in den Anhängen A und B genannt sind.

(12) Unbeschadet des Absatzes 2 können die Mitgliedstaaten bis zum 31. Dezember 1998 die mit anderen Mitgliedstaaten unter Einhaltung des ADR geschlossenen geltenden Abkommen ohne Diskriminierung des Versenders, des Straßengüterverkehrsunternehmers oder des Empfängers aufgrund von Staatsangehörigkeit oder Ort der Niederlassung anwenden. Die übrigen Abweichungen, die nach den Randnummern 2 010 und 10 602 der Anhänge A und B zulässig sind, müssen den Anforderungen des Absatzes 10 entsprechen.

#### Artikel 7

Vorbehaltlich der einzelstaatlichen und gemeinschaftlichen Bestimmungen über den Marktzugang ist die Benutzung von in Drittländern registrierten oder zum Verkehr zugelassenen Fahrzeugen für die grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter in der Gemeinschaft zulässig, sofern diese Beförderung im Einklang mit den Bestimmungen des ADR erfolgt.

### KAPITEL III

#### Schlußbestimmungen

#### Artikel 8

Änderungen, die zur Anpassung der Anhänge A und B an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf

den unter diese Richtlinie fallenden Gebieten zur Berücksichtigung von Änderungen der Anlagen zum ADR notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 9 beschlossen.

#### Artikel 9

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuß für den Gefahrguttransport — im folgenden „Ausschuß“ genannt — unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) a) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

b) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

Hat der Rat nach Ablauf einer Frist von drei Monaten von der Befassung des Rates an keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

#### Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1997 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

#### Artikel 11

(1) Die Richtlinie 89/684/EWG wird zum 1. Januar 1997 aufgehoben.

(2) Die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 4 Absatz 2 der genannten Richtlinie ausgestellten vorläufigen Bescheinigungen ausschließlich für innerstaatliche Beförderungen bleiben bis zum 31. Dezember 1996 gültig. Die gemäß Artikel 4 Absatz 4 der genannten Richtlinie ausgestellten Bescheinigungen können bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit, längstens jedoch bis zum 1. Juli 1997, für die Beförderung gefährlicher Güter in Tanks sowie die Beförderung von Explosivstoffen und längstens bis zum 1. Januar 2000 für die Beförderung sonstiger gefährlicher Güter weiterbenutzt werden.

#### Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 21. November 1994.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

M. WISSMANN

---

**ANHANG A**

Ab 1. Januar 1995 geltende Randnummern 2 000—3 999 der Anlage A des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), wobei das Wort „Vertragspartei“ durch das Wort „Mitgliedstaat“ ersetzt wird.

**NB:** Sobald ein kodifizierter Text vorliegt, wird er in alle Amtssprachen der Gemeinschaft übersetzt und veröffentlicht.

---

**ANHANG B**

Ab 1. Januar 1995 geltende Randnummern 10 000—260 000 der Anlage B des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), wobei das Wort „Vertragspartei“ durch das Wort „Mitgliedstaat“ ersetzt wird.

**NB:** Sobald ein kodifizierter Text vorliegt, wird er in alle Amtssprachen der Gemeinschaft übersetzt und veröffentlicht.

---

## RICHTLINIE 94/56/EG DES RATES

vom 21. November 1994

## über Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission (1),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (2),

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es gilt, in der europäischen Zivilluftfahrt einen hohen allgemeinen Sicherheitsstandard zu erhalten und die Zahl von Unfällen und Störungen mit allen Mitteln zu senken.

Die zügige Durchführung technischer Untersuchungen von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt erhöht die Luftverkehrssicherheit, indem sie zur Verhütung solcher Vorkommnisse beiträgt.

Berücksichtigt werden sollte dabei das am 7. Dezember 1944 in Chicago unterzeichnete Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, das die Durchführung der für den sicheren Betrieb von Luftfahrzeugen erforderlichen Maßnahmen vorsieht. Insbesondere ist dem Anhang 13 dieses Abkommens Rechnung zu tragen, der internationale Richtlinien und Empfehlungen für Flugunfalluntersuchungen enthält.

Nach diesen internationalen Richtlinien ist der Staat, in dem sich ein Unfall ereignet hat, für die Durchführung der Untersuchung zuständig.

Falls bei einer schweren Störung der Staat, in dem sie sich ereignet hat, keine Untersuchung durchführt, ist diese vom Eintragungsstaat vorzunehmen.

Schwere Störungen sollten ähnlich untersucht werden wie Unfälle.

Beim Umfang der Untersuchungen ist zu berücksichtigen, welche Erkenntnisse sich daraus für die Verbesserung der Sicherheit gewinnen lassen.

Im Interesse der Sicherheit im Luftverkehr muß die Untersuchung so rasch wie möglich erfolgen.

Die Untersuchungssachverständigen sollten ihren Aufgaben möglichst ungehindert nachkommen können.

Die Mitgliedstaaten müssen unter Beachtung der geltenden Rechtsvorschriften über die Befugnisse der für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden und gegebenenfalls in enger Zusammenarbeit mit diesen dafür Sorge tragen, daß die für die technische Untersuchung verantwortlichen Personen ihren Aufgaben unter bestmöglichen Bedingungen nachkommen können.

Um Interessenkonflikte und eine Verwicklung in die Ursachen des untersuchten Vorkommnisses zu vermeiden, sollte die Untersuchung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt durch eine unabhängige Stelle oder unter deren Aufsicht vorgenommen werden.

Diese Stelle sollte über angemessene Mittel verfügen, und zu ihren Aufgaben könnten auch andere Tätigkeiten im Bereich der Unfallverhütung gehören.

Die Mitgliedstaaten sollten Maßnahmen treffen, um sich bei der Durchführung der Untersuchungen erforderlichenfalls gegenseitig zu unterstützen.

Ein Mitgliedstaat kann einen anderen Mitgliedstaat mit der Untersuchung beauftragen.

Im Hinblick auf die Unfallverhütung sind die Ergebnisse der Unfalluntersuchungen möglichst bald zu veröffentlichen.

Die Besonderheit von Störungen sollte bei der Verbreitung der diesbezüglichen Untersuchungsergebnisse berücksichtigt werden.

Den Sicherheitsempfehlungen, die aus einer Unfall- oder Störungsuntersuchung abgeleitet werden, ist von den Mitgliedstaaten angemessen Rechnung zu tragen.

(1) ABl. Nr. C 257 vom 22. 9. 1993, S. 8, und ABl. Nr. C 109 vom 19. 4. 1994, S. 14.

(2) ABl. Nr. C 34 vom 2. 2. 1994, S. 18.

(3) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 9. März 1994 (ABl. Nr. C 91 vom 28. 3. 1994, S. 123), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 16. Mai 1994 (ABl. Nr. C 172 vom 24. 6. 1994, S. 46) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 26. Oktober 1994 (ABl. Nr. C 323 vom 21. 11. 1994).

Die technische Untersuchung hat ausschließlich zum Ziel, Erkenntnisse zu gewinnen, mit denen künftige Unfälle und Störungen verhütet werden können; die Auswertung des Vorkommnisses sowie die Schlußfolgerungen und Sicherheitsempfehlungen sollen also nicht der Klärung der Schuld- oder der Haftungsfrage dienen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN

### Artikel 1

#### Ziel

Ziel dieser Richtlinie ist die Verbesserung der Sicherheit im Luftverkehr durch eine Erleichterung der raschen Durchführung technischer Untersuchungen, deren ausschließlicher Zweck die Verhütung künftiger Unfälle und Störungen ist.

### Artikel 2

#### Anwendungsbereich

(1) Diese Richtlinie gilt für Untersuchungen von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt im Gebiet der Gemeinschaft, wobei den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten Rechnung getragen wird.

(2) Diese Richtlinie gilt auch außerhalb des Gebietes der Gemeinschaft

i) für Untersuchungen von Unfällen, die in die Luftfahrzeugrolle eines Mitgliedstaats eingetragene Luftfahrzeuge betreffen, sofern diese Untersuchungen nicht von einem anderen Staat durchgeführt werden;

ii) für Untersuchungen von schweren Störungen, die Luftfahrzeuge betreffen, die in die Luftfahrzeugrolle eines Mitgliedstaats eingetragen sind oder von einem in einem Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen betrieben werden, sofern diese Untersuchungen nicht von einem anderen Staat durchgeführt werden.

### Artikel 3

#### Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Begriff

a) „Unfall“ ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs vom Beginn des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht bis zu dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, wenn hierbei

1. eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist

— an Bord eines Luftfahrzeugs oder  
— durch unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, auch wenn sich dieser Teil von dem Luftfahrzeug gelöst hat, oder

— durch unmittelbare Einwirkung des Turbinenstrahls eines Luftfahrzeugs,

es sei denn, daß diese Verletzungen dem Geschädigten durch sich selbst oder von einer anderen Person zugefügt worden sind oder eine andere natürliche Ursache haben oder daß es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, die sich außerhalb der den Fluggästen und den Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räume verborgen hatten, oder

2. das Luftfahrzeug oder die Luftfahrzeugzelle einen Schaden erlitten hat und

— der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften dadurch beeinträchtigt worden sind und

— die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugteils erfordern würde,

es sei denn, daß nach einem Triebwerkschaden oder Triebwerkausfall die Beschädigung des Luftfahrzeugs begrenzt ist auf das betroffene Triebwerk, seine Verkleidung oder sein Zubehör oder daß der Schaden an einem Luftfahrzeug begrenzt ist auf Schäden an Propellern, Flügelspitzen, Funkantennen, Bereifung, Bremsen, Beplankung oder auf kleinere Einbeulungen oder Löcher in der Außenhaut, oder

3. das Luftfahrzeug vermißt wird oder völlig unzugänglich ist;

b) „schwere Verletzung“ eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die

1. einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 48 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach der Verletzung erfordert oder

2. Knochenbrüche zur Folge hat (mit Ausnahme einfacher Brüche von Fingern, Zehen oder der Nase) oder

3. Rißwunden zur Folge hat, die schwere Blutungen oder Verletzungen von Nerven-, Muskel- oder Sehnensträngen verursachen oder

4. Schäden an inneren Organen verursacht hat oder

5. Verbrennungen zweiten oder dritten Grades oder von mehr als 5% der Körperoberfläche zur Folge hat oder

6. Folge einer nachgewiesenen Aussetzung gegenüber infektiösen Stoffen oder schädlicher Strahlung ist;

c) „tödliche Verletzung“ eine Verletzung, die eine Person bei einem Unfall erlitten hat und die innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall deren Tod zur Folge hat;



- d) „Ursachen“ Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt haben;
- e) „Untersuchung“ ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlußfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfaßt;
- f) „Untersuchungsführer“ eine Person, der aufgrund ihrer Qualifikation die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Untersuchung übertragen wird;
- g) „Flugschreiber“ jede Art von Aufzeichnungsgerät, das im Luftfahrzeug eingebaut ist, um die Untersuchung von Unfällen und Störungen zu erleichtern;
- h) „Unternehmen“ eine natürliche Person, eine juristische Person mit oder ohne Gewinnerzielungsabsicht oder eine amtliche Einrichtung, unabhängig davon, ob diese eigene Rechtspersönlichkeit besitzt oder nicht;
- i) „Halter“ eine Person, eine Einrichtung oder ein Unternehmen, die bzw. das ein oder mehrere Luftfahrzeuge betreibt oder betreiben will;
- j) „Störung“ ein anderes Ereignis als einen Unfall, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte;
- k) „schwere Störung“ eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, daß sich beinahe ein Unfall ereignet hätte. Beispiele für schwere Störungen sind im Anhang aufgeführt;
- l) „Sicherheitsempfehlung“ einen Vorschlag zur Verhütung von Unfällen und Störungen, den die Untersuchungsstelle des die technische Untersuchung durchführenden Staates auf der Grundlage von Informationen unterbreitet, die sich während der Untersuchung ergeben haben.

#### Artikel 4

##### Untersuchungspflicht

(1) Bei jedem Unfall und jeder schweren Störung ist eine Untersuchung durchzuführen.

Die Mitgliedstaaten können jedoch Maßnahmen treffen, um die Untersuchung einer nicht unter Absatz 1 fallenden Störung zu ermöglichen, wenn sich die Untersuchungsstelle hiervon Erkenntnisse in bezug auf die Sicherheit im Luftverkehr erhofft.

(2) Der Umfang der Untersuchungen und das anzuwendende Verfahren werden von der Untersuchungsstelle unter Berücksichtigung der Grundsätze und Ziele dieser

Richtlinie und entsprechend den Erkenntnissen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit aus dem Unfall oder der schweren Störung gewinnen will, festgelegt.

(3) Die Untersuchungen nach Absatz 1 dürfen auf keinen Fall darauf abzielen, die Schuld- oder Haftungsfrage zu klären.

#### Artikel 5

##### Untersuchungsstatus

(1) Die Mitgliedstaaten legen im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsordnung den rechtlichen Status der Untersuchung so fest, daß die Untersuchungsführer ihren Auftrag so wirksam und so rasch wie möglich ausführen können.

(2) Den Untersuchungsführern ist gemäß den geltenden Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit den für die gerichtliche Untersuchung zuständigen Behörden insbesondere folgendes gestattet:

- a) ungehinderter Zugang zum Ort des Unfalls oder der Störung sowie zum Luftfahrzeug, zu seiner Ladung oder zu seinem Wrack;
- b) sofortige Spurenaufnahme und überwachte Entnahme von Trümmern und Bauteilen zu Untersuchungs- oder Auswertungszwecken;
- c) sofortiger Zugang zum Inhalt von Flugschreibern und sonstigen Aufzeichnungen sowie zu deren Auswertung;
- d) Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung der Leichen der Opfer oder von entsprechenden Proben;
- e) sofortiger Zugang zu den Ergebnissen einer Untersuchung von am Betrieb des Luftfahrzeugs beteiligten Personen oder von entsprechenden Proben;
- f) Befragung von Zeugen;
- g) ungehinderter Zugang zu allen sachdienlichen Informationen des Eigentümers, des Halters und des Herstellers des Luftfahrzeugs sowie der für die Zivilluftfahrt und den Flughafenbetrieb zuständigen Behörden.

#### Artikel 6

##### Untersuchungsstelle

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, daß die technischen Untersuchungen von einer ständigen zivilen Luftfahrtstelle oder unter ihrer Aufsicht durchgeführt werden. Diese Untersuchungsstelle muß funktionell insbesondere von jenen nationalen Luftfahrtbehörden, die für die Lufttüchtigkeit, die Zulassung, den Flugbetrieb, die Instandhaltung, die Erteilung von Erlaubnissen an Luftfahrtpersonen

sonal, die Flugverkehrskontrolle und den Flughafenbetrieb zuständig sind, sowie allgemein von allen Parteien, deren Interessen mit der Aufgabe der Untersuchungsstelle kollidieren könnten, unabhängig sein.

(2) Ungeachtet des Absatzes 1 kann die Untersuchungsstelle darüber hinaus mit der Sammlung und Untersuchung von Daten zur Sicherheit im Luftverkehr, insbesondere zur Verhütung von Unfällen oder Störungen, betraut werden, sofern dies ihre Unabhängigkeit nicht beeinträchtigt und für sie keine regulative, normative oder administrative Zuständigkeit mit sich bringt.

(3) Die Untersuchungsstelle nach Absatz 1 wird so ausgestattet, daß sie ihre Aufgabe völlig unabhängig von den in Absatz 1 genannten Luftfahrtbehörden wahrnehmen kann; hierfür muß sie über ausreichende Mittel verfügen. Ihre Untersuchungsführer erhalten eine Stellung, die ihnen die erforderlichen Unabhängigkeitsgarantien bietet. Sie verfügt über mindestens einen Untersuchungssachverständigen, der bei Unfällen oder schweren Störungen in der Zivilluftfahrt als Untersuchungsführer tätig sein kann.

(4) Bei Bedarf kann die Untersuchungsstelle die Stellen anderer Mitgliedstaaten darum ersuchen, folgendes zur Verfügung zu stellen:

a) Anlagen, Einrichtungen und Geräte für

- die technische Untersuchung von Wrackteilen, Bordausrüstungen und anderen für die Untersuchung wichtigen Gegenständen,
- die Auswertung der Aufzeichnungen der Flugschreiber,
- die elektronische Speicherung und Auswertung von Flugunfalldaten;

b) Unfalluntersuchungssachverständige für bestimmte Aufgaben, aber nur im Fall einer Untersuchung nach einem Großunfall.

Diese Hilfe sollte soweit wie möglich kostenlos gewährt werden.

(5) Ein Mitgliedstaat kann die Durchführung einer Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung einem anderen Mitgliedstaat übertragen.

#### *Artikel 7*

#### **Unfallbericht**

(1) Zu jeder Untersuchung eines Unfalls wird ein Bericht in einer der Art und der Schwere des Unfalls angemessenen

Form erstellt. Dieser Bericht verweist auf den ausschließlichen Untersuchungszweck gemäß Artikel 1 und enthält gegebenenfalls Sicherheitsempfehlungen.

(2) Die Untersuchungsstelle gibt den abschließenden Unfallbericht so bald wie möglich und möglichst nicht später als zwölf Monate nach dem Unfall heraus.

#### *Artikel 8*

#### **Bericht über die Störung**

(1) Zu jeder Untersuchung einer Störung wird ein Bericht in einer der Art und der Schwere der Störung angemessenen Form erstellt. Der Bericht enthält gegebenenfalls entsprechende Sicherheitsempfehlungen. In ihm ist die Anonymität der an der Störung Beteiligten zu wahren.

(2) Der Bericht über die Störung wird allen denjenigen übermittelt, für die seine Ergebnisse sicherheitsrelevant sein können.

#### *Artikel 9*

#### **Sicherheitsempfehlungen**

Die Berichte und die Sicherheitsempfehlungen nach Artikel 7 und Artikel 8 sind an die betreffenden Unternehmen oder nationalen Luftfahrtbehörden zu richten. Die Kommission erhält eine Abschrift.

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Sicherheitsempfehlungen der Untersuchungsstellen unbeschadet des Gemeinschaftsrechts angemessen berücksichtigt und gegebenenfalls umgesetzt werden.

#### *Artikel 10*

Eine Sicherheitsempfehlung darf auf keinen Fall zu einer Vermutung der Schuld oder Haftung für einen Unfall oder eine Störung führen.

#### *Artikel 11*

Die Richtlinie 80/1266/EWG des Rates vom 16. Dezember 1980 über die künftige Zusammenarbeit und gegenseitige Unterstützung der Mitgliedstaaten auf dem Gebiet der Flugunfalluntersuchung <sup>(1)</sup> wird aufgehoben.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 375 vom 31. 12. 1980, S. 32.

*Artikel 12*

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am 21. November 1996 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

*Artikel 13*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 21. November 1994.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

M. WISSMANN

## ANHANG

## BEISPIELE FÜR SCHWERE STÖRUNGEN

Die nachstehend aufgeführten Störungen sind typische Beispiele für schwere Störungen. Die Liste ist jedoch nicht erschöpfend und dient nur als Richtschnur für die Definition des Begriffs „schwere Störung“.

- Fastzusammenstoß, bei dem ein Ausweichmanöver erforderlich war oder angemessen gewesen wäre, um einen Zusammenstoß oder eine gefährliche Situation zu vermeiden;
  - nur knapp vermiedene Bodenberührung mit einem nicht außer Kontrolle geratenen Luftfahrzeug (CFIT);
  - abgebrochener Start auf einer gesperrten oder belegten Startbahn oder Start von einer solchen Bahn mit kritischem Hindernisabstand;
  - Landung oder Landeversuch auf einer gesperrten oder belegten Landebahn;
  - erhebliches Unterschreiten der vorausberechneten Flugleistungen beim Start oder im Anfangssteigflug;
  - Brände oder Rauch in der Fluggastkabine oder im Laderaum und Triebwerksbrände, auch wenn diese Brände mit Hilfe von Löschmitteln gelöscht wurden;
  - Umstände, die die Flugbesatzung zur Benutzung von Sauerstoff zwangen;
  - Schäden an der Luftfahrzeugzelle oder am Triebwerk, die nicht als Unfall eingestuft werden;
  - mehrfaches Versagen eines oder mehrerer Luftfahrzeugsysteme, wodurch der Betrieb des Luftfahrzeugs ernsthaft beeinträchtigt wurde;
  - jeder Ausfall von Flugbesatzungsmitgliedern während des Fluges;
  - jeder Kraftstoffmangel, bei dem der Luftfahrzeugführer eine Notlage erklären mußte;
  - Störungen bei Start oder Landung; Störungen wie zu frühes oder zu spätes Aufsetzen, Überschießen oder seitliches Abkommen von der Start- oder Landebahn;
  - Ausfall von Systemen, meteorologische Erscheinungen, Betrieb außerhalb des zulässigen Flugbereichs oder sonstige Ereignisse, die Schwierigkeiten bei der Steuerung des Luftfahrzeugs hätten hervorrufen können;
  - Versagen von mehr als einem System in einem redundanten System, das für die Flugführung und -navigation unverzichtbar ist.
-

## RICHTLINIE 94/57/EG DES RATES

vom 22. November 1994

### über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission (1),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (2),

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrags (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Rat hat in seiner EntschlieÙung vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr (4) das Ziel vorgegeben, alle nicht den Normen genügenden Schiffe aus den Gewässern der Gemeinschaft auszuweisen, und er hat die wirksame und einheitliche Durchführung internationaler Regeln sowie die Ausarbeitung gemeinsamer Normen für Klassifikationsgesellschaften im Rahmen eines Aktionsprogramms der Gemeinschaft als prioritär eingestuft.

