

---

**2018**                      **Ausgegeben zu Bonn am 26. November 2018**                      **Nr. 22**

---

Tag	Inhalt	Seite
14.11.2018	Elfte Verordnung über Änderungen der Anlage des Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten .....	514
18.10.2018	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des deutsch-französischen Ergänzungsprotokolls über den grenzüberschreitenden Einsatz von Luftfahrzeugen .....	567
18.10.2018	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Zweiten Protokolls zur Haager Konvention vom 14. Mai 1954 zum Schutz von Kulturgut bei bewaffneten Konflikten .....	567
23.10.2018	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über den Straßenverkehr .....	568
26.10.2018	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des WIPO-Urheberrechtsvertrags (WCT) .....	568
26.10.2018	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über Maßnahmen zum Verbot und zur Verhütung der rechtswidrigen Einfuhr, Ausfuhr und Übereignung von Kulturgut .....	569
26.10.2018	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens gegen Diskriminierung im Unterrichtswesen .....	569
29.10.2018	Bekanntmachung zum Geltungsbereich und zum Protokoll über die Vorrechte und Immunitäten der Europäischen Organisation für die Astronomische Forschung in der Südlichen Hemisphäre .....	570
29.10.2018	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Markenrechtsvertrags von Singapur .....	571
30.10.2018	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens von Paris .....	572
31.10.2018	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des WIPO-Vertrags über Darbietungen und Tonträger (WPPT) .....	572
2.11.2018	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Protokolls zum Europa-Mittelmeer-Assoziationsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Libanesischen Republik andererseits anlässlich des Beitritts der Republik Bulgarien und Rumäniens zur Europäischen Union .....	573
2.11.2018	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Fakultativ-Protokolls über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten zu dem Wiener Übereinkommen über diplomatische Beziehungen .....	574
5.11.2018	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung .....	574
5.11.2018	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über die gegenseitige Amtshilfe in Steuersachen in seiner geänderten Fassung und zur Mehrseitigen Vereinbarung zwischen den zuständigen Behörden über den Austausch von Informationen über Finanzkonten .....	575
7.11.2018	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Fakultativprotokolls zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen .....	576

---

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

**Vom 14. November 2018**

Auf Grund des Artikels 2 des STCW-Gesetzes vom 25. März 1982 (BGBl. 1982 II S. 297), der zuletzt durch Artikel 598 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung:

**Artikel 1**

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

**Artikel 2**

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

—————

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 14. November 2018

Der Bundesminister  
für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Andreas Scheuer

EntschlieÙung MSC.416(97)  
(angenommen am 25. November 2016)  
Änderungen  
des Internationalen Übereinkommens von 1978  
über Normen für die Ausbildung,  
die Erteilung von Befähigungszeugnissen  
und den Wachdienst von Seeleuten (STCW)  
in der jeweils geltenden Fassung

Resolution MSC.416(97)  
(adopted on 25 November 2016)  
Amendments to  
the International Convention on Standards  
of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers  
(STCW), 1978,  
as amended

Résolution MSC.416(97)  
(adoptée le 25 novembre 2016)  
Amendements  
à la Convention internationale de 1978  
sur les normes de formation des gens de mer,  
de délivrance des brevets et de veille  
(Convention STCW),  
telle que modifiée

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,

recalling Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

recalling also article XII of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 ("the Convention"), concerning the procedures for amending the Convention,

recalling further that the Committee, by resolution MSC.386(94), adopted, inter alia, the new chapter XIV of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended,

also recalling that the Committee, by resolution MSC.385(94), adopted the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code), which will take effect on 1 January 2017 upon entry into force of

Le Comité de la sécurité maritime,

rappelant l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

rappelant également l'article XII de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille («la Convention»), qui a trait à la procédure d'amendement de la Convention,

rappelant aussi que, par la résolution MSC.386(94), il a adopté notamment le nouveau chapitre XIV de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée,

rappelant en outre que, par la résolution MSC.385(94), il a adopté le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire), lequel prendra