Die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung lassen sich durch die strikte Anwendung internationaler Übereinkommen, Kodizes und EntschlieÙungen wirksam verbessern, während zugleich zur Herstellung der Dienstleistungsfreiheit beigetragen wird.

Die Kontrolle darüber, daß die Schiffe den einheitlichen internationalen Normen für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung entsprechen, obliegt den Flaggen- und den Hafenstaaten.

Die Mitgliedstaaten sind für die Ausstellung der in den Übereinkommen wie SOLAS 74, MARPOL 73/78 und dem Freibord-Übereinkommen 1966 vorgesehenen inter-

nationalen Sicherheits- und Verschmutzungsverhütungszeugnisse sowie für die Durchführung der Übereinkommen zuständig.

Im Einklang mit diesem Übereinkommen können die Mitgliedstaaten in unterschiedlichem Umfang Fachorganisationen ermächtigen, die Einhaltung der betreffenden Vorschriften zu zertifizieren, und die Ausstellung der einschlägigen Sicherheitszeugnisse delegieren.

Die bestehenden Klassifikationsgesellschaften, die für nationale Verwaltungen tätig sind, bieten in vielen Teilen der Welt keine Gewähr für eine angemessene Durchführung der Vorschriften oder für Zuverlässigkeit, da sie nicht über angemessene Strukturen und Erfahrungen verfügen, auf die sie sich stützen könnten und die ihnen eine hochqualifizierte Wahrnehmung ihrer Aufgaben ermöglichen würden.

Das Ziel der Anwendung geeigneter Normen auf Klassifikationsgesellschaften kann durch individuelle Maßnahmen der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden; es läÙt sich besser auf Gemeinschaftsebene erreichen.

Es bietet sich der ErlaÙ einer Richtlinie des Rates an, die Mindestkriterien für die Anerkennung von Organisationen festlegt, die Anerkennung selbst sowie die Umsetzung und Durchführung der Richtlinie jedoch den Mitgliedstaaten überläÙt.

Die Normen EN 45004 und EN 29001 in Verbindung mit den Bestimmungen des Internationalen Verbands der Klassifikationsgesellschaften (IACS) bieten eine angemessene Gewähr für die Leistungsqualität von Organisationen.

Die Ausstellung des Funksicherheitszeugnisses für Frachtschiffe kann privaten Einrichtungen übertragen werden, die über genügend Erfahrung und qualifiziertes Personal verfügen.

Organisationen, die im Rahmen dieser Richtlinie anerkannt werden wollen, haben den Mitgliedstaaten vollständige Angaben vorzulegen sowie den Nachweis dafür zu erbringen, daß sie den Mindestkriterien genügen; die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mit, welche Organisationen sie anerkannt haben.

(1) ABl. Nr. C 167 vom 18. 6. 1993, S. 13.

(2) ABl. Nr. C 34 vom 2. 2. 1994, S. 14.

(3) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 9. März 1994 (AbI. Nr. C 91 vom 28. 3. 1994, S. 109), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 19. September 1994 (AbI. Nr. C 301 vom 27. 10. 1994, S. 75) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 16. November 1994 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(4) ABl. Nr. C 271 vom 7. 10. 1993, S. 1.

Die Kommission kann Organisationen, die die im Anhang festgelegten Mindestanforderungen in bezug auf Anzahl und Tonnage der klassifizierten Schiffe sowie in bezug auf die Zahl der hauptamtlichen Besichtiger nicht erfüllen, wohl aber alle anderen Kriterien, eine auf drei Jahre befristete Anerkennung erteilen. Diesen Organisationen sollte nach Ablauf der Dreijahresfrist eine Verlängerung der Anerkennung erteilt werden, wenn sie weiterhin die gleichen Kriterien erfüllen. Die für drei Jahre erteilte Anerkennung sollte während dieser Zeit nur für den antragstellenden Mitgliedstaat gelten.

Die Vollendung des Binnenmarktes bringt den freien Dienstleistungsverkehr mit sich, so daß Organisationen, die bestimmte gemeinsame Kriterien hinsichtlich ihrer fachlichen Qualifizierung und ihrer Zuverlässigkeit erfüllen, nicht an der Erbringung von Dienstleistungen in der Gemeinschaft gehindert werden können, sofern ein Mitgliedstaat beschlossen hat, solche hoheitlichen Aufgaben abzutreten. Der jeweilige Mitgliedstaat darf jedoch die Zahl der von ihm ermächtigten Organisationen entsprechend seinem Bedarf auf der Grundlage transparenter und objektiver Kriterien begrenzen, wobei die Kommission im Wege des Ausschußverfahrens eine Kontrolle ausübt.

Die Anwendung des Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit im Bereich der Schiffsüberprüfung und -besichtigung könnte in Stufen erfolgen, jedoch darf ein festgelegter Endtermin nicht überschritten werden.

Eine stärkere Beteiligung der nationalen Verwaltungen an den Schiffsbesichtigungen und der Ausstellung der entsprechenden Zeugnisse ist erforderlich, damit die Erfüllung der internationalen Sicherheitsvorschriften auch dann gewährleistet ist, wenn die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben auf Organisationen außerhalb ihrer Verwaltungen übertragen; daher sollte zwischen den Verwaltungen und Organisationen ein enges Auftragsverhältnis festgelegt werden, was erfordern kann, daß eine Organisation in dem Mitgliedstaat, für den sie Aufgaben wahrnimmt, eine Vertretung unterhält.

Es sollte ein Regelungsausschuß eingesetzt werden, der die Kommission unter Beachtung der einzelstaatlichen Ratifizierungsverfahren bei ihren Bemühungen unterstützt, die wirksame Anwendung der geltenden Normen für die Sicherheit und den Umweltschutz auf See zu gewährleisten.

Die Kommission wendet das in Artikel 13 festgelegte Verfahren an, um Entwicklungen in den internationalen Gremien Rechnung zu tragen und die Mindestkriterien auf dem neuesten Stand zu halten.

Auf der Grundlage der Angaben, die die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 11 über die Tätigkeit der für sie arbeitenden Organisationen übermitteln, entscheidet die Kommissi-

on im Wege des Verfahrens nach Artikel 13, ob sie einen Mitgliedstaat auffordert, einer anerkannten Organisation, die die gemeinsamen Mindestkriterien nicht mehr erfüllt, die Anerkennung zu entziehen.

Die Mitgliedstaaten müssen allerdings nach wie vor die Möglichkeit haben, die von ihnen erteilte Ermächtigung einer Organisation auszusetzen, wenn Sicherheit oder Umwelt ernsthaft gefährdet sind. Die Kommission entscheidet nach dem genannten Verfahren baldmöglichst, ob solche einzelstaatlichen Maßnahmen aufzuheben sind.

Die Mitgliedstaaten sollten die Tätigkeit der für sie arbeitenden Organisationen regelmäßig bewerten und der Kommission sowie den übrigen Mitgliedstaaten genaue Angaben hierüber zuleiten.

Die Mitgliedstaaten als Hafenbehörden müssen die Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzung in den Gewässern der Gemeinschaft dadurch verbessern, daß Schiffe, deren Zeugnisse von Organisationen stammen, die nicht den gemeinsamen Kriterien genügen, vorrangig kontrolliert werden und damit gewährleistet wird, daß Schiffe unter der Flagge eines Drittlandes nicht besser behandelt werden.

Der Ausschuß sollte nach dem Verfahren III Variante a) gemäß Artikel 2 des Beschlusses 87/373/EWG des Rates vom 13. Juli 1987 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse <sup>(1)</sup> beschließen.

Von den weltweit existierenden Klassifikationsgesellschaften gewährleistet eine große Zahl nicht die hinreichende Durchführung der Vorschriften oder die Zuverlässigkeit, wenn sie für die nationalen Verwaltungen tätig sind, da sie nicht über angemessene Strukturen und Erfahrungen verfügen, auf die sie sich stützen könnten und die ihnen eine hochqualifizierte Wahrnehmung ihrer Aufgaben ermöglichen würde.

Bisher gibt es für den Schiffskörper, die Maschine, die elektrischen sowie die Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen keine einheitlichen internationalen Normen, denen alle Schiffe sowohl im Baustadium als auch während ihrer gesamten Betriebsdauer genügen müssen. Solche Normen können auf der Grundlage der Regeln anerkannter Klassifikationsgesellschaften oder entsprechender Normen, über die die einzelstaatlichen Behörden nach dem Verfahren der Richtlinie 83/189/EWG des Rates vom 28. März 1983 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften <sup>(2)</sup> zu befinden haben, festgelegt werden —

(1) ABl. Nr. L 197 vom 18. 7. 1987, S. 33.

(2) ABl. Nr. L 109 vom 26. 4. 1983, S. 8. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/10/EG (AbI. Nr. L 100 vom 19. 4. 1994, S. 30).

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### Artikel 1

Mit dieser Richtlinie werden Vorschriften aufgestellt, die von den Mitgliedstaaten und Organisationen, die sich mit der Überprüfung, Besichtigung und Zertifizierung von Schiffen hinsichtlich der Einhaltung der internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und zur Verhütung der Meeresverschmutzung befassen, zu befolgen sind und zugleich dem Ziel der Dienstleistungsfreiheit dienen. Hierzu gehören auch die Ausarbeitung und Durchführung von Sicherheitsvorschriften für Schiffskörper, Maschinen, elektrische sowie Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen von Schiffen, auf die die internationalen Übereinkommen anwendbar sind.

### Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Schiff“ ein Schiff, auf das die internationalen Übereinkommen anwendbar sind;
- b) „Schiff, das unter der Flagge eines Mitgliedstaats fährt“, ein Schiff, das gemäß den Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats in diesem registriert ist und unter dessen Flagge fährt, einschließlich im EUROS-Register eingetragener Schiffe, sobald dieses vom Rat gebilligt ist; Schiffe, die nicht unter diese Definition fallen, werden Schiffen gleichgestellt, die eine Drittlandsflagge führen;
- c) „Überprüfungen und Besichtigungen“ die aufgrund der internationalen Übereinkommen vorgeschriebenen Überprüfungen und Besichtigungen;
- d) „internationale Übereinkommen“ das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 und das Internationale Übereinkommen von 1973/78 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit seinen Protokollen und Änderungen sowie die einschlägigen, in allen Mitgliedstaaten rechtlich bindenden Kodizes, die zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie in Kraft sind;
- e) „Organisation“ eine Klassifikationsgesellschaft oder eine andere private Einrichtung, die für eine Verwaltung Sicherheitsbeurteilungen vornimmt;
- f) „anerkannte Organisation“ eine gemäß Artikel 4 anerkannte Organisation;
- g) „Ermächtigung“ eine Handlung, durch die ein Mitgliedstaat eine anerkannte Organisation ermächtigt oder ihr eine Vollmacht erteilt;
- h) „Zeugnis“ ein gemäß den internationalen Übereinkommen von einem Mitgliedstaat oder für ihn ausgestelltes Zeugnis;

- i) „Klassenzeugnis“ ein von einer Klassifikationsgesellschaft ausgestelltes Dokument, das die strukturelle und mechanische Eignung eines Schiffes für einen bestimmten Zweck oder Dienst gemäß ihren Vorschriften feststellt;
- j) „Funksicherheitszeugnis für Frachtschiffe“ das Zeugnis, welches durch die von der IMO angenommenen geänderten Funkvorschriften der SOLAS (74/78) eingeführt worden ist; während einer am 1. Februar 1999 endenden Übergangszeit fällt hierunter auch das Telegrafiefunk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe und das UKW-Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe;
- k) „Niederlassung“ den Ort, an dem sich der satzungsgemäße Sitz, die Hauptverwaltung oder die Hauptniederlassung einer Organisation befindet.

### Artikel 3

(1) In Wahrnehmung ihrer Zuständigkeiten und in Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Rahmen der internationalen Übereinkommen gewährleisten die Mitgliedstaaten, daß ihre zuständigen Verwaltungen eine angemessene Durchsetzung der Bestimmungen der internationalen Übereinkommen sicherstellen können, und zwar insbesondere bezüglich der Überprüfung und Besichtigung von Schiffen sowie der Ausstellung von Zeugnissen und Ausnahmezeugnissen.

(2) Beschließt ein Mitgliedstaat für die Zwecke des Absatzes 1 bei Schiffen, die unter seiner Flagge fahren,

- i) Organisationen zu ermächtigen, Überprüfungen und Besichtigungen im Zusammenhang mit Zeugnissen, einschließlich der Überprüfungen und Besichtigungen zur Feststellung der Übereinstimmung mit Artikel 14 ganz oder teilweise durchzuführen und gegebenenfalls die damit verbundenen Zeugnisse auszustellen oder zu erneuern oder
- ii) die unter Ziffer i) genannten Überprüfungen und Besichtigungen ganz oder teilweise von Organisationen durchführen zu lassen,

so betraut er mit diesen Aufgaben nur anerkannte Organisationen.

Die Erstaussstellung eines Ausnahmezeugnisses bedarf in jedem Fall der Genehmigung durch die zuständige Verwaltung.

Bezüglich des Funkzeugnisses für Frachtschiffe können diese Aufgaben auch einer privaten Einrichtung übertragen werden, die von der zuständigen Verwaltung anerkannt wurde, über ausreichend Erfahrung und qualifiziertes Personal verfügt, um bestimmte Sicherheitsbeurteilungen im Bereich der Funkkommunikation für die zuständige Verwaltung durchzuführen.

(3) Dieser Artikel betrifft nicht die Zertifizierung einzelner Seeausrüstungsgegenstände.

### Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten dürfen nur Organisationen anerkennen, die den im Anhang aufgeführten Kriterien genü-

gen. Die Organisationen haben den Mitgliedstaaten, an die sie ihren Anerkennungsantrag richten, vollständige Angaben darüber vorzulegen sowie den Nachweis dafür zu erbringen, daß sie diesen Kriterien genügen. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Organisationen in geeigneter Weise über deren Anerkennung.

(2) Jeder Mitgliedstaat teilt der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mit, welche Organisationen er anerkannt hat.

(3) Die Mitgliedstaaten können der Kommission den Antrag auf eine drei Jahre geltende Anerkennung von Organisationen unterbreiten, die sämtlichen Kriterien des Anhangs mit Ausnahme der in den Nummern 2 und 3 des Abschnitts „Allgemeine Anforderungen“ genannten Kriterien genügen.

Die Anerkennung wird nach dem Verfahren des Artikels 13 ausgesprochen. Die Anerkennung gilt nur in den Mitgliedstaaten, die eine solche Anerkennung beantragt haben.

(4) Die anerkannten Organisationen unterliegen einer sorgfältigen Überwachung durch den Ausschuß nach Artikel 7, auch im Hinblick auf die Entscheidung über die Verlängerung der Anerkennung für Organisationen nach Absatz 3. Bei der Entscheidung über die Verlängerung einer solchen Anerkennung werden die unter den Nummern 2 und 3 der „Allgemeinen Anforderungen“ des Anhangs genannten Kriterien nicht berücksichtigt. Die in Absatz 3 vorgesehene Beschränkung des Geltungsbereichs der Anerkennung entfällt.

(5) Die Kommission erstellt ein Verzeichnis der Organisationen, die die Mitgliedstaaten nach den Absätzen 1, 3 oder 4 anerkannt haben, und sorgt für dessen Aktualisierung. Das Verzeichnis wird im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

#### Artikel 5

(1) Bei der Anwendung des Artikels 3 Absatz 2 Ziffer i) dürfen die Mitgliedstaaten vorbehaltlich der Artikel 6 und 11 den in der Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen die Ermächtigung zur Wahrnehmung dieser Aufgaben grundsätzlich nicht verweigern. Sie dürfen jedoch die Zahl der von ihnen ermächtigten Organisationen entsprechend ihrem Bedarf begrenzen, sofern dies anhand transparenter und objektiver Kriterien geschieht. Auf Antrag eines Mitgliedstaats trifft die Kommission nach dem Verfahren des Artikel 13 geeignete Maßnahmen.

(2) Die Kommission kann einen Mitgliedstaat ausnahmsweise bis zum 31. Dezember 1997 vorübergehend von der Anwendung des Absatzes 1 freistellen.

(3) Bevor ein Mitgliedstaat einwilligt, daß eine in einem Drittstaat niedergelassene Organisation die Aufgaben nach Artikel 3 ganz oder teilweise wahrnimmt, kann er von dem betreffenden Drittstaat verlangen, daß dieser auf der Grundlage der Gegenseitigkeit auch die in der Gemeinschaft niedergelassenen anerkannten Organisationen anerkennt.

#### Artikel 6

(1) Die Mitgliedstaaten, die beschließen, gemäß Artikel 3 Absatz 2 zu verfahren, definieren ein Auftragsverhältnis zwischen ihrer zuständigen Verwaltung und den für sie tätigen Organisationen.

(2) Das Auftragsverhältnis wird durch eine formalisierte schriftliche und nichtdiskriminierende Vereinbarung oder eine gleichwertige rechtliche Vereinbarung geregelt, in der die von den Organisationen wahrzunehmenden Aufgaben und Funktionen im einzelnen aufgeführt sind und die zumindest folgendes enthält:

- die Bestimmungen des Anhangs II der IMO-Entschliessung A.739(18) über Leitlinien für die Ermächtigung der im Auftrag der Verwaltung tätigen Organisationen in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie gültigen Fassung;
- Bestimmungen über die regelmäßige Kontrolle der von den Organisationen für die Verwaltung wahrgenommenen Aufgaben seitens der Verwaltung oder einer von ihr benannten unparteiischen externen Stelle;
- die Möglichkeit stichprobenartiger und eingehender Schiffsüberprüfungen;
- Bestimmungen für die Weitergabe wesentlicher Angaben über die bei einer Organisation klassifizierte Flotte sowie über den Klassenwechsel und die Ausklassifizierung von Schiffen.

(3) In der formalisierten oder der gleichwertigen rechtlichen Vereinbarung kann die Voraussetzung aufgestellt werden, daß die anerkannte Organisation im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats, für den sie die Aufgaben gemäß Artikel 3 wahrnimmt, über eine örtliche Vertretung verfügt. Eine örtliche Vertretung, die aufgrund ihrer Rechtsform nach den Rechtsvorschriften des betreffenden Mitgliedstaats rechtsfähig ist und der Zuständigkeit seiner Gerichte unterliegt, kann diese Voraussetzung erfüllen.

(4) Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission genaue Angaben zu dem gemäß diesem Artikel definierten Auftragsverhältnis. Die Kommission unterrichtet daraufhin die übrigen Mitgliedstaaten.

#### Artikel 7

Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt. Dieser Ausschuß wird von der Kommission mindestens einmal jährlich und bei Bedarf, wenn die Ermächtigung einer Organisation von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 10 ausgesetzt wird, einberufen.

Der Ausschuß gibt sich eine Geschäftsordnung.

#### Artikel 8

(1) Diese Richtlinie kann nach dem Verfahren des Artikels 13 geändert werden, um



- spätere Änderungen der in Artikel 2 Buchstabe d) genannten internationalen Kodizes und der in Artikel 6 Absatz 2 genannten EntschlieÙung nach ihrem Inkrafttreten in diese Richtlinie zu übernehmen;
- die im Anhang aufgeführten Kriterien, insbesondere unter Berücksichtigung der einschlägigen IMO-Beschlüsse, zu aktualisieren.

(2) Nach Verabschiedung neuer Übereinkünfte oder Protokolle zu den in Artikel 2 Buchstabe d) genannten Übereinkommen beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission und unter Berücksichtigung der parlamentarischen Verfahren der Mitgliedstaaten sowie der einschlägigen IMO-Verfahren über die Einzelheiten der Ratifikation dieser neuen Übereinkünfte oder Protokolle und sorgt dafür, daß sie in den Mitgliedstaaten einheitlich und gleichzeitig angewendet werden.

#### Artikel 9

(1) Ein Mitgliedstaat kann nach dem Verfahren des Artikels 13 aufgefordert werden, den gemäß Artikel 4 anerkannten Organisationen, die den Kriterien des Anhangs nicht mehr genügen, die Anerkennung zu entziehen.

(2) Bei der Ausarbeitung von Entwürfen für Entscheidungen über die in Absatz 1 genannten Fragen berücksichtigt die Kommission die in den Artikeln 11 und 12 genannten Berichte und Informationen. Besondere Aufmerksamkeit widmet sie hierbei den Aufzeichnungen über die Tätigkeit der Organisationen in den Bereichen Sicherheit und Verschmutzungsverhütung. Entwürfe für Entscheidungen über die in Artikel 1 genannten Fragen werden dem Ausschuß auch durch die Kommission von sich aus oder auf Antrag eines Mitgliedstaats vorgelegt.