Der Schiffssicherheitsausschuss –

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

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

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

ebenso gestützt darauf, dass der Ausschuss mit EntschlieÙung MSC.385(94) den Internationalen Code für Schiffe, die in Polargewässern verkehren (Polar Code), angenommen hat, der am 1. Januar 2017

the new chapter XIV of the SOLAS Convention,

noting that there will be a transitional period between the entry into force of the Polar Code and the amendments to the STCW Convention, and that section B-V/g of the STCW Code provides guidance regarding the training of masters and officers for ships operating in polar waters which should be applied by Administrations during the transitional period,

also recalling that the Committee, at its ninety-sixth session, decided to provide the Member States with a single resolution of amendments to the Convention, including those related to the Polar Code and to passenger ship-specific training and certification,

having considered, at its ninety-seventh session, amendments to the Convention proposed and circulated in accordance with article XII(1)(a)(i) thereof,

- 1 adopts, in accordance with article XII(1)(a)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;
- 2 determines, in accordance with article XII(1)(a)(vii)(2) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2018, unless, prior to that date, more than one third of Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more, have notified the Secretary-General of the Organization of their objections to the amendments;
- 3 invites Parties to note that, in accordance with article XII(1)(a)(ix) of the Convention, that the amendments annexed hereto shall enter into force on 1 July 2018 upon their acceptance, in accordance with paragraph 2 above;
- 4 urges Parties to implement the amendments to regulation I/1.1, regulation I/11 and regulation V/4 at an early stage;
- 5 invites Parties to recognize seafarers' certificates issued by a Party at an early stage, in accordance with paragraph 4 above, and prior to the entry into force of amendments to regulation V/4;

effet le 1<sup>er</sup> janvier 2017, lorsque le nouveau chapitre XIV de la Convention SOLAS entrera en vigueur,

notant qu'il y aura une période de transition entre l'entrée en vigueur du Recueil sur la navigation polaire et celle des amendements à la Convention STCW et que la section B-V/g du Code STCW contient des recommandations concernant la formation des capitaines et des officiers servant à bord des navires exploités dans les eaux polaires que les Administrations devraient appliquer pendant cette période de transition,

rappelant par ailleurs que, à sa quatre-vingt-seizième session, il a décidé de fournir aux États Membres une résolution unique portant adoption de l'ensemble des amendements à la Convention, y compris les amendements relatifs au Recueil sur la navigation polaire et les amendements relatifs à la formation propre aux navires à passagers et à la délivrance des titres,

ayant examiné, à sa quatre-vingt-dix-septième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article XII 1) a) i) de la Convention,

1. adopte, conformément à l'article XII 1) a) iv) de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution;
2. décide que, conformément à l'article XII 1) a) vii) 2) de la Convention, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1<sup>er</sup> janvier 2018, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute égale ou supérieure à 100, n'aient notifié au Secrétaire général de l'Organisation qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;
3. invite les Parties à noter que, conformément à l'article XII 1) a) ix) de la Convention, les amendements ci-joints entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;
4. prie instamment les Parties d'appliquer rapidement les amendements aux règles I/1.1, I/11 et V/4;
5. invite les Parties à reconnaître de manière anticipée les titres délivrés aux gens de mer par une autre Partie conformément au paragraphe 4 ci-dessus et ce, avant l'entrée en vigueur des amendements à la règle V/4;

mit dem Inkrafttreten des neuen Kapitels XIV des SOLAS-Übereinkommens wirksam werden wird,

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

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

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

1. beschließt nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv des Übereinkommens Änderungen des Übereinkommens, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. bestimmt nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens, dass die genannten Änderungen als am 1. Januar 2018 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Tag mehr als ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte an Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 100 oder mehr ausmachen, dem Generalsekretär der Organisation ihren Einspruch gegen die Änderungen notifiziert haben;
3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ix des Übereinkommens die in der Anlage zu dieser Entschließung enthaltenen Änderungen nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser Entschließung am 1. Juli 2018 in Kraft treten;
4. ersucht die Vertragsparteien dringend, die Änderungen der Regel I/1.1, Regel I/11 und Regel V/4 frühzeitig umzusetzen;
5. fordert die Vertragsparteien auf, die von einer Vertragspartei erteilten Befähigungszeugnisse von Seeleuten nach Nummer 4 frühzeitig und vor dem Inkrafttreten der Änderungen der Regel V/4 anzuerkennen;