#### Artikel 10

Ungeachtet der im Anhang aufgeführten Kriterien kann ein Mitgliedstaat, der der Ansicht ist, daß eine anerkannte Organisation nicht ermächtigt bleiben darf, für ihn die in Artikel 3 beschriebenen Aufgaben wahrzunehmen, diese Ermächtigung aussetzen.

In einem solchen Fall findet das folgende Verfahren Anwendung:

- a) Der Mitgliedstaat unterrichtet die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten unverzüglich von seiner Entscheidung und nennt hierfür triftige Gründe.
- b) Die Kommission prüft, ob die Aussetzung aus Gründen der ernsthaften Gefährdung von Sicherheit oder Umwelt gerechtfertigt ist.
- c) Die Kommission teilt dem betreffenden Mitgliedstaat nach dem Verfahren des Artikels 13 mit, ob seine Entscheidung, die Ermächtigung aus Gründen der ernsthaften Gefährdung von Sicherheit oder Umwelt auszusetzen, gerechtfertigt ist und fordert ihn auf, die

Aussetzung rückgängig zu machen, wenn dies nicht der Fall ist.

#### Artikel 11

(1) Jeder Mitgliedstaat muß sich vergewissern, daß die anerkannten Organisationen, die für ihn gemäß Artikel 3 Absatz 2 tätig werden, die in dem genannten Artikel erwähnten Aufgaben zur Zufriedenheit seiner zuständigen Verwaltung wirksam wahrnehmen und daß sie den im Anhang aufgeführten Kriterien genügen. Dies kann entweder durch eine unmittelbare Kontrolle der anerkannten Organisationen durch die zuständige Verwaltung geschehen oder, wenn die Organisation in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassen ist, dadurch, daß er sich auf von der Verwaltung dieses anderen Mitgliedstaats vorgenommene entsprechende Kontrollen stützt.

(2) Jeder Mitgliedstaat nimmt diese Aufgabe alle zwei Jahre wahr und übermittelt den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission spätestens am 31. März des auf die Berichtsjahre folgenden Jahres einen Bericht mit den Ergebnissen dieser Kontrolle.

(3) Überläßt ein Mitgliedstaat diese Kontrolle einem anderen Mitgliedstaat, so übermittelt er seinen Bericht spätestens am 30. Juni des auf das Berichtsjahr folgenden Jahres.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten alle sachdienlichen Informationen für die Beurteilung der Tätigkeiten der Organisationen.

#### Artikel 12

(1) In Wahrnehmung ihrer Überprüfungsrechte und -verpflichtungen als Hafenstaaten

- a) stellen die Mitgliedstaaten sicher, daß Schiffe unter der Flagge eines Drittstaats nicht besser behandelt werden als Schiffe, die berechtigt sind, die Flagge eines Mitgliedstaats zu führen. In diesem Zusammenhang hat der Umstand, daß die Schiffszeugnisse und die Klassenzeugnisse bekanntermaßen von einer Organisation ausgestellt worden sind, die den im Anhang aufgeführten Kriterien nicht genügt, eines der Hauptkriterien für die Auswahl der Schiffe zu sein, die einer Überprüfung unterzogen werden; dies gilt nicht für Organisationen, die gemäß Artikel 4 Absätze 3 und 4 anerkannt wurden;
- b) ergreifen die Mitgliedstaaten angemessene Maßnahmen, wenn Schiffe den international vereinbarten Normen nicht entsprechen; ferner melden sie der Kommission und dem im Rahmen der Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle eingerichteten Sekretariat jede Entdeckung gültiger Zeugnisse, die einem Schiff, das die entsprechenden Vorschriften der internationalen Übereinkommen nicht erfüllt, von Organisationen ausgestellt wurden, die für einen Flaggenstaat tätig sind, sowie alle bei einem Schiff, das ein gültiges Klassenzeugnis mit sich führt, festgestellten Mängel in Bereichen, für die dieses Zeugnis gilt.

(2) Jeder Mitgliedstaat erstellt Aufzeichnungen über die Tätigkeit der für Flaggenstaaten tätigen Organisationen. Diese Aufzeichnungen werden jährlich aktualisiert und an die übrigen Mitgliedstaaten und die Kommission verteilt.

#### Artikel 13

Auf die unter Artikel 4 Absätze 3 und 4, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 8, 8a und 9 sowie unter Artikel 14 Absatz 2 fallenden Fragen findet das folgende Verfahren Anwendung:

- a) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem in Artikel 7 genannten Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen.
- b) Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrages für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.
- c) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.
- d) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit. Hat der Rat nach Ablauf einer Frist von drei Monaten von der Befassung des Rates an keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

#### Artikel 14

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, daß ein Schiff unter seiner Flagge so gebaut und instand gehalten wird, daß es hinsichtlich des Schiffskörpers, der Maschinen sowie der elektrischen und der Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen den Vorschriften einer anerkannten Organisation genügt.

(2) Ein Mitgliedstaat darf Vorschriften, die seines Erachtens den Vorschriften einer anerkannten Organisation gleichwertig sind, nur dann zugrunde legen, wenn er diese Vorschriften in Übereinstimmung mit der Richtlinie 83/189/EWG umgehend der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mitteilt und sofern die anderen Mitgliedstaaten oder die Kommission keine Einwände gegen diese Vorschriften erheben und sie nicht nach dem Verfahren des Artikels 13 als nicht gleichwertig eingestuft werden.

#### Artikel 15

(1) Die anerkannten Organisationen konsultieren einander regelmäßig, um die Gleichwertigkeit ihrer technischen Normen und deren Durchführung zu gewährleisten. Sie übermitteln der Kommission regelmäßige Berichte über wesentliche Fortschritte bei den Normen.

(2) Die anerkannten Organisationen müssen zur Zusammenarbeit mit den Verwaltungen der Hafenstaatkontrolle bereit sein, wenn ein Schiff ihrer Klasse betroffen ist, um insbesondere die Behebung festgestellter Mängel oder anderer Abweichungen zu erleichtern.

(3) Die anerkannten Organisationen machen der Verwaltung alle sachdienlichen Angaben über den Klassenwechsel oder die Ausklassifizierung von Schiffen.

(4) Die anerkannten Organisationen stellen für ein Schiff, das aus Sicherheitsgründen ausklassifiziert oder in eine andere Klasse eingestuft wurde, ein Zeugnis erst nach Konsultation der zuständigen Behörde des Flaggenstaats aus, die entscheidet, ob eine vollständige Überprüfung erforderlich ist.

#### Artikel 16

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens bis zum 31. Dezember 1995 nachzukommen.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

#### Artikel 17

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 22. November 1994.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

M. WISSMANN

## ANHANG

## MINDESTKRITERIEN FÜR DIE IN ARTIKEL 3 GENANNTEN ORGANISATIONEN

## A. ALLGEMEINE ANFORDERUNGEN

1. Die anerkannte Organisation muß weitreichende Erfahrungen mit der Beurteilung des Entwurfs und der Bauausführung von Handelsschiffen belegen können.
2. Die Organisation sollte eine Flotte von mindestens 1 000 Seeschiffen (über 100 BRT) mit zusammen mindestens 5 Millionen BRT klassifiziert haben.
3. Die Organisation muß eine der Zahl der klassifizierten Schiffe angemessene Zahl an technischen Mitarbeitern beschäftigen. Für eine Flotte in der unter Nummer 2 genannten Größenordnung wären 100 hauptamtliche Besichtiger erforderlich.
4. Die Organisation sollte ein umfassendes Vorschriftenwerk für den Entwurf, den Bau und die regelmäßige Besichtigung von Handelsschiffen haben, das veröffentlicht und mit Hilfe von Forschungs- und Entwicklungsprogrammen kontinuierlich weiterentwickelt und verbessert wird.
5. Die Organisation sollte ihre Schiffsregister jährlich veröffentlichen lassen.
6. Die Organisation sollte nicht von Schiffseignern oder Schiffsbauern oder anderen abhängig sein, die gewerblich Schiffe bauen, ausrüsten, instand halten oder betreiben. Die Organisation sollte in bezug auf ihre Einnahmen nicht entscheidend von einem einzigen Gewerbeunternehmen abhängig sein.

## B. BESONDERE ANFORDERUNGEN

1. Die Organisation verfügt über
  - a) eine erhebliche Zahl von Mitarbeitern für technische, Leitungs-, Hilfs- und Forschungsaufgaben, die den Aufgaben und den klassifizierten Schiffen angemessen ist und darüber hinaus für die Weiterentwicklung der Fähigkeiten und die Pflege des Vorschriftenwerks sorgt;
  - b) ein weltweites Netz von ausschließlich für sie tätigen technischen Mitarbeitern oder von technischen Mitarbeitern anderer anerkannter Organisationen.
2. Die Organisation arbeitet nach standesrechtlichen Grundsätzen.
3. Die Organisation wird so geleitet und verwaltet, daß die Vertraulichkeit der von der Verwaltung geforderten Auskünfte gewahrt bleibt.
4. Die Organisation ist bereit, der Verwaltung sachdienliche Auskünfte zu erteilen.
5. Die Leitung der Organisation hat ihre Politik, ihre Ziele und ihre Verpflichtungen bezüglich der Qualitätssicherung schriftlich niedergelegt und stellt sicher, daß diese Politik auf allen Ebenen der Organisation verstanden, umgesetzt und fortgeschrieben wird.
6. Die Organisation hat ein wirksames System für die interne Qualitätssicherung entwickelt und umgesetzt und schreibt dieses System fort; es stützt sich auf geeignete Teile international anerkannter Qualitätssicherungsnormen, steht mit den Normen EN 45004 (Überprüfungsstellen) und EN 29001 — in der Auslegung der IACS-Bestimmungen für die Regelung der Zertifizierung von Qualitätssicherungssystemen — im Einklang und stellt unter anderem sicher, daß
  - a) das Vorschriftenwerk der Organisation systematisch erstellt und fortgeschrieben wird;
  - b) das Vorschriftenwerk der Organisation befolgt wird;
  - c) die Vorschriften für die hoheitlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Organisation ermächtigt ist, eingehalten werden;

- d) die Zuständigkeiten, die Befugnisse und die Zusammenarbeit der einzelnen Mitarbeiter, deren Arbeit sich auf die Qualität der von der Organisation erbrachten Dienste auswirkt, schriftlich niedergelegt sind;
  - e) alle Arbeiten unter kontrollierten Bedingungen ausgeführt werden;
  - f) ein System zur Kontrolle der Tätigkeiten und der Arbeit von Besichtigern sowie technischen und Verwaltungsmitarbeitern, die unmittelbar von der Organisation beschäftigt werden, vorhanden ist;
  - g) die wichtigsten hoheitlichen Tätigkeiten, zu deren Durchführung die Organisation ermächtigt ist, ausschließlich von ihren hauptamtlichen Besichtigern oder von hauptamtlichen Besichtigern anderer anerkannter Organisationen durchgeführt oder unmittelbar von ihnen überwacht werden;
  - h) die Besichtigter sich systematisch fortbilden und ihre Kenntnisse laufend auffrischen;
  - i) das Erreichen der geforderten Standards auf den von den erbrachten Diensten abgedeckten Gebieten sowie das wirksame Funktionieren des Qualitätssicherungssystems anhand von Aufzeichnungen belegt wird;
  - j) ein umfassendes System geplanter und belegter interner Prüfungen der qualitätsrelevanten Arbeiten an allen Standorten der Organisation besteht.
7. Die Organisation muß ihre Fähigkeit nachweisen,
- a) ein vollständiges und angemessenes eigenes Vorschriftenwerk zu Schiffskörpern, Maschinen und elektrischen sowie Steuer-, Regel- und Überwachungseinrichtungen zu entwickeln und auf dem neuesten Stand zu halten, dessen Qualität international anerkannten technischen Normen entspricht, auf deren Grundlage die Zeugnisse im Rahmen des SOLAS-Übereinkommens und die Sicherheitszeugnisse für Fahrgastschiffe (hinsichtlich der Angemessenheit der Bauausführung und der wichtigsten Maschinenanlagen an Bord der Schiffe) sowie die Freibord-Zeugnisse (hinsichtlich der Angemessenheit der Schiffsfestigkeit) ausgestellt werden können;
  - b) alle Überprüfungen und Besichtigungen durchzuführen, die gemäß den internationalen Übereinkommen für die Ausstellung von Zeugnissen vorgeschrieben sind, einschließlich der Mittel, die notwendig sind, um durch Einsatz beruflich qualifizierten Personals die Verwendung und die Instandhaltung der landgestützten und an Bord befindlichen Sicherheitssysteme, die Gegenstand des Zeugnisses sein sollen, zu beurteilen.
8. Das Qualitätssicherungssystem der Organisation muß von einer unabhängigen Prüfstelle zertifiziert sein, die von der Verwaltung des Staates, in dem die Organisation niedergelassen ist, anerkannt sein muß.
9. Die Organisation sollte es Vertretern der Verwaltung und anderen Beteiligten gestatten, sich an der Entwicklung ihres Vorschriftenwerks zu beteiligen.

## RICHTLINIE 94/58/EG DES RATES

vom 22. November 1994

## über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 84 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission (1),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (2),

gemäß dem Verfahren des Artikels 189c des Vertrages (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Rat hat in seinen Schlußfolgerungen vom 25. Januar 1993 über die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Meeresverschmutzung in der Gemeinschaft zur Kenntnis genommen, daß dem Menschen beim sicheren Betrieb von Schiffen eine große Bedeutung zukommt.

Der Rat hat in seiner Entschließung vom 8. Juni 1993 über eine gemeinsame Politik im Bereich der Sicherheit im Seeverkehr (4) das Ziel festgelegt, Schiffe mit nicht den Normen genügenden Besatzungen auszuweisen, und als Priorität eine Gemeinschaftsaktion genannt, die darauf abzielt, die Ausbildung dadurch zu verbessern, daß gemeinsame Normen für ein Mindestausbildungsniveau der wichtigsten Besatzungsmitglieder an Bord von Gemeinschaftsschiffen, einschließlich der Frage einer gemeinsamen Sprache an Bord, entwickelt werden.

Die Normen für die beruflichen Befähigungszeugnisse der Seeleute sind in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich. Diese Vielfalt einzelstaatlicher Rechtsvorschriften in dem unter diese Richtlinie fallenden Ausbildungsbereich bietet keine Gewähr für das im Interesse der Sicherheit im Seeverkehr gebotene einheitliche Ausbildungsniveau.

Die Richtlinien 89/48/EWG (5) und 92/51/EWG (6) des Rates über allgemeine Regelungen zur Anerkennung

beruflicher Befähigungsnachweise finden auf die unter diese Richtlinie fallenden Berufe im Seeverkehr Anwendung. Sie tragen dazu bei, daß die Verpflichtungen aus dem Vertrag zur Beseitigung von Hindernissen für den freien Personen- und Dienstleistungsverkehr zwischen den Mitgliedstaaten besser erfüllt werden.

Die in den Richtlinien über die allgemeinen Regelungen vorgesehene Anerkennung von Diplomen und Befähigungsnachweisen gewährleistet nicht immer ein einheitliches Ausbildungsniveau aller Seeleute auf Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats, einschließlich im EUROS-Register eingetragener Schiffe, sobald dieses vom Rat gebilligt ist. Unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit im Seeverkehr ist dies jedoch von entscheidender Bedeutung.

Es müssen deshalb unbedingt Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten in der Gemeinschaft festgelegt werden. Entsprechende Maßnahmen sollten auf den Ausbildungsnormen beruhen, die bereits auf internationaler Ebene, nämlich in dem IMO-Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen), vereinbart wurden. Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien dieses Übereinkommens.

Mit der Änderung des STCW-Übereinkommens vom 22. Mai 1991 (Entschließung MSC 21 (59)) wurde der Dienstposten des Funkers aufgenommen, um den GMDSS-Anforderungen nachzukommen.

Zur Verbesserung der Sicherheit im Seeverkehr und zur Abwendung des Verlustes von Menschenleben und der Meeresverschmutzung sollte die Verständigung zwischen den Besatzungsmitgliedern auf Schiffen, die in Gemeinschaftsgewässern fahren, verbessert werden.

Personal an Bord von Passagierschiffen, das den Passagieren in Notlagen Hilfe leisten soll, sollte sich mit diesen verständigen können. In diesem Zusammenhang sollten alle einschlägigen Bestimmungen der IMO-Entschließung A.770(18) über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Personal zur Hilfeleistung für Passagiere in Notlagen auf Passagierschiffen berücksichtigt werden.

(1) ABl. Nr. C 212 vom 5. 8. 1993, S. 1.

(2) ABl. Nr. C 34 vom 2. 2. 1994, S. 10.

(3) Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 9. März 1994 (ABl. Nr. C 91 vom 28. 3. 1994, S. 120), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 19. September 1994 (ABl. Nr. C 301 vom 27. 10. 1994, S. 41) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 16. November 1994 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

(4) ABl. Nr. C 271 vom 7. 10. 1993, S. 1.

(5) ABl. Nr. L 19 vom 24. 1. 1989, S. 16.

(6) ABl. Nr. L 209 vom 24. 7. 1992, S. 25.

Die Besatzungen an Bord von Tankschiffen, die gesundheitsschädliche oder umweltbelastende Produkte befördern, sollten imstande sein, zur Verhütung von Unfällen und in Notlagen wirksame Maßnahmen zu ergreifen. Es ist äußerst wichtig, daß entsprechend den Anforderungen des Artikels 8 eine klare Verständigung zwischen dem Kapitän, den Offizieren und den Schiffsleuten erfolgen kann.

Artikel 8 Nummer 3 ist erforderlich, da die einschlägigen Normen, die durch die Änderung des STCW-Übereinkommens von 1978 aufgestellt werden sollen, in der IMO noch nicht gebilligt wurden.

Es sind Maßnahmen zu ergreifen, um zu gewährleisten, daß Seeleute mit Befähigungszeugnissen aus Drittländern eine den Anforderungen des STCW-Übereinkommens entsprechende Qualifikation besitzen.

Zur Erreichung dieses Ziels sollten gemeinsame Kriterien zur Anerkennung von aus Drittländern stammenden Befähigungsnachweisen in der Gemeinschaft festgelegt werden. Hierzu sollte der Rat gemäß den Bestimmungen des Vertrags die gemeinsamen Kriterien beschließen.

Es sollte ein Ausschuß eingesetzt werden, der die Kommission bei den Aufgaben im Zusammenhang mit der Anerkennung von Befähigungszeugnissen unterstützt, die von Ausbildungseinrichtungen oder Behörden in Drittländern ausgestellt wurden.

Es sollten Maßnahmen ergriffen werden, damit Seeleute, die auf Schiffen unter der Flagge eines Mitgliedstaats — einschließlich im EUROS-Register eingetragener Schiffe, sobald dieses vom Rat gebilligt ist — Dienst tun und Befähigungszeugnisse besitzen, die nicht gemäß dieser Richtlinie ausgestellt wurden, ihre Arbeit während einer Übergangszeit bis zur Festlegung der gemeinsamen Kriterien und darüber hinaus fortsetzen können.

Die Mitgliedstaaten als Hafenbehörden müssen die Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzung in den Gewässern der Gemeinschaft dadurch verbessern, daß Schiffe unter der Flagge eines Drittlands, das das STCW-Übereinkommen nicht ratifiziert hat, oder Schiffe mit Besatzungen, deren Befähigungszeugnisse nicht gemäß dieser Richtlinien anerkannt wurden, vorrangig kontrolliert werden, damit gewährleistet wird, daß Schiffe unter der Flagge eines Drittlands nicht weniger streng behandelt werden.

Es sind Verfahren vorzusehen, damit die Richtlinie an Änderungen der internationalen Übereinkommen und Kodizes angepaßt werden kann —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### Artikel 1

Diese Richtlinie gilt für die in dieser Richtlinie genannten Seeleute auf Seeschiffen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren; ausgenommen sind

- Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige einem Mitgliedstaat gehörende oder von ihm betriebene Schiffe, die im Staatsdienst stehen und ausschließlich anderen als Handelszwecken dienen;
- Fischereifahrzeuge;
- Vergnügungsboote, die keinem kommerziellen Zweck dienen;
- Holzschiffe einfacher Bauart.

#### Artikel 2

Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß Kapitäne, Offiziere, Brücken- oder Maschinenwache gehende Schiffsleute sowie Rettungsbootleute, die an Bord eines Schiffes im Sinne des Artikels 1 Dienst tun, eine Mindestausbildung erhalten, die die Anforderungen des STCW-Übereinkommens, so wie sie im Anhang dieser Richtlinie wiedergegeben sind, erfüllt, und Inhaber eines Befähigungszeugnisses nach Artikel 3 sind.