- |   |  |    |  |    |  |
|---|--|----|--|----|--|
| 6 | requests the Secretary-General, for the purposes of article XII(1)(a)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the Convention; | 6. | prie le Secrétaire général de transmettre, en application de l'article XII 1) a) v) de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties à la Convention; | 6. | ersucht den Generalsekretär, nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsparteien des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln; |
| 7 | requests also the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization, which are not Parties to the Convention.   | 7. | prie également le Secrétaire général de transmettre des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à la Convention.   | 7. | ersucht den Generalsekretär ebenso, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Übereinkommens sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.  |

**Annex**  
**Amendments to**  
**the International Convention on**  
**Standards of Training, Certification**  
**and Watchkeeping for Seafarers**  
**(STCW), 1978,**  
**as amended**

Chapter I

General provisions

- 1 In regulation I/1.1, the following new definitions are added:

„.42 Polar Code means the International Code for Ships Operating in Polar Waters, as defined in SOLAS regulation XIV/1.1.

.43 Polar waters means Arctic waters and/or the Antarctic area, as defined in SOLAS regulations XIV/1.2 to XIV/1.4.”

- 2 In regulation I/11, after the existing paragraph 3, the following new paragraph is inserted and the subsequent paragraphs are renumbered accordingly:

„4 Every master or officer shall, for continuing seagoing service on board ships operating in polar waters, meet the requirements of paragraph 1 of this regulation and be required, at intervals not exceeding five years, to establish continued professional competence for ships operating in polar waters in accordance with section A-1/11, paragraph 4 of the STCW Code.”

Chapter V

Special training requirements for personnel on certain types of ships

- 3 In chapter V, the existing regulation V/2 is replaced by the following:

**“Regulation V/2**  
**Mandatory minimum requirements for the training and qualifications of masters, officers, ratings and other personnel on passenger ships**

- 1 This regulation applies to masters, officers, ratings and other personnel serving on board passenger ships engaged on international voyages. Administrations shall de-

**Annexe**  
**Amendements**  
**à la Convention internationale**  
**de 1978 sur les normes de**  
**formation des gens de mer, de**  
**délivrance des brevets et de veille**  
**(convention STCW),**  
**telle que modifiée**

Chapitre I

Dispositions générales

- 1 Dans la règle I/1.1, les nouvelles définitions suivantes sont ajoutées:

«.42 Recueil sur la navigation polaire désigne le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, tel que défini à la règle XIV/1.1 de la Convention SOLAS.

.43 Eaux polaires désigne les eaux arctiques et/ou la zone de l'Antarctique, telles que définies aux règles XIV/1.2 à XIV/1.4 de la Convention SOLAS.»

- 2 Dans la règle I/11, le nouveau paragraphe suivant est inséré après l'actuel paragraphe 3 et les paragraphes qui suivent sont renumérotés en conséquence:

«4 Tout capitaine et tout officier doit, pour continuer de servir en mer à bord de navires exploités dans les eaux polaires, satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 de la présente règle et être tenu, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, de justifier du maintien de sa compétence professionnelle pour servir à bord de navires exploités dans les eaux polaires, conformément au paragraphe 4 de la section A-I/11 du Code STCW.»