#### Artikel 3

Ein Befähigungszeugnis ist ein gültiges Dokument mit beliebiger Bezeichnung, das von oder mit Genehmigung der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ausgestellt ist und dessen Inhaber ermächtigt, die darin genannten oder nach den nationalen Vorschriften zulässigen Aufgaben wahrzunehmen.

#### Artikel 4

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) „Kapitän“ die Person, die die Führung eines Schiffes hat;
- b) „Offizier“ ein Mitglied der Besatzung mit Ausnahme des Kapitäns, das nach den innerstaatlichen Gesetzen oder sonstigen Vorschriften oder andernfalls nach Tarifverträgen oder Brauch zum Offizier ernannt ist;
- c) „nautischer Offizier“ einen fachkundigen Offizier im nautischen Schiffsdienst;
- d) „Erster Offizier“ den dem Kapitän im Rang nachfolgenden nautischen Offizier, der bei Verhinderung des Kapitäns die Führung des Schiffes übernimmt;

- e) „technischer Offizier“ einen fachkundigen Offizier im maschinentechnischen Schiffsdienst;
- f) „Leiter der Maschinenanlage“ den ranghöchsten technischen Offizier, der für den maschinellen Antrieb des Schiffes verantwortlich ist;
- g) „Zweiter technischer Offizier“ den dem Leiter der Maschinenanlage im Rang nachfolgenden technischen Offizier, der bei Verhinderung des Leiters der Maschinenanlage für den maschinellen Antrieb des Schiffes verantwortlich ist;
- h) „technischer Offiziersassistent“ eine in der Ausbildung zum technischen Offizier befindliche Person, die nach den innerstaatlichen Gesetzen oder sonstigen Vorschriften zum technischen Offiziersassistenten ernannt ist;
- i) „Funker“ eine Person, die ein von einer durch den jeweiligen Mitgliedstaat benannten Behörde oder Einrichtung entsprechend der Vollzugsordnung für den Funkdienst ausgestelltes oder anerkanntes Zeugnis mit Bezug zum Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem besitzt;
- j) „Schiffsmann/Schiffsleute“ Mitglieder der Schiffsbesatzung mit Ausnahme des Kapitäns und der Offiziere;
- k) „Rettungsbootmann/Rettungsbootleute“ Mitglieder der Schiffsbesatzung, die einen als eigenständiges Dokument ausgestellten oder in ihrem Befähigungszeugnis eingetragenen Befähigungsnachweis für Rettungs- und Bereitschaftsbootleute besitzen;
- l) „Seeschiff“ ein Schiff, das nicht ausschließlich auf Binnengewässern oder in beziehungsweise in unmittelbarer Nähe von geschützten Gewässern oder einer Hafenordnung unterliegenden Gebieten verkehrt;
- m) „Schiff, das unter der Flagge eines Mitgliedstaates fährt“, ein Schiff, das in einem Mitgliedstaat nach dessen Rechtsvorschriften registriert ist und unter seiner Flagge fährt, einschließlich im EUROS-Register eingetragener Schiffe, sobald dieses vom Rat gebilligt ist. Schiffe, die nicht unter diese Definition fallen, werden Schiffen gleichgestellt, die eine Drittlandsflagge führen;
- n) „küstennahe Reisen“ Fahrten in der näheren Umgebung eines Mitgliedstaats, wie sie von diesem festgelegt werden;
- o) „Antriebsleistung“ die Leistung in Kilowatt, die in dem Schiffszertifikat oder einem anderen amtlichen Dokument ausgewiesen ist;
- p) „Öltankschiff“ ein Schiff, das zur Beförderung von Erdöl und Erdölzeugnissen als Massengut gebaut und eingesetzt ist;
- q) „Chemikaliertankschiff“ ein Schiff, das zur Beförderung solcher flüssiger Chemikalien als Massengut gebaut und eingesetzt ist, die in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie geltenden Fassung des „Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die gefährliche Chemikalien als Massengut befördern“, aufgeführt sind;
- r) „Flüssiggastankschiff“ ein Schiff, das zur Beförderung solcher verflüssigter Gase als Massengut gebaut und eingesetzt ist, die in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie geltenden Fassung des „Codes für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen die verflüssigte Gase als Massengut befördern“ aufgeführt sind;
- s) „Vollzugsordnung für den Funkdienst“ die von der Weltweiten Funkverwaltungskonferenz für den Mobilfunk verabschiedete überarbeitete Vollzugsverordnung für den Funkdienst;
- t) „Passagierschiff“ ein Seeschiff, das mehr als zwölf Passagier befördert;
- u) „Fischereifahrzeug“ ein Fahrzeug, das für den Fang von Fischen, Walen, Seehunden, Walrossen und anderen Lebewesen des Meeres verwendet wird;
- v) „STCW-Übereinkommen“ das Internationale IMO-Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in der zum Zeitpunkt der Annahme dieser Richtlinie geltenden Fassung.

#### Artikel 5

Die in Artikel 2 vorgesehene Ausbildung erfolgt in einer Form, die zur Vermittlung der im Anhang geforderten theoretischen Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten — insbesondere für den Einsatz der Rettungs- und Brandbekämpfungsausrüstung — geeignet ist und von der durch den jeweiligen Mitgliedstaat benannten zuständigen Behörde oder Einrichtung zugelassen ist.

#### Artikel 6

(1) In außergewöhnlichen Bedarfsfällen können die zuständigen Behörden, wenn nach ihrer Auffassung dadurch Personen, Sachwerte und die Umwelt nicht gefährdet werden, eine Ausnahmegenehmigung erteilen, die es einem bestimmten Seemann gestattet, auf einem bestimmten Schiff während einer bestimmten Zeit, höchstens aber sechs Monate, Aufgaben wahrzunehmen, für die er kein entsprechendes Befähigungszeugnis besitzt, sofern die zuständigen Behörden überzeugt sind, daß er ausreichend befähigt ist, um den freien Posten sicher wahrzunehmen; diese Genehmigung wird für den Posten eines Funkers nur nach den einschlägigen Bestimmungen der Vollzugsordnung für den Funkdienst erteilt. Einem Kapitän oder Leiter der Maschinenanlage darf jedoch keine Ausnahmegenehmigung erteilt werden, ausgenommen in Fällen höherer Gewalt, und auch dann nur für möglichst kurze Zeit.

(2) Jede Ausnahmegenehmigung für einen bestimmten Posten wird nur einer Person erteilt, die das erforderliche Befähigungszeugnis zur Wahrnehmung des nächstniedrigeren Postens besitzt. Ist für den nächstniedrigeren Posten kein Befähigungszeugnis vorgeschrieben, so kann einer Person eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden, deren Befähigung und Erfahrung nach Auffassung der zuständigen Behörden den Anforderungen des zu besetzenden Postens eindeutig entsprechen, jedoch mit der Maßgabe, daß sich die betreffende Person, wenn sie nicht im Besitz eines entsprechenden Zeugnisses ist, einer von den zuständigen Behörden anerkannten Prüfung unterziehen muß, um nachzuweisen, daß ihr eine solche Ausnahmegenehmigung ohne Bedenken erteilt werden kann. Die zuständigen Behörden stellen ferner sicher, daß der betreffende Posten so bald wie möglich vom Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses übernommen wird.

#### Artikel 7

Die Mitgliedstaaten bezeichnen die Behörden oder Einrichtungen, denen folgende Aufgaben zukommen:

- die Ausbildung nach Artikel 5;
- die Durchführung und Überwachung der erforderlichen Prüfungen. Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, daß nur ordnungsgemäß qualifizierte Prüfer eingesetzt werden;
- die Ausstellung des Befähigungszeugnisses;
- die Erteilung der Ausnahmegenehmigungen nach Artikel 6.

#### Artikel 8

Die Mitgliedstaaten stellen folgendes sicher:

1. An Bord aller Schiffe, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, sowie aller Passagierschiffe, die Passagiere von und/oder zu einem Hafen eines Mitgliedstaats befördern, sind zu jeder Zeit geeignete Vorkehrungen zu treffen, um eine wirksame mündliche Verständigung betreffend die Sicherheit zwischen allen Mitgliedern der Besatzung zu ermöglichen, womit insbesondere gewährleistet werden soll, daß Mitteilungen und Anordnungen rechtzeitig ihren Empfänger erreichen und richtig verstanden werden. Außerdem sollten entsprechende Vorkehrungen getroffen werden, um eine Verständigung zwischen dem Schiff und den Behörden an Land in einer gemeinsamen Sprache oder in der Sprache dieser Behörden zu ermöglichen.
2. An Bord von Passagierschiffen muß das Personal, dem laut Sicherheitsrolle die Aufgabe zukommt, den Passagieren in Notsituationen zu helfen, ohne weiteres als solches erkennbar sein und sich in einem für diesen Zweck hinreichenden Maße verständlich machen können, wobei eine geeignete und angemessene Kombination aus den nachstehenden Kriterien zu berücksichtigen ist:
  - a) die Sprache oder Sprachen der Länder, aus denen die meisten an Bord befindlichen Passagiere auf einer bestimmten Route kommen;
  - b) die Wahrscheinlichkeit, daß die Beherrschung eines englischen Grundwortschatzes für grundlegende Anweisungen ein Mittel der Kommunika-

tion mit einem hilfsbedürftigen Passagier sein kann, unabhängig davon, ob Passagier und Besatzungsmitglied eine gemeinsame Sprache sprechen;

- c) die etwaige Notwendigkeit, sich in einer Notsituation, in der eine verbale Kommunikation unmöglich ist, auf andere Weise verständlich machen zu können (z. B. durch praktische Vorführung, durch Handzeichen oder durch Zeigen des Ortes, an dem sich Anweisungen befinden, sowie von Sammelplätzen, Rettungsmitteln oder Fluchtwegen);
  - d) die Frage, inwieweit den Passagieren vollständige Sicherheitsanweisungen in deren Muttersprache oder Muttersprachen zur Verfügung gestellt wurden, sowie
  - e) die Sprachen, in denen während einer Notsituation oder einer Übung Durchsagen erfolgen können, um den Passagieren Rettungshinweise zu geben und es den Besatzungsmitgliedern zu erleichtern, den Passagieren zu helfen.
3. An Bord von Öltankschiffen, Chemikalienschiffen oder Flüssiggasttankschiffen, die unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahren, müssen sich der Kapitän, die Offiziere und die Schiffsleute untereinander in einer gemeinsamen Arbeitssprache bzw. in gemeinsamen Arbeitssprachen verständigen können. Außerdem sollten entsprechende Vorkehrungen getroffen werden, um eine Verständigung zwischen dem Schiff und den Behörden an Land in einer gemeinsamen Sprache oder in der Sprache dieser Behörden sicherzustellen.
  4. Die Mitgliedstaaten überprüfen in ihrer Eigenschaft als Hafenstaat bei der Inspektion von Schiffen, die unter der Flagge eines Drittstaates fahren, ob diese Schiffe diesen Artikel ebenfalls erfüllen.

#### Artikel 9

(1) Für die gemeinschaftsinterne Anerkennung von Befähigungszeugnissen im Sinne des Artikels 3, deren Inhaber Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind, gelten die Richtlinien 89/48/EWG und 92/51/EWG.

(2) Für die gemeinschaftsinterne Anerkennung von Befähigungszeugnissen im Sinne des Artikels 3, deren Inhaber nicht Staatsangehörige eines Mitgliedstaats sind, gelten ebenfalls die Richtlinien 89/48/EWG und 92/51/EWG.

(3) Seeleute, die ein anderes Befähigungszeugnis als das in Artikel 3 genannte besitzen, können zum Dienst an Bord von unter der Flagge eines Mitgliedstaats fahrenden Schiffen zugelassen werden, sofern gemäß dem nachstehenden Verfahren ein Beschluß über die Anerkennung der betreffenden Art von Befähigungszeugnis gefaßt worden ist:

- a) Eine Reihe von Kriterien für die Anerkennung der Arten von Befähigungszeugnissen, die von Einrichtungen oder Behörden ausgestellt werden, wird vor dem 1. Juli 1995 vom Rat gemäß den Bestimmungen des Vertrages festgelegt.



- b) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten mit, welche Arten von Befähigungszeugnissen sie in Einklang mit den unter Buchstabe a) genannten Kriterien anerkannt haben oder anzuerkennen beabsichtigen.
- c) Erhebt ein Mitgliedstaat oder die Kommission binnen drei Monaten nach dieser Mitteilung Einwände auf der Grundlage der Kriterien im Sinne des Buchstaben a), so wendet die Kommission auf diesen Fall das Verfahren des Artikels 13 an. Der betreffende Mitgliedstaat trifft die geeigneten Maßnahmen, um die nach dem Verfahren des Artikels 13 gefaßten Beschlüsse durchzuführen.
- d) Die Kommission erstellt eine Liste der von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Befähigungszeugnisse und hält sie jeweils auf dem neuesten Stand. Die Liste wird im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht.

(4) Seeleuten, die kein Befähigungszeugnis im Sinne des Artikels 3 besitzen, aber an Bord eines Schiffes Dienst tun, das unter der Flagge eines Mitgliedstaats fährt, kann gestattet werden, bis zum Ablauf einer Frist von zwei Jahren nach der in Absatz 3 Buchstabe a) vorgesehenen Festlegung gemeinsamer Kriterien weiterhin an Bord von Schiffen, die unter der Flagge jenes Mitgliedstaats fahren, Dienst zu tun. Nach diesem Termin müssen sie entweder im Besitz eines Befähigungszeugnisses im Sinne des Artikels 3 oder eines nach dem Verfahren des Absatzes 3 anerkannten Befähigungszeugnisses sein.

#### Artikel 10

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, damit Schiffe unter der Flagge von Drittländern, die das STCW-Übereinkommen nicht ratifiziert haben, oder Schiffe, deren Kapitän, deren Offiziere oder deren Schiffsleute Befähigungszeugnisse besitzen, die nicht gemäß Artikel 9 anerkannt worden sind, vorrangig von der zuständigen Behörde des Hafenstaates daraufhin überprüft werden, ob Ausbildung und Qualifikation ihrer Besatzungen den Normen des STCW-Übereinkommens und des Artikels 8 entsprechen.

#### Artikel 11

Die Mitgliedstaaten treffen geeignete Maßnahmen bis hin zu der Möglichkeit, ein Schiff festzuhalten, wenn die zuständigen Behörden des Hafenstaates bei einer Inspektion feststellen, daß die überprüften Besatzungen nicht in der Lage sind, das berufliche Können nachzuweisen, das für die ihnen zugewiesene Funktion im Hinblick auf die Sicherheit des Schiffes und auf die Verhinderung von Umweltverschmutzung erforderlich ist.

#### Artikel 12

(1) Diese Richtlinie kann nach dem Verfahren des Artikels 13 geändert werden, damit später in Kraft getretene Änderungen der in Artikel 4 Buchstaben q), r) und s) genannten internationalen Kodizes in diese Richtlinie übernommen werden können.

(2) Nach Verabschiedung neuer Übereinkünfte oder Protokolle zu dem in Artikel 4 Buchstabe v) genannten STCW-Übereinkommen beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission und unter Berücksichtigung der parlamentarischen Verfahren der Mitgliedstaaten wie auch der einschlägigen Verfahren innerhalb der IMO über die Modalitäten der Ratifikation dieser Übereinkünfte oder Protokolle und sorgt dafür, daß sie in den Mitgliedstaaten einheitlich und gleichzeitig angewendet werden.

#### Artikel 13

(1) Die Kommission wird von einem Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrages für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.

(3) a) Die Kommission erläßt die beabsichtigten Maßnahmen, wenn sie mit der Stellungnahme des Ausschusses übereinstimmen.

b) Stimmen die beabsichtigten Maßnahmen mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein oder liegt keine Stellungnahme vor, so unterbreitet die Kommission dem Rat unverzüglich einen Vorschlag für die zu treffenden Maßnahmen. Der Rat beschließt mit qualifizierter Mehrheit.

c) Hat der Rat innerhalb einer Frist von acht Wochen von seiner Befassung an keinen Beschluß gefaßt, so werden die vorgeschlagenen Maßnahmen von der Kommission erlassen.

#### Artikel 14

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften um dieser Richtlinie spätestens zum 31. Dezember 1995 nachzukommen.

(2) Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut aller Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

*Artikel 15*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 22. November 1994.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

M. WISSMANN

## ANHANG

AUSBILDUNGSANFORDERUNGEN DES STCW-ÜBEREINKOMMENS GEMÄSS  
ARTIKEL 2 DIESER RICHTLINIE

## KAPITEL II

## KAPITÄN — DECKSBEREICH

**Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einem Bruttoreaumgehalt von 200 oder mehr Registertonnen**

**Kapitän und Erster Offizier auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 1 600 oder mehr Registertonnen**

1. Jeder Kapitän und Erste Offizier auf einem Seeschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 1 600 oder mehr Registertonnen muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis
  - a) muß der Verwaltung seine Seediensttauglichkeit, insbesondere hinsichtlich seines Seh- und Hörvermögens, nachweisen;
  - b) muß die Anforderungen für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als nautischer Wachoffizier auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 200 oder mehr Registertonnen erfüllen und in dieser Eigenschaft bereits eine zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben, und zwar
    - i) für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Erster Offizier mindestens 18 Monate; diese Zeit kann jedoch bis auf 12 Monate verringert werden, wenn die Verwaltung eine andere Ausbildung vorschreibt, die ihrer Auffassung nach einem mindestens sechsmonatigen Dienst als nautischer Wachoffizier entspricht;
    - ii) für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Kapitän mindestens 36 Monate; diese Zeit kann jedoch bis auf 24 Monate verringert werden, wenn mindestens 12 Monate einer solchen zugelassenen Seefahrtzeit als Erster Offizier abgeleistet wurden oder wenn die Verwaltung eine andere Ausbildung vorschreibt, die ihrer Auffassung nach einer solchen Seefahrtzeit entspricht;
  - c) muß eine entsprechende Prüfung nach den Vorschriften der Verwaltung erfolgreich abgelegt haben. Die Prüfung muß die im Anhang zu dieser Regel aufgeführten Inhalte umfassen, wobei jedoch die Verwaltung die Prüfungsanforderungen für Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen begrenzter Größe, die in küstennahen Reisen eingesetzt sind, so ändern kann, wie sie es für erforderlich hält; dabei sind die Auswirkungen auf die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die in denselben Gewässern verkehren können.

**Kapitän und Erster Offizier auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 200 bis 1 600 Registertonnen**

3. Jeder Kapitän und Erste Offizier auf einem Seeschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 200 bis 1 600 Registertonnen muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
4. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis
  - a) muß der Verwaltung seine Seediensttauglichkeit, insbesondere hinsichtlich seines Seh- und Hörvermögens, nachweisen;
  - b) muß
    - i) für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Erster Offizier die Anforderungen an einen nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 200 oder mehr Registertonnen erfüllen;
    - ii) für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses als Kapitän die Anforderungen an einen nautischen Wachoffizier auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 200 oder mehr Registertonnen erfüllen und in dieser Eigenschaft eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 36 Monaten abgeleistet haben; diese Zeit kann jedoch bis auf 24 Monate verringert werden, wenn mindestens zwölf Monate einer solchen zugelassenen Seefahrtzeit als Erster Offizier abgeleistet wurden oder wenn die Verwaltung eine andere Ausbildung vorschreibt, die ihrer Auffassung nach einer solchen Seefahrtzeit entspricht;

- c) muß eine entsprechende Prüfung nach den Vorschriften der Verwaltung erfolgreich abgelegt haben. Die Prüfung muß die im Anhang zu dieser Regel aufgeführten Inhalte umfassen, wobei jedoch die Verwaltung diese Prüfungsanforderungen für Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen, die in küstennahen Reisen eingesetzt sind, nach ihrem Ermessen dahin gehend ändern kann, daß Teile des Lehrstoffs weggelassen werden, die für die in Betracht kommenden Gewässer oder Schiffe ohne Belang sind; dabei sind die Auswirkungen auf die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die in denselben Gewässern verkehren können.

#### Allgemeines

5. Die nach den verschiedenen Abschnitten des Anhangs verlangten Kenntnisse können unterschiedlich sein, je nachdem, ob ein Befähigungszeugnis für einen Kapitän oder für einen Ersten Offizier ausgestellt wird und ob das Zeugnis oder die Zeugnisse für Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 1 600 oder mehr oder 200 bis 1 600 Registertonnen gelten.

#### ANHANG ZU REGEL II/2

##### Mindestkenntnisse, die für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Kapitäne und Erste Offiziere auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 200 oder mehr Registertonnen gefordert werden

1. Im folgenden wird zusammengefaßt, auf welche Bereiche sich die Prüfung eines Bewerbers um das Befähigungszeugnis zum Kapitän oder Ersten Offizier auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 200 oder mehr Registertonnen zu erstrecken hat. Dies soll der Erweiterung und Vertiefung der in Regel II/4 („Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an nautische Wachoffiziere auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 200 oder mehr Registertonnen“) aufgeführten Bereiche dienen. Im Hinblick darauf, daß der Kapitän die letzte Verantwortung für die Sicherheit des Schiffes, der Fahrgäste, der Besatzung und der Ladung trägt und daß der Erste Offizier in der Lage sein muß, diese Verantwortung jederzeit zu übernehmen, muß die Prüfung auf diesen Gebieten darauf ausgerichtet sein, ihre Fähigkeit zu prüfen, alle verfügbaren, die Sicherheit des Schiffes betreffenden Informationen zu verwerten.
2. *Schiffsführung und Positionsbestimmung*
  - a) Reiseplanung und Navigation unter allen Bedingungen
    - i) durch anerkannte Methoden zur Festlegung von Überseerouten;
    - ii) innerhalb eingeschränkter Gewässer;
    - iii) im Eis;
    - iv) bei verminderter Sicht;
    - v) in Verkehrstrennungsgebieten;
    - vi) in Gebieten mit starken Gezeitenauswirkungen.
  - b) Positionsbestimmung
    - i) durch astronomische Beobachtungen unter Zuhilfenahme der Sonne, der Sterne, des Mondes und der Planeten;
    - ii) durch terrestrische Beobachtungen einschließlich der Fähigkeit, mit Hilfe von Peilungen von Landmarken und Navigationshilfen wie Leuchttürme, Baken und Tonnen unter Verwendung entsprechender Seekarten, der Nachrichten für Seefahrer und anderer Veröffentlichungen, die Genauigkeit der bestimmten Position zu beurteilen;
    - iii) durch Gebrauch aller modernen elektronischen Navigationshilfen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung, insbesondere aufgrund der Kenntnis der Arbeitsweise solcher Geräte, ihrer Leistungsgrenzen, ihrer Fehlerquellen sowie des Erkennens fehlerhafter Darstellungen von Informationen und der Methoden ihrer Korrektur, um eine genaue Position zu erhalten.
3. *Wachdienst*
  - a) Nachweis der gründlichen Kenntnis von Inhalt, Anwendung und Zweck der internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, einschließlich der Anlagen, die die Sicherung der Seefahrt betreffen;
  - b) Nachweis der Kenntnis der Regel II/1 („Grundsätze für den Brückenwachdienst“).

#### 4. *Radaranlage*

Unter Verwendung eines Radarsimulators oder, falls nicht vorhanden, einer Radarspinne. Nachweis von Kenntnissen der Grundbegriffe der Radartechnik und der Fähigkeit, ein Radargerät zu bedienen und zu benutzen sowie durch Radar erhaltene Informationen zu deuten und auszuwerten; dazu gehören Kenntnisse betreffend:

- a) die Faktoren, die Leistung und Genauigkeit beeinflussen;
- b) das Einstellen und Nachregulieren des Radarbilds;
- c) das Erkennen von fehlerhaften Anzeigen, Geisterechos, Seegangsechos usw.;
- d) Abstand und Peilung;
- e) die Identifizierung kritischer Echos;
- f) Kurs und Geschwindigkeit anderer Schiffe;
- g) Zeit und Entfernung des geringsten Passierabstands zu einem kreuzenden, entgegenkommenden oder überholenden Schiff;
- h) das Erkennen von Kurs- und Geschwindigkeitsänderungen anderer Schiffe;
- i) die Auswirkungen von Kurs- und/oder Geschwindigkeitsänderungen des eigenen Schiffes;
- j) die Anwendung der internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See.

#### 5. *Magnet- und Kreiselkompass*

Fähigkeit zur Bestimmung und zur Berichtigung der Fehler von Magnet- und Kreiselkompassen und Kenntnis der Mittel zur Beseitigung solcher Fehler.

#### 6. *Meteorologie und Ozeanographie*

- a) Nachweis der Fähigkeit, eine synoptische Karte zu verstehen und zu deuten und unter Berücksichtigung der örtlichen Wetterverhältnisse eine Wettervorhersage für das jeweilige Seegebiet zu machen;
- b) Kenntnis der Merkmale der verschiedenen Wettersymptome einschließlich tropischer Wirbelstürme sowie der Vermeidung von Sturmzentren und gefährlichen Quadranten;
- c) Kenntnis der großen Meeresströmungen;
- d) Fähigkeiten zur Benutzung aller einschlägigen nautischen Veröffentlichungen über Gezeiten und Strömungen, auch derjenigen in englischer Sprache;
- e) Fähigkeit zur Berechnung der Gezeiten.

#### 7. *Manövrieren und Handhaben des Schiffes*

Manövrieren und Handhaben eines Schiffes unter allen Bedingungen; dazu gehört unter anderem folgendes:

- a) Manöver bei der Annäherung an Lotsenfahrzeuge der Lotsenstationen unter gebührender Berücksichtigung des Wetters, der Gezeiten, des Vorausbereichs und der Stoppstrecken;
- b) Handhaben eines Schiffes in Flüssen, Flußmündungen usw. unter Berücksichtigung der Wirkung von Strömung, Wind und Ruderwirkung in begrenzten Gewässern;
- c) Manövrieren in flachen Gewässern unter Berücksichtigung der Verringerung der Bodenfreiheit eines Schiffes durch Squat <sup>(1)</sup>, durch Rollen und Stampfen;
- d) Wechselwirkungen zwischen einander begegnenden Schiffen und zwischen dem eigenen Schiff und naheliegenden Ufern (Kanalwirkung);
- e) Anlegen und Ablegen bei verschiedenen Wind- und Gezeitenverhältnissen, mit und ohne Schlepper;
- f) Wahl des Ankerplatzes; Ankern unter Benutzung von einem oder zwei Ankern auf räumlich beschränkten Ankerplätzen; Faktoren, die bei der Bestimmung der Länge der zu benutzenden Ankerkette zu berücksichtigen sind;

<sup>(1)</sup> „Squat“ ist die Verringerung der Bodenfreiheit eines Schiffes, die eintritt, wenn sich das Schiff durch das Wasser bewegt; sie wird durch das Eintauchen des Schiffskörpers und eine Änderung der Trimmlage hervorgerufen. Die Wirkung des Squat tritt in flachen Gewässern verstärkt ein, während er sich bei einer Verringerung der Schiffsgeschwindigkeit abschwächt.

- g) Schleppen des Ankers; Klarieren unklarer Anker;
  - h) Eindocken eines Schiffes in unbeschädigtem und in beschädigtem Zustand;
  - i) Führen und Handhaben von Schiffen in schwerem Wetter einschließlich Hilfeleistung für Schiffe oder Luftfahrzeuge in Seenot. Schleppbetrieb, Möglichkeiten, ein manövrierunfähiges Schiff aus schwerer See herauszuhalten, Verhinderung des Abtreibens und Verwendung von Öl;
  - j) Vorsichtsmaßnahmen bei Manövern für das Aussetzen von Bereitschaftsbooten oder Überlebensfahrzeugen bei schlechtem Wetter;
  - k) Verfahrensweise bei der Übernahme von Schiffbrüchigen aus Bereitschaftsbooten oder aus bzw. von Überlebensfahrzeugen;
  - j) Fähigkeit zur Beurteilung der Manövrier- und Maschineneigenschaften der wichtigsten Schiffstypen unter besonderer Berücksichtigung der Stoppstrecken und Drehkreise bei verschiedenen Tiefgängen und Geschwindigkeiten;
  - m) Bedeutung der Notwendigkeit des Fahrens mit verminderter Geschwindigkeit, um Schäden durch die Bug- oder Heckwelle des eigenen Schiffes zu vermeiden;
  - n) praktische Maßnahmen, die beim Fahren im Eis oder bei Vereisung des Schiffes zu treffen sind;
  - o) Benutzung von Verkehrstrennungsgebieten und Manövrieren in diesen.
8. *Stabilität<sup>(1)</sup> und Bauart von Schiffen sowie Schadenskontrolle*
- a) Grundkenntnisse des Schiffbaus und der die Trimmlage und Stabilität berührenden Theorien und Faktoren zur Erhaltung eines sicheren Trimmings und einer sicheren Stabilität und der dafür erforderlichen Maßnahmen;
  - b) Kenntnis der Auswirkungen von Wassereinbruch in eine Abteilung auf die Trimmlage und die Stabilität eines Schiffes als Folge eines Schadens sowie der zu treffenden Gegenmaßnahmen;
  - c) Benutzung von Stabilitäts-, Trimm- und Streßstabellen, Diagrammen und Geräten zur Festigkeitsberechnung; hierzu gehören auch Kenntnisse im Übernehmen von Ladungen und des Beballastens mit dem Ziel, die Belastung des Schiffskörpers in annehmbaren Grenzen zu halten;
  - d) allgemeine Kenntnis der hauptsächlichen Bauteile eines Schiffes und richtige Bezeichnung der verschiedenen Teile;
  - e) Kenntnis der Empfehlungen der Organisation für die Stabilität von Schiffen.
9. *Schiffsmaschinenanlagen*
- a) Arbeitsweise von Schiffsmaschinenanlagen;
  - b) Hilfsmaschinen;
  - c) allgemeine Kenntnis schiffstechnischer Fachausdrücke.
10. *Ladungsumschlag und -stauung*
- a) Stauung und Sicherung der Ladung an Bord, einschließlich Ladegeschirr;
  - b) Lade- und Löschbetrieb, unter besonderer Beachtung des Ladens und Löschens von Schwergütern;
  - c) internationale Bestimmungen und Empfehlungen über die Beförderung von Gütern, insbesondere des Internationalen Codes für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code);
  - d) Beförderung gefährlicher Güter; Vorsichtsmaßnahmen während des Ladens und Löschens sowie Behandlung gefährlicher Güter während der Reise;
  - e) praxisorientierte Kenntnis des Inhalts und der Anwendung der einschlägigen Sicherheitsrichtlinien für Tankschiffe in der jeweils geltenden Fassung;
  - f) praxisorientierte Kenntnis der Anordnung üblicher Ladungsrohrleitungen und Ladungspumpen;

(<sup>1</sup>) Kapitäne und Erste Offiziere auf kleinen Schiffen sollen mit den grundlegenden Stabilitätsvorschriften dieser Schiffe vollständig vertraut sein.

- g) Fachausdrücke und Begriffsbestimmungen für die Beschreibung der Eigenschaften von häufig zu befördernden Ölladungen wie Rohöl, Mitteldestillate, Naphta;
- h) Vorschriften betreffend die Verschmutzung; Beballasten sowie Reinigen und Entgasen von Tanks;
- i) „Load-on-top“-Verfahren.

#### 11. *Brandverhütung und Feuerlöscheinrichtungen*

- a) Planung und Durchführung von Feuerlöschübungen;
- b) Brandklassen und chemische Vorgänge bei Bränden;
- c) Feuerlöschsysteme;
- d) Teilnahme an einem anerkannten Brandbekämpfungskurs;
- e) Kenntnis der Vorschriften über Feuerlöscheinrichtungen.

#### 12. *Maßnahmen in Notfällen*

- a) Vorsichtsmaßnahmen beim Aufgrundsetzen eines Schiffes;
- b) Maßnahmen vor und nach einer Strandung;
- c) Abbringen eines auf Grund gelaufenen Schiffes, mit und ohne Unterstützung;
- d) Maßnahmen nach einem Zusammenstoß;
- e) behelfsmäßige Abdichtung von Lecks;
- f) Maßnahmen zum Schutz und zur Sicherheit von Fahrgästen und Besatzung in Notfällen;
- g) Schadensminderung und Rettung des Schiffes nach einem Brand oder einer Explosion;
- h) Aufgabe des Schiffes;
- i) Notsteuerung, Einrichten und Benutzen eines Notruders sowie Mittel zum Anbringen eines Notruders, soweit dies möglich ist;
- j) Rettung von Personen von einem Schiff in Seenot oder von einem Wrack;
- k) Mann-über-Bord-Manöver.

#### 13. *Medizinische Fürsorge*

Gründliche Kenntnis der Anwendung folgender Veröffentlichungen:

- a) internationale medizinische Richtlinien für Schiffe oder entsprechende nationale Veröffentlichungen;
- b) medizinischer Abschnitt des Internationalen Signalbuchs;
- c) Richtlinien für medizinische Erste Hilfe bei Unfällen durch gefährliche Güter.

#### 14. *Seerecht*

- a) Kenntnis der in internationalen Übereinkünften und sonstigen Vereinbarungen enthaltenen Regeln des internationalen Seerechts, soweit sie die besonderen Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten des Kapitäns, insbesondere hinsichtlich der Sicherheit und des Schutzes der Meeresumwelt, betreffen. Dabei ist folgendes besonders zu berücksichtigen:
  - i) die Zeugnisse und sonstigen Urkunden, die aufgrund internationaler Übereinkünfte an Bord mitzuführen sind, die Voraussetzungen für ihren Erwerb und ihre Geltungsdauer;
  - ii) die Verantwortlichkeiten nach den einschlägigen Bestimmungen des Internationalen Freibord-Übereinkommens;
  - iii) die Verantwortlichkeiten nach den einschlägigen Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See;

- iv) die Verantwortlichkeiten nach den internationalen Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe;
  - v) die Seegesundheitserklärungen und die Internationalen Gesundheitsvorschriften;
  - vi) die Verantwortlichkeiten nach dem Übereinkommen über Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See;
  - vii) die Verantwortlichkeiten nach sonstigen internationalen Übereinkünften über die Sicherheit des Schiffes, der Fahrgäste, der Besatzung und der Ladung.
- b) Der Umfang der Kenntnisse der nationalen Seeschiffahrtsvorschriften ist dem Ermessen der Verwaltung überlassen; sie müssen jedoch die nationalen Vorschriften zur Durchführung internationaler Übereinkünfte umfassen.

15. *Verantwortlichkeiten der Personalführung und Ausbildung*

Kenntnisse der Führung, Organisation und Ausbildung des Personals an Bord von Schiffen.

16. *Nachrichtenübermittlung durch Funk und optisches Signalisieren*

- a) Die Fähigkeit, Meldungen mit der Morselampe zu übermitteln und zu empfangen und das Internationale Signalbuch zu verwenden; hat die Verwaltung Bewerber auf niedrigerer Befähigungsebene auf diesen Gebieten geprüft, so kann sie in dieser Hinsicht bei Bewerbern um das Befähigungszeugnis eines Kapitäns auf eine nochmalige Prüfung verzichten.
- b) Kenntnis der bei der Nachrichtenübermittlung durch Funk angewandten Verfahren und die Fähigkeit zur Benutzung von Funkgeräten für Not-, Dringlichkeits-, Sicherheits- und nautische Meldungen.
- c) Kenntnis der Verfahren für Notsignale, wie in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgesehen.

17. *Lebensrettung*

Gründliche Kenntnis der Vorschriften über Rettungsmittel (Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See), der Durchführung von Übungen zum Verlassen des Schiffes, die Überlebensfahrzeuge, die Bereitschaftsboote und sonstigen Rettungsgeräte.

18. *Suche und Rettung*

Gründliche Kenntnis des Handbuchs „Suche und Rettung“ für Handelsschiffe (MERSAR).

19. *Praktischer Nachweis der Eignung*

- a) *Navigation*  
Vorführung des Gebrauchs von Sextant, Peildiopter und Azimutspiegel sowie Fähigkeit, Standort und Kurs zu bestimmen und Peilungen zu nehmen.
- b) *Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See*
  - i) Benutzung kleiner Modelle, die die üblichen Signale oder Lichter zeigen, oder eines Lichtersimulators;
  - ii) Radarspinne oder Radarsimulator.
- c) *Radar*
  - i) Radarsimulator oder
  - ii) Radarspinnen.
- d) *Brandbekämpfung*  
Teilnahme an einem zugelassenen Brandbekämpfungskurs.
- e) *Nachrichtenübermittlung*  
Prüfung der visuellen und sprachlichen Nachrichtenübermittlung.
- f) *Lebensrettung*  
Zuwasserlassen und Handhabung von Überlebensfahrzeugen, Bereitschaftsbooten und sonstigem Rettungsgerät einschließlich des Anlegens von Rettungswesten.



## REGEL II/3

**Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an nautische Wachoffiziere und Kapitäne auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 200 Registertonnen****1. Nicht in küstennahen Reisen eingesetzte Schiffe**

- a) Jeder Kapitän auf einem Seeschiff mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 200 Registertonnen, das nicht in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muß Inhaber eines von der Verwaltung für den Dienst als Kapitän auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von 200 bis 1 600 Registertonnen anerkannten Befähigungszeugnisses sein.
- b) Jeder nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 200 Registertonnen, das nicht in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses für Schiffe mit einem Bruttoreumgehalt von 200 oder mehr Registertonnen sein.

**2. In küstennahen Reisen eingesetzte Schiffe**

- a) Kapitän
  - i) Jeder Kapitän auf einem Seeschiff mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 200 Registertonnen, das in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
  - ii) Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis
    1. muß das 20. Lebensjahr vollendet haben;
    2. muß als nautischer Wachoffizier eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens zwölf Monaten abgeleistet haben;
    3. muß der Verwaltung nachweisen, daß er die seinen Aufgaben auf den betreffenden Schiffen entsprechenden Kenntnisse besitzt, insbesondere auf den im Anhang zu dieser Regel angegebenen Gebieten.
- b) Nautischer Wachoffizier
  - i) Jeder nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 200 Registertonnen, das in küstennahen Reisen eingesetzt ist, muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
  - ii) Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis
    1. muß das 18. Lebensjahr vollendet haben;
    2. muß der Verwaltung seine Seediensttauglichkeit, insbesondere hinsichtlich seines Seh- und Hörvermögens, nachweisen;
    3. muß der Verwaltung nachweisen, daß er
      - eine bestimmte Ausbildung einschließlich der von der Verwaltung vorgeschriebenen angemessenen Seefahrtzeit erfolgreich abgeschlossen hat oder
      - eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Jahren im Decksbereich abgeleistet hat;
    4. muß der Verwaltung nachweisen, daß er die seinen Aufgaben auf den betreffenden Schiffen entsprechenden Kenntnisse besitzt, insbesondere auf den im Anhang angegebenen Gebieten.

**3. Ausbildung**

Die Ausbildung zur Erlangung der erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten erfolgt auf der Grundlage der Regel II/1 („Grundsätze für den Brückenwachdienst“) und der einschlägigen internationalen Vorschriften und Empfehlungen.

**4. Ausnahmen**

Erachtet die Verwaltung in Anbetracht der Größe eines Schiffes und seiner Reisebedingungen die Anwendung aller Vorschriften dieser Regel und ihres Anhangs für unzumutbar oder nicht durchführbar, so kann sie insoweit den Kapitän und den nautischen Wachoffizier eines solchen Schiffes oder solcher Schiffsarten von den Anforderungen einiger dieser Vorschriften befreien; dabei ist die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die in denselben Gewässern verkehren können.

## ANHANG ZU REGEL II/3

**Mindestkenntnisse, die für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an nautische Wachoffiziere und Kapitäne auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von weniger als 200 Registertonnen gefordert werden**

1. a) Kenntnis folgender Gebiete:
  - i) Küstennavigation und im erforderlichen Umfang astronomische Navigation;
  - ii) Internationale Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See;

- iii) Internationaler Code für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen (IMDG-Code);
  - iv) Magnetkompaß;
  - v) Sprechfunk- und optisches Signalisieren;
  - vi) Brandverhütung und Feuerlöscheinrichtungen;
  - vii) Lebensrettung;
  - viii) Maßnahmen in Notfällen;
  - ix) Manövrieren des Schiffes;
  - x) Stabilität des Schiffes;
  - xi) Meteorologie;
  - xii) kleine Schiffsmaschinenanlagen;
  - xiii) Erste Hilfe;
  - xiv) Suche und Rettung;
  - xv) Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt.
- b) Zusätzlich zu den Anforderungen des Buchstabens a) ausreichende Kenntnisse hinsichtlich der sicheren Bedienung aller auf den jeweiligen Schiffen befindlichen Navigationshilfen und Geräte.
- c) Zur sicheren Durchführung seiner Aufgaben muß der Wachoffizier ausreichende Kenntnisse auf den unter den Buchstaben a) und b) genannten Gebieten haben.
2. Jeder Kapitän auf einem Seeschiff mit einem Bruttoreaumgehalt von weniger als 200 Registertonnen muß zusätzlich zu den in Nummer 1 geforderten Kenntnissen der Verwaltung nachweisen, daß er die Kenntnisse besitzt, die zur sicheren Wahrnehmung aller einem solchen Kapitän obliegenden Aufgaben erforderlich sind.