Chapitre V

Normes concernant la formation spéciale requise pour le personnel de certains types de navires

- 3 Dans le chapitre V, le texte de l'actuelle règle V/2 est remplacé par le suivant:

**«Règle V/2**  
**Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines, des officiers, des matelots et autre personnel des navires à passagers**

- 1 La présente règle s'applique aux capitaines, officiers, matelots et autre personnel servant à bord des navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux. Les

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

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

- 1 In Regel I/1 Absatz 1 werden die folgenden neuen Begriffsbestimmungen angefügt:

„.42 der Ausdruck ‚Polar Code‘ bezeichnet den Internationalen Code für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, nach der Begriffsbestimmung in SOLAS-Regel XIV/1.1;

.43 der Ausdruck ‚Polargewässer‘ bezeichnet arktische Gewässer und/oder das Antarktische Gebiet nach den Begriffsbestimmungen in den SOLAS-Regeln XIV/1.2 bis XIV/1.4.“

- 2 In Regel I/11 wird nach dem bisherigen Absatz 3 folgender neuer Absatz eingefügt und die nachfolgenden Absätze werden entsprechend umnummeriert:

„4 Um seinen Dienst auf See an Bord von Schiffen, die in Polargewässern verkehren, fortzusetzen, muss jeder Kapitän oder Schiffsoffizier die Vorschriften des Absatzes 1 erfüllen und ist verpflichtet, in Zeitabständen von höchstens fünf Jahren seine fortdauernde fachliche Befähigung für den Dienst auf Schiffen, die in Polargewässern verkehren, nach Abschnitt A-I/11 Absatz 4 des STCW-Codes nachzuweisen.“

Kapitel V

Besondere Ausbildungsanforderungen für das Personal auf bestimmten Schiffstypen

- 3 In Kapitel V wird die bisherige Regel V/2 durch folgenden Wortlaut ersetzt:

**„Regel V/2**  
**Verbindliche Mindestanforderungen für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Schiffsoffizieren, Schiffsteuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen**

- 1 Diese Regel findet auf Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsteute und sonstige Mitglieder des Personals Anwendung, die auf in der Auslandsfahrt eingesetzten Fahrgast-