#### REGEL II/4

##### **Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an nautische Wachoffiziere auf Schiffen mit einem Bruttoreaumgehalt von 200 oder mehr Registertonnen**

1. Jeder nautische Wachoffizier auf einem Seeschiff mit einem Bruttoreaumgehalt von 200 oder mehr Registertonnen muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis
  - a) muß das 18. Lebensjahr vollendet haben;
  - b) muß der Verwaltung seine Seediensttauglichkeit, insbesondere hinsichtlich seines Seh- und Hörvermögens, nachweisen;
  - c) muß eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens drei Jahren im Decksbereich abgeleistet haben, davon mindestens sechs Monate Brückenwachdienst unter der Aufsicht eines befähigten Offiziers; die Verwaltung kann jedoch anstelle dieser Seefahrtzeit eine bestimmte Ausbildung bis zu zwei Jahren gestatten, sofern nach ihrer Auffassung eine solche Ausbildung der dadurch ersetzten Seefahrtzeit mindestens gleichwertig ist;
  - d) muß der Verwaltung durch eine entsprechende Prüfung nachweisen, daß er ausreichende, seinen Aufgaben entsprechende Kenntnisse und Fertigkeiten besitzt.
3. *Befähigungszeugnisse für den Dienst ohne Einschränkungen*

Bei Befähigungszeugnissen für den Dienst ohne Einschränkungen hinsichtlich des Fahrtbereichs muß der Bewerber in der Prüfung ausreichende theoretische und praktische Kenntnisse der im Anhang zu dieser Regel enthaltenen Gebiete nachweisen.
4. *Befähigungszeugnisse mit Einschränkungen*

Bei Befähigungszeugnissen mit Einschränkungen für den Dienst in küstennahen Reisen kann die Verwaltung auf die folgenden der im Anhang aufgeführten Gebiete verzichten, wobei die Auswirkungen auf die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen sind, die in denselben Gewässern verkehren können:

  - a) astronomische Navigation;
  - b) elektronische Positionsbestimmungs- und Navigationssysteme für Gewässer, die von solchen Systemen nicht erfaßt sind.

### 5. *Umfang der Kenntnisse*

- a) Zur sicheren Wahrnehmung seiner Wachdienstaufgabe muß der Wachoffizier ausreichende Kenntnisse auf den im Anhang aufgeführten Gebieten besitzen. Bei der Festsetzung der erforderlichen Kenntnisse berücksichtigt die Verwaltung die Bemerkungen zu jedem Gebiet des Anhangs.
- b) Grundlage für die Ausbildung zur Erlangung der erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten sind die Regel II/1 („Grundsätze für den Brückenwachdienst“) und die einschlägigen internationalen Vorschriften und Empfehlungen.

## ANHANG ZU REGEL II/4

Mindestkenntnisse, die für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an nautische Wachoffiziere auf Schiffen mit einem Bruttoreaumgehalt von 200 oder mehr Registertonnen gefordert werden

### 1. *Astronomische Navigation*

Fähigkeit, mit Hilfe von Gestirnen die Position des Schiffes und Kompaßfehler zu bestimmen.

### 2. *Terrestrische und Küstennavigation*

- a) Fähigkeit, die Position des Schiffes zu bestimmen mit Hilfe von
  - i) Landmarken,
  - ii) Navigationshilfen wie Leuchttürmen, Baken und Tonnen,
  - iii) Besteckrechnung, wobei Wind, Gezeiten, Strömungen und Geschwindigkeit nach Schraubenumdrehungen pro Minute und nach Logge zu berücksichtigen sind.
- b) Gründliche Kenntnisse im Gebrauch von Seekarten und anderen Veröffentlichungen wie Seehandbücher und Gezeitentafeln sowie in der Auswertung von Nachrichten für Seefahrer, Seewarnnachrichten und der Routenberatung für Schiffe.

### 3. *Radarnavigation*

Kenntnis der Grundbegriffe der Radartechnik und die Fähigkeit, ein Radargerät zu bedienen und zu benutzen, sowie durch Radar erhaltene Informationen zu deuten und auszuwerten; dazu gehören Kenntnisse betreffend

- a) die Faktoren, die Leistung und Genauigkeit beeinflussen;
- b) das Einstellen und Nachregulieren des Radarbilds;
- c) das Erkennen von fehlerhaften Anzeigen, Geisterechos, Seegangsechos usw.;
- d) Abstand und Peilung;
- e) die Identifizierung kritischer Echos;
- f) Kurs und Geschwindigkeit anderer Schiffe;
- g) Zeit und Entfernung des geringsten Passierabstands zu einem kreuzenden, entgegenkommenden oder überholenden Schiff;
- h) das Erkennen von Kurs- und/oder Geschwindigkeitsänderungen anderer Schiffe;
- i) die Auswirkungen von Kurs- und/oder Geschwindigkeitsänderungen des eigenen Schiffes;
- j) die Anwendung der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See.

### 4. *Wachdienst*

- a) Nachweis der gründlichen Kenntnis von Inhalt, Anwendung und Zweck der internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, einschließlich deren Anlagen, die die Sicherung der Seefahrt betreffen.
- b) Nachweis der Kenntnis der Regel II/1 („Grundsätze für den Brückenwachdienst“).

### 5. *Elektronische Positionsbestimmungs- und Navigationssysteme*

Die Fähigkeit zur Bestimmung der Position des Schiffes unter Verwendung elektronischer Navigationshilfen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung.

### 6. *Peilfunkgeräte und Echolot*

Fähigkeit zur Bedienung der Geräte und zur einwandfreien Auswertung der Informationen.

7. *Meteorologie*

Kenntnis der an Bord befindlichen meteorologischen Instrumente und ihrer Anwendung. Kenntnis der Merkmale der verschiedenen Wettersysteme, Übermittlungs- und Aufnahmeverfahren sowie Fähigkeit, die zur Verfügung stehenden meteorologischen Informationen auszuwerten.

8. *Magnet- und Kreiselkompass*

Kenntnis der Wirkungsweise von Magnet- und Kreiselkompassen einschließlich der Fehlerquellen sowie deren Berichtigungen. In bezug auf Kreiselkompass Verständnis des vom Mutterkompaß gesteuerten Systems und Kenntnis des Betriebs und der Wartung der hauptsächlichlichen Kreiselkompaßtypen.

9. *Selbststeueranlage*

Kenntnis der Arten von Selbststeueranlagen und deren Arbeitsweise.

10. *Nachrichtenübermittlung durch Funk und optisches Signalisieren*

- a) Fähigkeit, Meldungen durch Morselichtzeichen zu übermitteln und zu empfangen.
- b) Fähigkeit zur Anwendung des Internationalen Signalbuchs.
- c) Kenntnis der bei der Nachrichtenübermittlung durch Funk angewandten Verfahren und die Fähigkeit zur Benutzung von Funkgeräten für Not-, Dringlichkeits-, Sicherheits- und nautische Meldungen.

11. *Brandverhütung und Feuerlöscheinrichtungen*

- a) Fähigkeit zur Planung und Durchführung von Feuerlöschübungen.
- b) Kenntnis der Brandklassen und der chemischen Vorgänge bei Bränden.
- c) Kenntnis der Feuerlöschsysteme.
- d) Teilnahme an einem zugelassenen Brandbekämpfungskurs.

12. *Lebensrettung*

Fähigkeit zur Durchführung von Übungen zum Verlassen des Schiffes und Kenntnis der Handhabung von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten, ihrer Aussetzvorrichtungen und ihrer Ausrüstung einschließlich funktechnischer Rettungsmittel, Satelliten-Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition (EPIRB), Eintauchanzügen und Wärmeschutzhilfsmitteln, Kenntnis der Methoden zum Überleben auf See.

13. *Maßnahmen in Notfällen*

Kenntnis der im entsprechenden Anhang der neuesten Auflage des IAO/IMCO-Leitfadens aufgeführten Punkte.

14. *Manövrieren und Handhaben des Schiffes*

Kenntnis

- a) der Auswirkungen verschiedener Beladungszustände, Tiefgänge, Trimmzustände, Geschwindigkeiten und Bodenfreiheit auf Drehkreise und Stoppstrecken;
- b) der Wirkung von Wind und Strömung auf das Fahrverhalten des Schiffes;
- c) der Mann-über-Bord-Manöver;
- d) der Wirkung des Squat, von flachem Wasser und ähnlichen Faktoren;
- e) des ordnungsgemäßen Ankerns und Festmachens.

15. *Stabilität des Schiffes*

- a) Fertigkeit der Anwendung von Stabilitäts-, Trimm- und Streßstabellen, der Diagramme und der Hilfsmittel zur Belastungsberechnung;
- b) Kenntnis der grundlegenden Maßnahmen, die im Fall eines teilweisen Verlusts der Schwimmfähigkeit zu treffen sind.

16. *Englische Sprache*

Angemessene Kenntnisse der englischen Sprache, die den Offizier in die Lage versetzen, Seekarten und sonstige nautische Veröffentlichungen zu benutzen, Wettermeldungen und Meldungen betreffend die Sicherheit und den Einsatz des Schiffes zu verstehen und sich in seinen Mitteilungen an andere Schiffe oder Küstenfunkstellen deutlich auszudrücken. Fähigkeit, das Seefahrerstandardvokabular zu verstehen und anzuwenden.

17. *Schiffbau*

Allgemeine Kenntnis der hauptsächlichen Bauteile eines Schiffes und der richtigen Bezeichnung der verschiedenen Teile.

18. *Ladungsumschlag und Stauung*

Kenntnis der sicheren Behandlung und Stauung der Ladung und ihres Einflusses auf die Sicherheit des Schiffes.

19. *Medizinische Fürsorge*

Praktische Anwendung der medizinischen Richtlinien und durch Funk erteilten Ratschläge einschließlich der Fähigkeit, auf der Grundlage solcher Kenntnisse bei Unfällen oder Krankheiten, die auf einem Schiff vorkommen können, wirksame Maßnahmen zu treffen.

20. *Suche und Rettung*

Kenntnis des Handbuchs „Suche und Rettung“ für Handelsschiffe (MERSAR).

21. *Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt*

Kenntnisse der zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen, um eine Verschmutzung der Meeresumwelt zu vermindern.

REGEL II/5

**Verbindliche Mindestanforderungen für die Aufrechterhaltung der beruflichen Eignung und für die Aktualisierung der Kenntnisse von Kapitänen und nautischen Offizieren**

1. Jeder Kapitän und jeder nautische Offizier, der Inhaber eines Befähigungszeugnisses ist und auf See Dienst tut oder beabsichtigt, nach einem Landaufenthalt den Dienst auf See wiederaufzunehmen, muß, um dafür weiterhin geeignet zu sein, der Verwaltung in regelmäßigen Abständen von höchstens fünf Jahren folgendes nachweisen:
  - a) seine Seediensstauglichkeit, insbesondere hinsichtlich seines Seh- und Hörvermögens, und
  - b) seine fachliche Befähigung
    - i) durch eine zugelassene Seefahrtzeit als Kapitän oder nautischer Offizier von mindestens einem Jahr während der letzten fünf Jahre oder
    - ii) aufgrund der Wahrnehmung von Aufgaben, die den in seinem Befähigungszeugnis vorgesehenen entsprechen und der unter Ziffer i) genannten Seefahrtzeit mindestens gleichwertig sind, oder
    - iii) durch
      - Ablegen einer zugelassenen Prüfung oder
      - erfolgreiche Teilnahme an einem oder mehreren zugelassenen Kursen oder
      - Ableistung einer zugelassenen Seefahrtzeit als nautischer Offizier während mindestens drei Monaten als zusätzlicher Offizier unmittelbar vor der Aufnahme des Dienstes in der Funktion, zu der er aufgrund seines Befähigungszeugnisses befugt ist.
2. Die Verwaltung gewährleistet oder fördert in Beratung mit den Beteiligten die Einrichtung von freiwilligen beziehungsweise vorgeschriebenen Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgängen für Kapitäne und nautische Offiziere, die auf See Dienst tun, vor allem für solche, die den Dienst auf See wiederaufnehmen. Sie sorgt dafür, daß alle betroffenen Personen entsprechend ihren Erfahrungen und Aufgaben an solchen Lehrgängen teilnehmen können. Die Lehrgänge müssen von der Verwaltung zugelassen sein und insbesondere die Änderungen der Technologie in der Schifffahrt sowie der einschlägigen internationalen Vorschriften und Empfehlungen betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt behandeln.

3. Jeder Kapitän und nautische Offizier muß zur Fortsetzung seines Dienstes auf See an Bord von Schiffen, für die auf internationaler Ebene besondere Ausbildungsanforderungen vereinbart worden sind, die entsprechende zugelassene Ausbildung erfolgreich abschließen.
4. Die Verwaltung gewährleistet, daß der Wortlaut der letzten Änderungen internationaler Vorschriften betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt den ihrer Hoheitsgewalt unterstehenden Schiffen zur Verfügung gestellt werden.

## REGEL II/6

## Verbindliche Mindestanforderungen an Schiffsleute, die Brückenwache gehen

1. Die Mindestanforderungen an Schiffsleute, die auf einem Seeschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 200 oder mehr Registertonnen Brückenwache gehen, sind in Nummer 2 angegeben. Diese Anforderungen entsprechen nicht denjenigen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Matrosen<sup>(1)</sup> noch, mit Ausnahme von Schiffen beschränkter Größe, den Mindestanforderungen an einen Schiffsmann, der als einziger Schiffsmann Brückenwache geht. Die Verwaltung kann für einen Schiffsmann, der als einziger Schiffsmann Brückenwache geht, eine zusätzliche Ausbildung und Befähigung vorschreiben.
2. Jeder Schiffsmann, der auf einem Seeschiff mit einem Bruttoreumgehalt von 200 oder mehr Registertonnen Brückenwache geht,
  - a) muß das 16. Lebensjahr vollendet haben;
  - b) muß der Verwaltung seine Seediensstauglichkeit, insbesondere hinsichtlich seines Seh- und Hörvermögens, nachweisen;
  - c) muß der Verwaltung nachweisen,
    - i) daß er eine zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet hat und davon mindestens sechs Monate vor allem Aufgaben im Brückenwachdienst wahrgenommen hat oder
    - ii) daß er mit Erfolg eine besondere Ausbildung abgeschlossen hat, und zwar entweder an Land oder an Bord von Schiffen, einschließlich einer von der Verwaltung vorgeschriebenen angemessenen Seefahrtzeit von mindestens zwei Monaten;
  - d) muß auf folgenden Gebieten Erfahrung besitzen oder ausgebildet sein:
    - i) Grundkenntnisse in der Brandbekämpfung, der Ersten Hilfe, dem Überleben auf See, den Gesundheitsgefahren und der persönlichen Sicherheit;
    - ii) Fähigkeit, Kommandos zu verstehen und sich gegenüber einem Wachoffizier in seinem Aufgabenbereich verständlich zu machen;
    - iii) Fähigkeit, zu steuern und Ruderkommandos auszuführen, mit ausreichender Kenntnis von Magnet- und Kreiselkompassen, die ihn zur Wahrnehmung dieser Aufgaben befähigen;
    - iv) Fähigkeit, nach Sicht und Gehör ordnungsgemäß Ausguck zu halten und die ungefähre Peilung eines Schallsignals, eines Feuers oder anderer Gegenstände nach Graden und Strichen zu melden;
    - v) Vertrautheit mit der Umstellung von Selbststeuerung auf Handsteuerung und umgekehrt;
    - vi) Kenntnis der Benutzung der einschlägigen innerbetrieblichen Sprech- und Alarmanlagen;
    - vii) Kenntnis des Gebrauchs von Fallschirm-Leuchtraketen, Handfackeln und schwimmfähigen Rauchsignalen;
    - viii) Kenntnis seiner Aufgaben im Notfall;
    - ix) Kenntnis der in seinen Aufgabenbereich fallenden seemännischen Ausdrücke und Definitionen.
3. Die Erfahrung, der Dienst oder die Ausbildung nach Nummer 2 Buchstaben c) und d) kann durch die Wahrnehmung von Aufgaben im Brückenwachdienst erlangt beziehungsweise abgeleistet werden, jedoch nur, wenn diese Aufgaben unter der unmittelbaren Aufsicht des Kapitäns, des nautischen Wachoffiziers oder eines befähigten Schiffsmanns wahrgenommen werden.
4. Die Verwaltung stellt sicher, daß jedem Seemann, der aufgrund seiner Erfahrung oder Ausbildung nach dieser Regel befähigt ist, als Schiffsmann Brückenwache zu gehen, eine amtliche Urkunde erteilt wird oder daß die in seinem Besitz befindliche Urkunde einen entsprechenden Vermerk erhält.

(1) Es wird auf das IAO-Übereinkommen von 1946 über die Befähigungsausweise der Vollmatrosen oder etwaige spätere Übereinkünfte verwiesen.

5. Die Verwaltung kann davon ausgehen, daß ein Seemann die Anforderungen dieser Regel erfüllt, wenn er in entsprechender Eigenschaft während der letzten fünf Jahre mindestens ein Jahr Dienst im Decksbereich getan hat, bevor das STCW-Übereinkommen für die betreffende Verwaltung in Kraft tritt.

### KAPITEL III

#### TECHNISCHER BEREICH

##### REGEL III/2

**Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Leiter von Maschinenanlagen und Zweite technische Offiziere auf Schiffen mit einer Maschinenleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt**

1. Jeder Leiter der Maschinenanlage und jeder Zweite technische Offizier auf Seeschiffen mit einer Maschinenleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis
  - a) muß der Verwaltung seine Seediensttauglichkeit, einschließlich seines Seh- und Hörvermögens, nachweisen;
  - b) muß die Anforderungen für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines technischen Wachoffiziers erfüllen und
    - i) für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines Zweiten technischen Offiziers eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens zwölf Monaten als technischer Offiziersassistent oder technischer Offizier abgeleistet haben;
    - ii) für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines Leiters der Maschinenanlage eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 36 Monaten abgeleistet haben; von dieser Seefahrtzeit sind mindestens zwölf Monate als technischer Offizier in verantwortlicher Stellung mit dem Befähigungszeugnis eines Zweiten technischen Offiziers abzuleisten;
  - c) muß an einem zugelassenen praktischen Brandbekämpfungskurs teilgenommen haben;
  - d) muß eine entsprechende Prüfung nach den Vorschriften der Verwaltung erfolgreich abgelegt haben. Die Prüfung muß die im Anhang zu dieser Regel aufgeführten Inhalte umfassen, wobei jedoch die Verwaltung die Prüfungsanforderungen für Offiziere auf Schiffen mit geringerer Maschinenleistung, die in küstennahen Reisen eingesetzt sind, so ändern kann, wie sie es für erforderlich hält; dabei sind die Auswirkungen auf die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die in denselben Gewässern verkehren können.
3. Die Ausbildung zur Erlangung der erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten muß die einschlägigen internationalen Vorschriften und Empfehlungen berücksichtigen.
4. Die nach den einzelnen Absätzen des Anhangs geforderten Kenntnisse können unterschiedlich sein, je nachdem ob ein Befähigungszeugnis an einen Leiter der Maschinenanlage oder an einen Zweiten technischen Offizier erteilt wird.

##### ANHANG ZU REGEL III/2

**Mindestkenntnisse, die für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Leiter von Maschinenanlagen und Zweite technische Offiziere auf Schiffen mit einer Maschinenleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt gefordert werden**

1. Im folgenden wird zusammengefaßt, auf welche Bereiche sich die Prüfung eines Bewerbers um das Befähigungszeugnis eines Leiters der Maschinenanlage oder eines Zweiten technischen Offiziers auf Schiffen mit einer Maschinenleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt zu erstrecken hat. Im Hinblick auf die Tatsache, daß der Zweite technische Offizier in der Lage sein muß, die Aufgaben des Leiters der Maschinenanlage jederzeit zu übernehmen, muß die Prüfung auf diesen Gebieten darauf ausgerichtet sein, die Fähigkeit des Bewerbers zu prüfen, alle verfügbaren, die Sicherheit der Schiffsmaschinen betreffenden Informationen zu verwerten.

2. Im Hinblick auf Nummer 4 Buchstabe a) kann die Verwaltung auf den Nachweis entsprechender Kenntnisse verzichten, wenn das Befähigungszeugnis nur Befugnisse für bestimmte Maschinenanlagen umfaßt. Ein so eingeschränktes Befähigungszeugnis gilt erst dann für Maschinenanlagen jeder Art, wenn der technische Offizier der Verwaltung die erforderliche Fachkunde nachweist. Jede derartige Einschränkung ist auf dem Befähigungsnachweis zu vermerken.
3. Jeder Bewerber muß Kenntnisse auf folgenden Gebieten haben:
  - a) Thermodynamik und Wärmeübertragung;
  - b) Statik, Dynamik und Hydromechanik;
  - c) Wirkungsweise von Kraftmaschinen (Dieselmotoren, Dampfmaschinen und Gasturbinen) und Kühlmotoren;
  - d) physikalische und chemische Eigenschaften von Brennstoffen und Schmiermitteln;
  - e) Werkstofftechnik;
  - f) chemische und physikalische Eigenschaften von Feuer und Löschmitteln;
  - g) Schiffselektronik, Elektronik und elektrische Anlagen;
  - h) Grundlagen der Schiffsautomatisierung, der Betriebsüberwachungs-, Regelungs- und Steuerungsanlagen;
  - i) Konstruktion und Bau von Schiffen einschließlich Schadenskontrolle.
4. Jeder Bewerber muß ausreichende Fertigkeiten auf mindestens folgenden Gebieten haben:
  - a) Betrieb und Instandhaltung von
    - i) Schiffsdieselmotoren;
    - ii) Schiffsdampfturbinen;
    - iii) Schiffsgasturbinen;
  - b) Betrieb und Instandhaltung von Hilfsmaschinen, einschließlich Pumpen- und Rohrleitungssystemen, Hilfskesselanlagen und Ruderanlagen;
  - c) Betrieb, Kontrolle und Instandhaltung von elektrischen und Überwachungsanlagen;
  - d) Betrieb und Instandhaltung von Lade- und Löscheinrichtungen und von Decksmaschinen;
  - e) Erkennen von Betriebsstörungen, Auffinden von Fehlern und Maßnahmen zur Schadensverhütung;
  - f) Methoden der sicheren Wartung und Instandsetzung;
  - g) Methoden und Mittel zur Brandverhütung, Feueranzeige und Feuerlöschung;
  - h) Methoden und Mittel zur Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe;
  - i) Vorschriften, die zu beachten sind, um die Verschmutzung der Meeresumwelt zu verhindern;
  - j) Auswirkungen der Meeresverschmutzung auf die Umwelt;
  - k) Erste Hilfe bei Verletzungen, die in Maschinenräumen vorkommen können, sowie Gebrauch der Erste-Hilfe-Ausrüstung;
  - l) Wirkungsweise und Einsatz der Rettungsmittel;
  - m) Schadenskontrolle;
  - n) Sicherheit bei der Arbeit.
5. Jeder Bewerber muß Kenntnisse der in internationalen Übereinkünften enthaltenen Regeln des internationalen Seerechts besitzen, soweit sie die besonderen Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten des technischen Bereichs berühren, insbesondere diejenigen, die die Sicherheit und den Schutz der Meeresumwelt betreffen. Der Umfang der Kenntnisse der nationalen Seeschiffahrtsvorschriften ist dem Ermessen der Verwaltung überlassen; sie müssen sich jedoch auf die nationalen Vorschriften zur Durchführung internationaler Übereinkünfte erstrecken.
6. Jeder Bewerber muß Kenntnisse der Führung, der Organisation und der Ausbildung des Personals an Bord von Schiffen besitzen.



## REGEL III/3

**Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Leiter von Maschinenanlagen und Zweite technische Offiziere auf Schiffen mit einer Maschinenleistung von 750 bis 3 000 Kilowatt**

1. Jeder Leiter der Maschinenanlage und jeder Zweite technische Offizier auf Seeschiffen mit einer Maschinenleistung von 750 bis 3 000 Kilowatt muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis
  - a) muß der Verwaltung seine Seediensttauglichkeit, einschließlich seines Seh- und Hörvermögens, nachweisen;
  - b) muß die Anforderungen für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines technischen Wachoffiziers erfüllen und
    - i) für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines Zweiten technischen Offiziers eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens zwölf Monaten als technischer Offiziersassistent oder technischer Offizier abgeleistet haben;
    - ii) für die Erteilung des Befähigungszeugnisses eines Leiters der Maschinenanlage eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens 24 Monaten abgeleistet haben; von dieser Seefahrtzeit sind mindestens zwölf Monate mit dem Befähigungszeugnis eines Zweiten technischen Offiziers abzuleisten;
  - c) muß an einem zugelassenen praktischen Brandbekämpfungskurs teilgenommen haben;
  - d) muß eine entsprechende Prüfung nach den Vorschriften der Verwaltung erfolgreich abgelegt haben. Die Prüfung muß die im Anhang zu dieser Regelung aufgeführten Inhalte umfassen, wobei jedoch die Verwaltung die Anforderungen der Prüfung und der Seefahrtzeit für Offiziere auf Schiffen, die in küstennahen Reisen eingesetzt sind, ändern kann; dabei sind die verschiedenartigen selbsttätigen und ferngesteuerten Überwachungsanlagen, mit denen solche Schiffe ausgestattet sind, und die Auswirkungen auf die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die in denselben Gewässern verkehren können.
3. Die Ausbildung zur Erlangung der erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten muß die einschlägigen internationalen Vorschriften und Empfehlungen berücksichtigen.
4. Die nach den einzelnen Absätzen des Anhangs geforderten Kenntnisse können unterschiedlich sein, je nachdem ob ein Befähigungszeugnis an einen Leiter der Maschinenanlage oder an einen Zweiten technischen Offizier erteilt wird.
5. Jeder technische Offizier, der zum Dienst als Zweiter technischer Offizier auf Schiffen mit einer Maschinenleistung von 3 000 oder mehr Kilowatt befähigt ist, kann als Leiter der Maschinenanlage auf Schiffen mit einer Maschinenleistung von weniger als 3 000 Kilowatt Dienst tun, sofern er eine zugelassene Seefahrtzeit von mindestens zwölf Monaten als technischer Offizier in verantwortlicher Stellung abgeleistet hat.

## ANHANG ZU REGEL III/3

**Mindestkenntnisse, die für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Leiter von Maschinenanlagen und Zweite technische Offiziere auf Schiffen mit einer Maschinenleistung von 750 bis 3 000 Kilowatt gefordert werden**

1. Im folgenden wird zusammengefaßt, auf welche Bereiche sich die Prüfung eines Bewerbers um das Befähigungszeugnis eines Leiters der Maschinenanlage oder eines Zweiten technischen Offiziers auf Schiffen mit einer Maschinenleistung von 750 bis 3 000 Kilowatt zu erstrecken hat. Im Hinblick auf die Tatsache, daß der Zweite technische Offizier in der Lage sein muß, die Aufgaben des Leiters der Maschinenanlage jederzeit zu übernehmen, muß die Prüfung auf diesen Gebieten darauf ausgerichtet sein, die Fähigkeit des Bewerbers zu prüfen, alle verfügbaren, die Sicherheit der Schiffsmaschinen betreffenden Informationen zu verwerten.
2. Im Hinblick auf Nummer 3 Buchstabe d) und Nummer 4 Buchstabe a) kann die Verwaltung auf den Nachweis entsprechender Kenntnisse verzichten, wenn das Befähigungszeugnis nur Befugnisse für bestimmte Maschinenanlagen umfaßt. Ein so eingeschränktes Befähigungszeugnis gilt erst dann für Maschinenanlagen jeder Art, wenn der technische Offizier der Verwaltung die erforderliche Fachkunde nachweist. Jede derartige Einschränkung ist auf dem Befähigungszeugnis zu vermerken.

3. Jeder Bewerber muß ausreichende Grundkenntnisse besitzen, um die grundlegenden Prinzipien folgender Gebiete zu verstehen:
  - a) Verbrennungsvorgänge;
  - b) Wärmeübertragung;
  - c) Statik, Dynamik und Hydromechanik;
  - d) i) Schiffsdieselmotoren;  
ii) Schiffsdampfturbinen;  
iii) Schiffsgasturbinen;
  - e) Ruderanlagen;
  - f) Eigenschaften von Brennstoffen und Schmiermitteln;
  - g) Eigenschaften von Werkstoffen;
  - h) Feuerlöschmittel;
  - i) elektrische Anlagen des Schiffes;
  - j) Schiffsautomatisierung, Betriebsüberwachungs-, Regelungs- und Steuerungsanlagen;
  - k) Schiffbau einschließlich Schadenskontrolle;
  - l) Hilfsanlagen.
  
4. Jeder Bewerber muß ausreichende Fertigkeiten auf mindestens folgenden Gebieten haben:
  - a) Betrieb und Instandhaltung von
    - i) Schiffsdieselmotoren;
    - ii) Schiffsdampfturbinen;
    - iii) Schiffsgasturbinen;
  - b) Betrieb und Instandhaltung von Hilfsmaschinenanlagen, einschließlich Ruderanlagen;
  - c) Betrieb, Kontrolle und Instandhaltung von elektrischen und Überwachungsanlagen;
  - d) Betrieb und Instandhaltung von Lade- und Löscheinrichtungen und von Decksmaschinen;
  - e) Erkennen von Betriebsstörungen, Auffinden von Fehlern und Maßnahmen zur Schadensverhütung;
  - f) Methoden der sicheren Wartung und Instandsetzung;
  - g) Methoden und Mittel zur Brandverhütung, Feueranzeige und Feuerlöschung;
  - h) Vorschriften, die bezüglich der Verschmutzung der Meeresumwelt zu beachten sind, sowie Methoden und Mittel zur Verhinderung solcher Verschmutzung;
  - i) Erste Hilfe bei Verletzungen, die in Maschinenräumen vorkommen können, sowie Gebrauch der Erste-Hilfe-Ausrüstung;
  - j) Wirkungsweise und Einsatz der Rettungsmittel;
  - k) Schadenskontrolle, insbesondere Maßnahmen bei Wassereinbruch im Maschinenraum;
  - l) Sicherheit bei der Arbeit.
  
5. Jeder Bewerber muß Kenntnisse der in Internationalen Übereinkünften enthaltenen Regeln des internationalen Seerechts besitzen, soweit sie die besonderen Verpflichtungen und Verantwortlichkeiten des Maschinenbereichs berühren, insbesondere diejenigen, die die Sicherheit und den Schutz der Meeresumwelt betreffen. Der Umfang der Kenntnisse der nationalen Seeschiffahrtsvorschriften ist dem Ermessen der Verwaltung zu überlassen; sie müssen sich jedoch auf die nationalen Vorschriften zur Durchführung internationaler Übereinkünfte erstrecken.
  
6. Jeder Bewerber muß Kenntnisse der Führung, der Organisation und der Ausbildung des Personals an Bord von Schiffen besitzen.

## REGEL III/4

**Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an technische Wachoffiziere in einem herkömmlich besetzten Maschinenraum oder an technische Offiziere im Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum**

1. Jeder technische Wachoffizier in einem herkömmlich besetzten Maschinenraum und jeder technische Offizier im Bereitschaftsdienst in einem zeitweise unbesetzten Maschinenraum auf Seeschiffen mit einer Maschinenleistung von 750 oder mehr Kilowatt muß Inhaber eines entsprechenden Befähigungszeugnisses sein.
2. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis
  - a) muß das 18. Lebensjahr vollendet haben;
  - b) muß der Verwaltung seine Seediensttauglichkeit, einschließlich seines Seh- und Hörvermögens, nachweisen;
  - c) muß an einer mindestens dreijährigen zugelassenen, auf den maschinentechnischen Beruf bezogenen Ausbildung oder Schulung teilgenommen haben;
  - d) muß eine angemessene Seefahrzeit abgeleistet haben, die auf die unter Buchstabe c) genannte Dreijahresfrist angerechnet werden kann;
  - e) muß der Verwaltung nachweisen, daß er die den Aufgaben eines technischen Offiziers entsprechenden Kenntnisse und Fertigkeiten betreffend Betrieb und Instandhaltung von Schiffsmaschinen besitzt;
  - f) muß an einem zugelassenen praktischen Brandbekämpfungskurs teilgenommen haben;
  - g) muß Kenntnisse über die Arbeitssicherheit besitzen.

Die Verwaltung kann die Anforderungen der Buchstaben c) und d) für technische Offiziere auf Schiffen mit einer Maschinenleistung von weniger als 3 000 Kilowatt, die in küstennahen Reisen eingesetzt sind, ändern; dabei sind die Auswirkungen auf die Sicherheit aller Schiffe zu berücksichtigen, die in denselben Gewässern verkehren können.

3. Jeder Bewerber muß Betrieb und Instandhaltung von Haupt- und Hilfsmaschinen kennen; dazu gehört die Kenntnis der einschlägigen Vorschriften sowie mindestens folgender Gebiete:
  - a) Wachdienst
    - i) mit der Übernahme der Wache zusammenhängende Aufgaben;
    - ii) übliche Aufgaben während der Wache;
    - iii) Führen des Maschinentagebuchs und Bedeutung der darin enthaltenen Eintragungen;
    - iv) mit der Ablösung der Wache zusammenhängende Aufgaben.
  - b) Haupt- und Hilfsmaschinen
    - i) Mitarbeit beim Klarmachen und Inbetriebnehmen der Haupt- und Hilfsmaschinen;
    - ii) Betrieb der Dampferzeuger einschließlich der Feuerungsanlage;
    - iii) Methoden zum Prüfen des Wasserstands in den Dampferzeugern und Maßnahmen bei abweichendem Wasserstand;
    - iv) Erkennen von Häufigkeitsstörungen an den Einrichtungen der Maschinen- und Kesselräume sowie Maßnahmen zur Schadensverhütung.
  - c) Pumpensysteme
    - i) normaler Pumpbetrieb;
    - ii) Betrieb von Bilge-, Ballast- und Ladungspumpen.
  - d) Elektrische Maschinen  
Inbetriebnahme und Zuschalten von Wechselstromerzeugern und Generatoren.
  - e) Sicherheits- und Notmaßnahmen
    - i) Kontrollieren der Sicherheitseinrichtung während der Wache und Sofortmaßnahmen im Fall von Feuer und Unfall, insbesondere in bezug auf Ölsysteme;
    - ii) Außerbetriebnehmen und Absichern von elektrischen Anlagen und anderen Anlageteilen, bevor an ihnen gearbeitet werden darf.

- f) Maßnahmen gegen Verschmutzung  
Vorsichtsmaßnahmen zur Verhütung der Verschmutzung der Umwelt durch Öl, Ladungsrückstände, Abwasser, Abgase oder sonstige Schmutzstoffe. Benutzung von Einrichtungen zur Verhütung der Verschmutzung einschließlich Öl-Wasser-Separatoranlagen, Schlamm tanks und Abwasserbeseitigungsanlagen.
- g) Erste Hilfe  
Grundkenntnisse der Ersten Hilfe bei Verletzungen, die in Maschinenräumen vorkommen können.
4. Gehören keine Dampferzeuger zur Maschinenanlage des Schiffes, so kann die Verwaltung auf die in Nummer 3 Buchstabe b) Ziffern ii) und iii) geforderten Kenntnisse verzichten. Ein so erteiltes Befähigungszeugnis gilt nicht für den Dienst auf Schiffen, zu deren Maschinenanlage Dampferzeuger gehören, bis der technische Offizier der Verwaltung die dafür erforderliche Fachkenntnis nachweist. Jede derartige Einschränkung ist auf dem Befähigungsnachweis zu vermerken.
5. Die Ausbildung zum Erwerb der notwendigen Kenntnisse und Fertigkeiten muß die einschlägigen internationalen Vorschriften und Empfehlungen berücksichtigen.

## REGEL III/5

**Verbindliche Mindestanforderungen für die Aufrechterhaltung der beruflichen Eignung und für die Aktualisierung der Kenntnisse von technischen Offizieren**

1. Jeder technische Offizier, der Inhaber eines Befähigungszeugnisses ist und auf See Dienst tut oder beabsichtigt, nach einem Landaufenthalt den Dienst auf See wiederaufzunehmen, muß, um dafür weiterhin in der seinem Zeugnis entsprechenden Funktion geeignet zu sein, der Verwaltung in regelmäßigen Abständen von höchstens fünf Jahren folgendes nachweisen:
- a) seine Seediensttauglichkeit, insbesondere hinsichtlich seines Seh- und Hörvermögens, und
- b) seine fachliche Befähigung
- i) durch eine zugelassene Seefahrtzeit als technischer Offizier von mindestens einem Jahr während der letzten fünf Jahre oder
- ii) aufgrund der Wahrnehmung von Aufgaben, die den in seinem Befähigungszeugnis vorgesehenen Aufgaben entsprechen und der unter Ziffer i) genannten Seefahrt mindestens gleichwertig sind, oder
- iii) durch
- Ablegen einer zugelassenen Prüfung oder
  - die erfolgreiche Teilnahme an einem oder mehreren zugelassenen Kursen oder
  - Ableistung einer zugelassenen Seefahrtzeit als technischer Offizier während mindestens drei Monaten als zusätzlicher Offizier oder in einer niedrigeren als in seinem Befähigungszeugnis angegebenen Funktion, und zwar unmittelbar vor Aufnahme des Dienstes in der Funktion, zu der er aufgrund seines Befähigungszeugnisses befugt ist.
2. Die in Nummer 1 Buchstabe b) Ziffer iii) genannten Kurse müssen insbesondere die Änderungen der einschlägigen internationalen Vorschriften und Empfehlungen betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt behandeln.
3. Die Verwaltung gewährleistet, daß der Wortlaut der letzten Änderungen internationaler Vorschriften betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See und den Schutz der Meeresumwelt den ihrer Hoheitsgewalt unterstehenden Schiffen zur Verfügung gestellt wird.

## REGEL III/6

**Verbindliche Mindestanforderungen für Schiffsleute, die Maschinenwache gehen**

1. Die Mindestanforderungen für Schiffsleute, die Maschinenwache gehen, sind in Nummer 2 angegeben. Diese Anforderungen gelten nicht für

- a) Schiffsleute, die zum Assistenten des technischen Wachoffiziers ernannt werden (1);
  - b) Schiffsleute, die sich in der Ausbildung befinden;
  - c) Schiffsleute, die während der Wache die Aufgaben von Hilfskräften wahrnehmen.
2. Jeder Schiffsmann, der Maschinenwache geht,
- a) muß das 16. Lebensjahr vollendet haben;
  - b) muß der Verwaltung seine Seediens-tauglichkeit, insbesondere hinsichtlich seines Seh- und Hörvermögens, nachweisen;
  - c) muß der Verwaltung nachweisen,
    - i) daß er Erfahrung besitzt oder ausgebildet ist in Brandbekämpfung, Grundkenntnissen der Ersten Hilfe, Überleben auf See, Gesundheitsgefahren und persönlicher Sicherheit und
    - ii) daß er fähig ist, Kommandos zu verstehen und sich in seinem Aufgabenbereich verständlich zu machen;
  - d) muß der Verwaltung nachweisen,
    - i) daß er an Land Erfahrungen gewonnen hat, die für seine Aufgaben auf See von Bedeutung sind, und die von der Verwaltung geforderte Seefahrtzeit abgeleistet hat oder
    - ii) daß er vor seinem Bordeinsatz oder an Bord eine besondere Ausbildung erfahren und die von der Verwaltung geforderte Seefahrtzeit abgeleistet hat oder
    - iii) daß er mindestens sechs Monate eine zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet hat.
3. Jeder Wache gehende Schiffsmann muß folgende Kenntnisse besitzen:
- a) Kenntnis des bei der Maschinenraumwache zu beachtenden Verfahrens und die Fähigkeit, eine seinen Aufgaben entsprechende Wache zu gehen;
  - b) Kenntnis der Arbeitssicherheit im Zusammenhang mit Arbeitsvorgängen im Maschinenraum;
  - c) Kenntnis der im Maschinendienst verwendeten Ausdrücke sowie der Bezeichnungen von Maschinen und sonstigen Einrichtungen, soweit sie sich auf seine Aufgaben beziehen;
  - d) Grundkenntnisse des Umweltschutzes.
4. Jeder mit einer Kesselwache beauftragte Schiffsmann muß Kenntnisse über den sicheren Kesselbetrieb haben und befähigt sein, den richtigen Wasserstand und Dampfdruck aufrechtzuerhalten.
5. Jeder Maschinenwache gehende Schiffsmann muß mit den Aufgaben seiner Wache in den Maschinenräumen des Schiffes, auf dem er Dienst tun soll, vertraut sein. Insbesondere muß er in bezug auf dieses Schiff
- a) Kenntnis von der Benutzung der jeweiligen innerbetrieblichen Ruf- und Sprechanlage haben;
  - b) Kenntnis von den Notausgängen der Maschinenräume haben;
  - c) die Alarmanlagen der Maschinenräume kennen und zwischen den verschiedenen Alarmsignalen, insbesondere bei CO<sub>2</sub>-Alarm, unterscheiden können;
  - d) Kenntnis der Standorte und der Benutzung von Feuerlöscheinrichtungen in den Maschinenräumen haben.
6. Die Verwaltung kann davon ausgehen, daß ein Seemann die Anforderungen dieser Regel erfüllt, wenn er in entsprechender Eigenschaft im Maschinenbereich mindestens ein Jahr während der letzten fünf Jahre vor dem Tag Dienst getan hat, an dem das STCW-Übereinkommen für die betreffende Verwaltung in Kraft tritt.

---

(1) Es wird auf die von der Internationalen Konferenz von 1978 über die Ausbildung und die Erteilung von Befähigungszeugnissen von Seeleuten angenommene Entschließung 9 „Empfehlung über Mindestanforderungen an Schiffsleute, die zum Assistenten des technischen Wachoffizier ernannt werden“ verwiesen.

## KAPITEL IV FUNKPERSONAL

### Erläuterung

Die verbindlichen Vorschriften für 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 Vorschriften für die Wartung von Funkanlagen sind im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung und in den von der Organisation beschlossenen Richtlinien enthalten (1).

### REGEL IV/1

#### Anwendungsbereich

1. Dieses Kapitel gilt für das Funkpersonal von Schiffen, die in das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) eingebunden sind, wie es im Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung vorgeschrieben ist.
2. Bis zum 1. Februar 1999 muß das Funkpersonal von Schiffen, die den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner vor dem 1. Februar 1992 geltenden Fassung entsprechen, den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in seiner vor dem 1. Dezember 1992 geltenden Fassung entsprechen.