- termine the applicability of these requirements to personnel serving on passenger ships engaged on domestic voyages.
- 2 Before being assigned shipboard duties, all persons serving on a passenger ship shall meet the requirements of section A-VI/1, paragraph 1 of the STCW Code.
- 3 Masters, officers, ratings and other personnel serving on board passenger ships shall complete the training and familiarization required by paragraphs 5 to 9 below, in accordance with their capacity, duties and responsibilities.
- 4 Masters, officers, ratings and other personnel, who are required to be trained in accordance with paragraphs 7 to 9 below shall, at intervals not exceeding five years, undertake appropriate refresher training or be required to provide evidence of having achieved the required standard of competence within the previous five years.
- 5 Personnel serving on board passenger ships shall complete passenger ship emergency familiarization appropriate to their capacity, duties and responsibilities as specified in section A-V/2, paragraph 1 of the STCW Code.
- 6 Personnel providing direct service to passengers in passenger spaces on board passenger ships shall complete the safety training specified in section A-V/2, paragraph 2 of the STCW Code.
- 7 Masters, officers, ratings qualified in accordance with chapters II, III and VII and other personnel designated on the muster list to assist passengers in emergency situations on board passenger ships, shall complete passenger ship crowd management training as specified in section A-V/2, paragraph 3 of the STCW Code.
- 8 Masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and any person designated on the muster list of having responsibility for the safety of passengers in emergency situations on board passenger ships shall complete approved training in crisis manage-
- Administrations décident si ces prescriptions doivent s'appliquer au personnel servant à bord des navires à passagers qui effectuent des voyages nationaux.
- 2 Avant d'être affectées à des tâches à bord, toutes les personnes servant à bord d'un navire à passagers doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 de la section A-VI/1 du Code STCW.
- 3 Les capitaines, officiers, matelots et autre personnel servant à bord des navires à passagers doivent suivre la formation et la familiarisation prescrites aux paragraphes 5 à 9 ci-dessous qui correspondent à leur capacité, leurs tâches et leurs responsabilités.
- 4 Les capitaines, officiers, matelots et autre personnel qui sont tenus d'avoir accompli la formation prescrite aux paragraphes 7 à 9 ci-dessous doivent, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, suivre une formation appropriée pour la remise à niveau de leurs connaissances ou prouver qu'ils ont atteint la norme de compétence requise au cours des cinq dernières années.
- 5 Le personnel servant à bord des navires à passagers doit suivre la formation de familiarisation aux situations d'urgence à bord des navires à passagers qui correspond à sa capacité, ses tâches et ses responsabilités, telle que spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/2 du Code STCW.
- 6 Le personnel assurant directement un service aux passagers dans des locaux à passagers à bord de navires à passagers doit suivre la formation en matière de sécurité spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/2 du Code STCW.
- 7 Les capitaines, officiers, matelots qualifiés conformément aux chapitres II, III et VII et autre personnel désigné sur le rôle d'appel pour aider les passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent suivre la formation en matière d'encadrement des passagers à bord des navires à passagers spécifiée au paragraphe 3 de la section A-V/2 du Code STCW.
- 8 Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne désignée sur le rôle d'appel comme ayant une responsabilité dans la sécurité des passagers dans des situations d'urgence à bord de navires à passagers doivent suivre une formation ap-
- schiffen Dienst tun. Die Verwaltungen entscheiden über die Geltung dieser Anforderungen für Personal, das auf in der Inlandsfahrt eingesetzten Fahrgastschiffen Dienst tut.
- 2 Alle Personen, die auf einem Fahrgastschiff Dienst tun, müssen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden, die Anforderungen des Abschnitts A-VI/1 Absatz 1 des STCW-Codes erfüllen.
- 3 Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsleute und sonstige Mitglieder des Personals, die auf Fahrgastschiffen Dienst tun, müssen die Ausbildung und die Einführungsausbildung abschließen, die je nach ihrer Dienststellung, ihren Aufgaben und ihren Verantwortlichkeiten in den Absätzen 5 bis 9 vorgeschrieben sind.
- 4 Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsleute und sonstige Mitglieder des Personals, denen eine Ausbildung nach den Absätzen 7 bis 9 vorgeschrieben ist, müssen sich in Zeitabständen von höchstens fünf Jahren einer entsprechenden Auffrischungsausbildung unterziehen oder den Nachweis erbringen, dass sie in den vorangegangenen fünf Jahren die der vorgeschriebenen Norm entsprechende Befähigung erlangt haben.
- 5 Mitglieder des Personals, die auf Fahrgastschiffen Dienst tun, müssen die ihrer Dienststellung, ihren Aufgaben und ihren Verantwortlichkeiten entsprechende Einführungsausbildung für Notfälle auf Fahrgastschiffen nach Abschnitt A-V/2 Absatz 1 des STCW-Codes abschließen.
- 6 Mitglieder des Personals, die Fahrgästen in Fahrgasträumen an Bord von Fahrgastschiffen unmittelbare Dienste leisten, müssen die Sicherheitsausbildung nach Abschnitt A-V/2 Absatz 2 des STCW-Codes abschließen.
- 7 Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsleute, deren Befähigung die Voraussetzungen der Kapitel II, III und VII erfüllt, und sonstige Mitglieder des Personals, die laut Eintragung in der Sicherheitsrolle dazu eingeteilt sind, Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen in Notfällen Hilfe zu leisten, müssen eine Ausbildung in der Führung von Menschenmengen auf Fahrgastschiffen nach Abschnitt A-V/2 Absatz 3 des STCW-Codes abschließen.
- 8 Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite technische Schiffsoffiziere und jede Person, die laut Eintragung in der Sicherheitsrolle für die Sicherheit von Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen in Notfällen verantwortlich ist, müssen eine

ment and human behaviour as specified in section A-V/2, paragraph 4 of the STCW Code.

9 Masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and every person assigned immediate responsibility for embarking and disembarking passengers, for loading, discharging or securing cargo, or for closing hull openings on board ro-ro passenger ships, shall complete approved training in passenger safety, cargo safety and hull integrity as specified in section A-V/2, paragraph 5 of the STCW Code.

10 Administrations shall ensure that documentary evidence of the training which has been completed is issued to every person found qualified in accordance with paragraphs 6 to 9 of this regulation.”

4 In chapter V, the following new regulation is added:

**“Regulation V/4**

**Mandatory minimum requirements for the training and qualifications of masters and deck officers on ships operating in polar waters**

1 Masters, chief mates and officers in charge of a navigational watch on ships operating in polar waters shall hold a certificate in basic training for ships operating in polar waters, as required by the Polar Code.