### REGEL IV/2

#### Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an GMDSS-Funkpersonal

1. Jeder Funker, der auf einem Schiff für solche Aufgaben im Zusammenhang mit der Nachrichtenübermittlung durch Funk zuständig ist oder solche Aufgaben wahrnimmt, muß Inhaber eines oder mehrerer von der Verwaltung entsprechend der Vollzugsordnung für den Funkdienst ausgestellter oder anerkannter Befähigungszeugnisse sein.
2. Darüber hinaus muß ein Funker auf einem Schiff, das aufgrund des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung mit einer Funkanlage ausgerüstet sein muß,
  - a) das 18. Lebensjahr vollendet haben;
  - b) der Verwaltung seine Seediensttauglichkeit nachweisen, insbesondere hinsichtlich seines Seh-, Hör- und Sprechvermögens;
  - c) die im Anhang zu dieser Regel aufgeführten Anforderungen erfüllen.
3. Jeder Bewerber um ein Befähigungszeugnis muß eine oder mehrere Prüfungen entsprechend den Anforderungen der Verwaltung ablegen.
4. Der für die Erteilung des Befähigungszeugnisses geforderte Kenntnisstand muß ausreichen, um Funker in die Lage zu versetzen, ihre Aufgaben im Zusammenhang mit der Nachrichtenübermittlung durch Funk sicher und wirksam zu erfüllen. Welche Kenntnisse zur Erlangung der einzelnen Arten von Zeugnissen nach der Begriffsbestimmung in der Vollzugsordnung für den Funkdienst erforderlich sind, bestimmt sich nach der Vollzugsordnung. Darüber hinaus müssen die im Anhang zu dieser Regel aufgeführten Sachgebiete Teil der Kenntnisse und der Ausbildung sein, die für alle Arten von Zeugnissen nach der Begriffsbestimmung in der Vollzugsordnung für den Funkdienst vorgeschrieben sind. Bei der Festlegung des angemessenen Kenntnis- und Ausbildungsstands hat die Verwaltung auch die einschlägigen Empfehlungen der Organisation zu berücksichtigen (2).

(1) Hier wird auf die Funkwartungsrichtlinien für das Weltweite Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) betreffend die Seegebiete A3 und A4 Bezug genommen, die von der Organisation mit der Entschließung A.702(17) angenommen wurden.

(2) Hier wird auf die Empfehlungen für die Ausbildung von Funkpersonal im Weltweiten Seenot- und Sicherheitsfunksystem (GMDSS) verwiesen, von der Organisation mit Entschließung A.703(17) angenommen.

## ANHANG ZU REGEL IV/2

**Zusätzliche Mindestanforderungen an Kenntnisse und Ausbildung von Funkpersonal**

1. Zusätzlich zu den Anforderungen für die Erteilung eines Zeugnisses nach der Vollzugsordnung für den Funkdienst müssen Funker folgende Anforderungen in bezug auf Kenntnisse und eine Ausbildung, einschließlich einer praktischen Ausbildung, erfüllen:
  - a) Wahrnehmung des Funkdienstes in Notfällen, einschließlich
    - i) der Aufgabe des Schiffes;
    - ii) der Fälle von Feuer an Bord;
    - iii) des teilweisen oder völligen Ausfalls der Funkanlagen;
  - b) Handhabung von Überlebensfahrzeugen, Bereitschaftsbooten und ihrer Ausrüstung, insbesondere der funktechnischen Rettungsmittel;
  - c) Überleben auf See;
  - d) Erste Hilfe;
  - e) Brandverhütung und -bekämpfung, insbesondere in bezug auf die Funkanlagen;
  - f) Vorbeugungsmaßnahmen für die Sicherheit von Schiff und Personen gegen Gefahren im Zusammenhang mit der Funkausrüstung, einschließlich elektrischer, Strahlungs-, chemischer und mechanischer Risiken;
  - g) Benutzung des Handbuchs „Suche und Rettung“ für Handelsschiffe (MERSAR), insbesondere in bezug auf die Nachrichtenübermittlung durch Funk;
  - h) Systeme und Verfahren der Schiffsstandortmeldung;
  - i) Benutzung des Internationalen Signalbuchs und des Seefahrtstandardvokabulars;
  - j) Systeme und Verfahren der funkärztlichen Beratung.
2. Die Verwaltung kann gegebenenfalls die Anforderungen nach Nummer 1 an Kenntnisse und Ausbildung für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses für Funker an den Inhaber eines nach Kapitel II, III oder IV erteilten Befähigungszeugnisses ändern, sofern sie überzeugt ist, daß der vorhandene Ausbildungs- oder Kenntnisstand für die Erlangung des betreffenden Zeugnisses ausreicht.

## REGEL IV/3

**Verbindliche Mindestanforderungen zur Aufrechterhaltung der beruflichen Eignung und für die Aktualisierung der Kenntnisse von GMDSS-Funkpersonal**

1. Jeder Funker, der Inhaber eines oder mehrerer von der Verwaltung ausgestellter oder anerkannter Befähigungszeugnisse ist, muß, um seine Befähigung für den Dienst auf See zu erhalten, der Verwaltung folgendes nachweisen:
  - a) seine Seediensttauglichkeit, insbesondere hinsichtlich seines Seh-, Hör- und Sprechvermögens, in regelmäßigen Abständen von höchstens fünf Jahren und
  - b) seine fachliche Befähigung
    - i) durch die Wahrnehmung des Funkdienstes auf einem Schiff ohne eine einzelne Unterbrechung von mehr als fünf Jahren,
    - ii) dadurch, daß er Tätigkeiten im Zusammenhang mit Aufgaben entsprechend seiner Zeugnisstufe wahrgenommen hat, die als dem nach Nummer 1 Buchstabe b) Ziffer i) vorgeschriebenen Dienst auf See mindestens anzusehen sind, oder
    - iii) durch Ablegen einer zugelassenen Prüfung oder erfolgreichen Abschluß eines oder mehrerer zugelassener Ausbildungslehrgänge auf See oder an Land, die Gebiete umfassen, die nach Maßgabe des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See in seiner jeweils geltenden Fassung sowie der Vollzugsordnung für den Funkdienst von unmittelbarer Bedeutung für den Schutz des menschlichen Lebens auf See und von Belang für das Zeugnis sind, dessen Inhaber die betreffende Person ist.

2. Werden auf Schiffen, welche die Flagge einer Vertragspartei zu führen berechtigt sind, neue Betriebsverfahren, Ausrüstungen oder Praktiken eingeführt, so kann die Verwaltung verlangen, daß der Funker eine zugelassene Prüfung ablegt oder einen oder mehrere entsprechende Ausbildungslehrgänge auf See oder an Land, insbesondere hinsichtlich der Sicherheitsaufgaben, erfolgreich abschließt.
3. Jeder Funker muß, um weiterhin für den Dienst auf See an Bord besonderer Schiffstypen befähigt zu sein, für die auf internationaler Ebene besondere Ausbildungsvorschriften vereinbart worden sind, mit Erfolg an den zugelassenen, die einschlägigen internationalen Vorschriften und Empfehlungen berücksichtigenden Ausbildungslehrgängen teilgenommen haben.
4. Die Verwaltung gewährleistet, daß den Schiffen, die ihre Flagge zu führen berechtigt sind, der Wortlaut der letzten Änderungen der internationalen Vorschriften über die Nachrichtenübermittlung durch Funk in Zusammenhang mit dem Schutz des menschlichen Lebens auf See zur Verfügung gestellt wird.
5. Den Verwaltungen wird nahegelegt, in Beratung mit den Beteiligten die Einrichtung von freiwilligen beziehungsweise verbindlichen Auffrischungs- und Aktualisierungslehrgängen auf See oder an Land für Funker zu erarbeiten oder erarbeiten zu lassen, die auf See Dienst tun, insbesondere für solche, die den Dienst auf See wieder aufnehmen. Der oder die Lehrgänge müssen Gebiete, die von unmittelbarer Bedeutung für die Aufgaben im Zusammenhang mit der Nachrichtenübermittlung durch Funk sind, sowie Änderungen im Stand der Technik im Seefunk und der einschlägigen internationalen Vorschriften und Empfehlungen betreffend den Schutz des menschlichen Lebens auf See behandeln.

## KAPITEL V

### BESONDERE ANFORDERUNGEN AN TANKSCHIFFE

#### REGEL V/1

#### Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren und Schiffsleuten auf Öltankschiffen

1. Offiziere und Schiffsleute, die besondere Aufgaben und damit zusammenhängende Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Ladung und der Ladungseinrichtungen auf Öltankschiffen übernehmen sollen und die nicht als Mitglieder der Besatzung auf einem Öltankschiff Dienst getan haben, müssen, bevor sie diese Aufgaben übernehmen, an einem entsprechenden Brandbekämpfungskurs an Land teilgenommen haben und
  - a) während einer bestimmten Zeit unter Aufsicht Dienst an Bord geleistet haben, um ausreichende Kenntnisse sicherer Arbeitsmethoden zu erwerben, oder
  - b) an einem zugelassenen Einführungskurs für den Dienst auf Öltankschiffen teilgenommen haben, die sich insbesondere auf grundlegende Vorkehrungen und Verfahren betreffend die Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzung, auf die Konstruktion verschiedener Typen von Öltankschiffen, Ladungsarten, ihre Gefahren und ihre Umschlagseinrichtungen, den allgemeinen Arbeitsablauf und die Öltankschiff-Fachsprache erstreckt.
2. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite technische Offiziere und außer diesen jede Person mit unmittelbarer Verantwortung für das Laden, das Löschen und die Sorgfalt bei der Beförderung und dem Umschlag der Ladung müssen zusätzlich zu den Bestimmungen der Nummer 1
  - a) die ihren Aufgaben auf Öltankschiffen entsprechende einschlägige Erfahrung besitzen und
  - b) ein besonderes, ihren Aufgaben entsprechendes Ausbildungsprogramm abgeschlossen haben, das sich vor allem auf die Sicherheit von Öltankschiffen, Maßnahmen und Systeme des Brandschutzes, Verhütung und Kontrolle von Verschmutzung, Arbeitsmethoden und Verpflichtungen nach den einschlägigen Gesetzen und sonstigen Vorschriften erstreckt.
3. Innerhalb von zwei Jahren nach dem Inkrafttreten des STCW-Übereinkommens für eine Vertragspartei kann davon ausgegangen werden, daß ein Seemann die Anforderungen der Nummer 2 Buchstabe b) erfüllt, wenn er in entsprechender Eigenschaft mindestens ein Jahr lang innerhalb der letzten fünf Jahre auf Öltankschiffen Dienst getan hat.



## REGEL V/2

**Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren und Schiffsleuten auf Chemikaliertankschiffen**

1. Offiziere und Schiffsleute, die besondere Aufgaben und damit zusammenhängende Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Ladung und der Ladungseinrichtungen auf Chemikaliertankschiffen übernehmen sollen und die nicht als Mitglieder der Besatzung auf einem Chemikaliertankschiff Dienst getan haben, müssen, bevor sie diese Aufgaben übernehmen, an einem entsprechenden Brandbekämpfungskurs an Land teilgenommen haben und
  - a) während einer bestimmten Zeit unter Aufsicht Dienst an Bord geleistet haben, um ausreichende Kenntnisse sicherer Arbeitsmethoden zu erwerben, oder
  - b) an einem zugelassenen Einführungskurs für den Dienst auf Chemikaliertankschiffen teilgenommen haben, die sich insbesondere auf grundlegende Vorkehrungen und Verfahren betreffend die Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzung, auf die Konstruktion verschiedener Typen von Chemikaliertankschiffen, Ladungsarten, ihre Gefahren und ihre Umschlagseinrichtungen, den allgemeinen Arbeitsablauf und die Chemikaliertankschiff-Fachsprache erstreckt.
2. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite technische Offiziere und außer diesen jede Person mit unmittelbarer Verantwortung für das Laden, das Löschen und die Sorgfalt bei der Beförderung und dem Umschlag der Ladung müssen zusätzlich zu den Bestimmungen der Nummer 1
  - a) die ihren Aufgaben auf Chemikaliertankschiffen entsprechende einschlägige Erfahrung besitzen und
  - b) ein besonderes, ihren Aufgaben entsprechendes Ausbildungsprogramm abgeschlossen haben, das sich vor allem auf die Sicherheit von Chemikalierschiffen, Maßnahmen und Systeme des Brandschutzes, Verhütung und Kontrolle von Verschmutzung, Arbeitsmethoden und Verpflichtungen nach den einschlägigen Gesetzen und sonstigen Vorschriften erstreckt.
3. Innerhalb von zwei Jahren nach dem Inkrafttreten des STCW-Übereinkommens von 1978 für eine Vertragspartei kann davon ausgegangen werden, daß ein Seemann die Anforderungen der Nummer 2 Buchstabe b) erfüllt, wenn er in entsprechender Eigenschaft mindestens ein Jahr lang innerhalb der letzten fünf Jahre auf Chemikalierschiffen Dienst getan hat.

## REGEL V/3

**Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren und Schiffsleuten auf Flüssiggastankschiffen**

1. Offiziere und Schiffsleute, die besondere Aufgaben und damit zusammenhängende Verantwortlichkeiten hinsichtlich der Ladung und der Ladungseinrichtungen auf Flüssiggastankschiffen übernehmen sollen und die nicht als Mitglieder der Besatzung auf einem Flüssiggastankschiff Dienst getan haben, müssen, bevor sie diese Aufgaben übernehmen, an einem entsprechenden Brandbekämpfungskurs an Land teilgenommen haben und
  - a) während einer bestimmten Zeit unter Aufsicht Dienst an Bord geleistet haben, um ausreichende Kenntnisse sicherer Arbeitsmethoden zu erwerben, oder
  - b) an einem zugelassenen Einführungskurs für den Dienst auf Flüssiggastankschiffen teilgenommen haben, der sich insbesondere auf grundlegende Vorkehrungen und Verfahren betreffend die Sicherheit und die Verhütung von Verschmutzung, auf die Konstruktion verschiedener Typen von Flüssiggastankschiffen, Ladungsarten, ihre Gefahren und ihre Umschlagseinrichtungen, den allgemeinen Arbeitsablauf und die Flüssiggastankschiff-Fachsprache erstreckt.
2. Kapitäne, Leiter von Maschinenanlagen, Erste Offiziere, Zweite technische Offiziere und außer diesen jede Person mit unmittelbarer Verantwortung für das Laden, das Löschen und die Sorgfalt bei der Beförderung und dem Umschlag der Ladung müssen zusätzlich zu den Bestimmungen der Nummer 1
  - a) die ihren Aufgaben auf Flüssiggastankschiffen entsprechende einschlägige Erfahrung besitzen und
  - b) ein besonderes, ihren Aufgaben entsprechendes Ausbildungsprogramm abgeschlossen haben, das sich vor allem auf die Sicherheit von Flüssiggastankschiffen, Maßnahmen und Systeme des Brandschutzes, Verhütung und Kontrolle von Verschmutzung, Arbeitsmethoden und Verpflichtungen nach den einschlägigen Gesetzen und sonstigen Vorschriften erstreckt.

3. Innerhalb von zwei Jahren nach dem Inkrafttreten des STCW-Übereinkommens von 1978 für eine Vertragspartei kann davon ausgegangen werden, daß ein Seemann die Anforderungen der Nummer 2 Buchstabe b) erfüllt, wenn er in entsprechender Eigenschaft mindestens ein Jahr lang innerhalb der letzten fünf Jahre auf Flüssiggastankschiffen Dienst getan hat.

## KAPITEL VI

### EIGNUNG ZUM RETTUNGSBOOTMANN

#### REGEL V/1

#### Verbindliche Mindestanforderungen für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Rettungs- und Bereitschaftsbootleute

Jeder Seemann, für den ein Befähigungszeugnis als Rettungsbootmann erteilt werden soll,

- a) muß mindestens 17 $\frac{1}{2}$  Jahre alt sein;
- b) muß der Verwaltung seine Seediensttauglichkeit nachweisen;
- c) muß eine zugelassene Seefahrtszeit von mindestens zwölf Monaten abgeleistet haben oder an einem zugelassenen Ausbildungslehrgang teilgenommen und eine zugelassene Seefahrtszeit von mindestens neun Monaten abgeleistet haben;
- d) muß der Verwaltung durch eine Prüfung oder durch ständige Kontrolle während eines zugelassenen Ausbildungslehrgangs nachweisen, daß er die im Anhang zu dieser Regel genannten Kenntnisse besitzt;
- e) muß der Verwaltung durch eine Prüfung oder durch ständige Kontrolle während eines zugelassenen Ausbildungslehrgangs nachweisen, daß er die Fähigkeit besitzt,
  - i) eine Rettungsweste richtig anzulegen, aus einer bestimmten Höhe sicher ins Wasser zu springen, mit angelegter Rettungsweste aus dem Wasser in ein Rettungsboot oder -floß zu steigen;
  - ii) mit angelegter Rettungsweste ein kieloben treibendes Rettungsfloß aufzurichten;
  - iii) die Markierungen an den Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten hinsichtlich der Anzahl der Personen, deren Beförderung zulässig ist, zu deuten;
  - iv) die richtigen Kommandos zu geben, um die Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote zu Wasser zu lassen und zu besteigen, vom Schiff frei zu bekommen, zu manövrieren und zu verlassen;
  - v) die Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote klar zu machen, sicher zu Wasser zu lassen und schnell vom Schiff frei zu bekommen;
  - vi) Verletzte während und nach der Aufgabe des Schiffes zu versorgen;
  - vii) zu rudern und zu steuern, einen Mast aufzurichten, die Segel zu setzen, ein Boot unter Segel zu manövrieren und nach Kompaß zu steuern;
  - viii) mit den Signalgeräten einschließlich Fallschirm-Leuchtraketen, Handfackeln und schwimmfähigen Rauchsignalen umzugehen;
  - ix) mit den funktechnischen Rettungsmitteln umzugehen;
  - x) einen Eintauchanzug anzulegen und damit umzugehen; mit einem Wärmeschutzhilfsmittel umzugehen.

#### ANHANG ZU REGEL VI/1

#### Vorgeschriebene Mindestkenntnisse für die Erteilung von Befähigungszeugnissen an Rettungsbootleute

1. Arten möglicher Notfälle wie Zusammenstöße, Feuer, Sinken.
2. Die Grundsätze für das Überleben, einschließlich
  - a) der Bedeutung der Ausbildung und der Übungen;
  - b) der Notwendigkeit, auf jeden Notfall vorbereitet zu sein;

- c) der beim Signal zum Sammeln an den Einbootungsplätzen für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote zu treffenden Maßnahmen;
  - d) der beim Verlassen des Schiffes zu treffenden Maßnahmen;
  - e) der im Wasser zu treffenden Maßnahmen;
  - f) der in einem Überlebensfahrzeug oder Bereitschaftsboot zu treffenden Maßnahmen;
  - g) der hauptsächlichen Gefahren für Überlebende.
3. Die in der Sicherheitsrolle jedem Besatzungsmitglied zugeteilten besonderen Aufgaben einschließlich der Unterschiede zwischen den Signalen, die alle Besatzungsmitglieder zu den Einbootungsplätzen und denen, die zu den Feuerlöschstationen rufen.
  4. Die üblicherweise an Bord von Schiffen mitgeführten Rettungsmittel.
  5. Bau und Ausstattung von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten sowie die einzelnen Ausrüstungsgegenstände.
  6. Besondere Merkmale und Einrichtungen von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten.
  7. Verschiedene Typen von Vorrichtungen für das Aussetzen von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten.
  8. Methoden des Aussetzens von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten bei grober See.
  9. Nach dem Verlassen des Schiffes zu treffende Maßnahmen.
  10. Manövrieren von Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten bei schwerem Wetter.
  11. Benutzung der Fangleinen, der Treibanker und der sonstigen Ausrüstung.
  12. Zuteilung von Lebensmitteln und Wasser in Rettungsbooten und -flößen.
  13. Rettungsmethoden durch Hubschrauber.
  14. Benutzung der Erste-Hilfe-Ausrüstung und Wiederbelebungs-techniken.
  15. Funktechnische Rettungsmittel in Überlebensfahrzeugen und Bereitschaftsbooten einschließlich Satelliten-Funkbaken zur Kennzeichnung der Seenotposition.
  16. Auswirkungen der Unterkühlung und Möglichkeiten zu ihrer Verhütung; Verwendung von Schutzdecken und Schutzkleidung einschließlich Eintauchanzügen und Wärmeschutzhilfsmitteln.
  17. Methoden zum Anlassen und Betreiben des Motors eines Überlebensfahrzeugs oder Bereitschaftsboots sowie der Benutzung seines Zubehörs sowie Handhabung eines Feuerlöschers.
  18. Einsatz von Bereitschaftsbooten und Rettungsbooten zum Sammeln von Rettungsflößen und zur Rettung Überlebender und im Wasser Schwimmender.
  19. Art und Weise, Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote auf Strand zu setzen.
-