2 Every candidate for a certificate in basic training for ships operating in polar waters shall have completed an approved basic training for ships operating in polar waters and meet the standard of competence specified in section A-V/4, paragraph 1, of the STCW Code.

3 Masters and chief mates on ships operating in polar waters, shall hold a certificate in advanced training for ships operating in polar waters, as required by the Polar Code.

4 Every candidate for a certificate in advanced training for ships operating in polar waters shall:

prouvée en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain, telle que spécifiée au paragraphe 4 de la section A-V/2 du Code STCW.

9 Les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne désignée comme ayant une responsabilité directe dans l'embarquement et le débarquement des passagers, le chargement, le déchargement ou l'assujettissement de la cargaison ou la fermeture des ouvertures de coque à bord des navires rouliers à passagers doivent suivre une formation approuvée en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque, telle que spécifiée au paragraphe 5 de la section A-V/2 du Code STCW.

10 Les Administrations doivent veiller à ce qu'une attestation de la formation reçue soit délivrée à toute personne dont les qualifications satisfont aux conditions requises aux paragraphes 6 à 9 de la présente règle.»

4 Dans le chapitre V, la nouvelle règle suivante est ajoutée:

**«Règle V/4**

**Prescriptions minimales obligatoires concernant la formation et les qualifications des capitaines et des officiers de pont des navires exploités dans les eaux polaires**

1 Les capitaines, les seconds et les officiers chargés du quart à la passerelle à bord des navires exploités dans les eaux polaires doivent être titulaires d'un certificat de formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires, comme l'exige le Recueil sur la navigation polaire.

2 Tout candidat à un certificat de formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires doit avoir accompli une formation de base approuvée pour navires exploités dans les eaux polaires et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 1 de la section A-V/4 du Code STCW.

3 Les capitaines et les seconds des navires exploités dans les eaux polaires doivent être titulaires d'un certificat de formation avancée pour navires exploités dans les eaux polaires, comme l'exige le Recueil sur la navigation polaire.

4 Tout candidat au certificat de formation avancée pour navires exploités dans les eaux polaires doit:

zugelassene Ausbildung in Krisenbewältigung und in menschlichen Verhaltensweisen nach Abschnitt A-V/2 Absatz 4 des STCW-Codes abschließen.

9 Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite technische Schiffsoffiziere und jede Person, der eine unmittelbare Verantwortung für das An- und Vonbordgehen von Fahrgästen, für das Laden, Löschen oder Sichern von Ladung oder für das Verschließen von Öffnungen in der Außenhaut an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen zugewiesen ist, müssen eine zugelassene Ausbildung in Fahrgastsicherheit, Ladungssicherheit und Dichtigkeit des Schiffskörpers nach Abschnitt A-V/2 Absatz 5 des STCW-Codes abschließen.

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

4 In Kapitel V wird folgende neue Regel angefügt:

**„Regel V/4**

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

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

2 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/4 Absatz 1 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.

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

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

- |   |   |  |
|---|---|--|
| <p>.1 meet the requirements for certification in basic training for ships in polar waters;</p> <p>.2 have at least two (2) months of approved seagoing service in the deck department, at management level or while performing watchkeeping duties at the operational level, within polar waters or other equivalent approved seagoing service; and</p> <p>.3 have completed approved advanced training for ships operating in polar waters and meet the standard of competence specified in section A-V/4, paragraph 2 of the STCW Code.</p> <p>5 Administrations shall ensure that a Certificate of Proficiency is issued to seafarers who are qualified in accordance with paragraphs 2 or 4, as appropriate.</p>  | <p>.1 satisfaire aux prescriptions relatives à la délivrance du certificat de formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires;</p> <p>.2 avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de deux (2) mois au moins dans le service Pont, à un niveau de direction ou en exécutant des tâches relatives à la tenue du quart au niveau opérationnel, à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un autre service en mer approuvé équivalent; et</p> <p>.3 avoir suivi une formation avancée approuvée pour navires exploités dans les eaux polaires et satisfaire à la norme de compétence spécifiée au paragraphe 2 de la section A-V/4 du Code STCW.</p> <p>5 Les Administrations doivent veiller à ce qu'un certificat d'aptitude soit délivré aux gens de mer dont les qualifications satisfont aux conditions requises au paragraphe 2 ou 4, selon le cas.</p>   | <p>.1 die Anforderungen für die Erteilung eines Zeugnisses über eine Grundausbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, erfüllen;</p> <p>.2 eine zugelassene Seefahrzeit von mindestens zwei Monaten Dauer im Decksbereich, auf der Führungsebene oder bei der Wahrnehmung des Wachdienstes auf der Betriebsebene in Polargewässern oder eine andere gleichwertige zugelassene Seefahrzeit abgeleistet haben;</p> <p>.3 eine zugelassene Fortbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, abgeschlossen haben und die in Abschnitt A-V/4 Absatz 2 des STCW-Codes festgelegte Befähigungsnorm erfüllen.</p> <p>5 Die Verwaltungen stellen sicher, dass Seeleuten, deren Befähigung die Voraussetzungen des Absatzes 2 oder 4 erfüllt, ein Fachkundenzeugnis erteilt wird.</p>   |
| <p>Transitional provisions</p> <p>6 Until 1 July 2020, seafarers who commenced approved seagoing service in polar waters prior to 1 July 2018 shall be able to establish that they meet the requirements of paragraph 2 by:</p> <p>.1 having completed approved seagoing service on board a ship operating in polar waters or equivalent approved seagoing service, performing duties in the deck department at the operational or management level, for a period of at least three months in total during the preceding five years; or</p> <p>.2 having successfully completed a training course meeting the training guidance established by the Organization for ships operating in polar waters.</p> <p>7 Until 1 July 2020, seafarers who commenced approved seagoing service in polar waters prior to 1 July 2018 shall be able to establish that they meet the requirements of paragraph 4 by:</p> <p>.1 having completed approved seagoing service on board a ship operating in polar waters or equivalent approved seagoing service, performing duties in the deck department at management level, for a period of at least three months in total during</p> | <p>Dispositions transitoires</p> <p>6 Jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2020, les gens de mer qui ont commencé un service en mer approuvé dans les eaux polaires avant le 1<sup>er</sup> juillet 2018 doivent être en mesure de prouver qu'ils satisfont aux prescriptions énoncées au paragraphe 2 en ayant:</p> <p>.1 accompli un service en mer approuvé à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un service en mer approuvé équivalent, et exécuté des tâches dans le service Pont au niveau opérationnel ou de direction pendant une période d'au moins trois mois au total au cours des cinq années précédentes; ou</p> <p>.2 suivi avec succès un cours de formation satisfaisant aux recommandations en matière de formation établies par l'Organisation pour les navires exploités dans les eaux polaires.</p> <p>7 Jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2020, les gens de mer qui ont commencé un service en mer approuvé dans les eaux polaires avant le 1<sup>er</sup> juillet 2018 doivent être en mesure de prouver qu'ils satisfont aux prescriptions énoncées au paragraphe 4 en ayant:</p> <p>.1 accompli un service en mer approuvé à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un service en mer approuvé équivalent, et exécuté des tâches dans le service Pont au niveau de direction pendant une période d'au moins trois mois au</p> | <p>Übergangsbestimmungen</p> <p>6 Bis zum 1. Juli 2020 können Seeleute, die vor dem 1. Juli 2018 eine zugelassene Seefahrzeit in Polargewässern abzuweisen begonnen haben, die Tatsache, dass sie die Anforderungen des Absatzes 2 erfüllen, dadurch belegen, dass sie</p> <p>.1 innerhalb der vorangegangenen fünf Jahre insgesamt mindestens drei Monate lang eine zugelassene Seefahrzeit an Bord eines Schiffes, das in Polargewässern verkehrt, oder eine gleichwertige zugelassene Seefahrzeit abgeleistet haben, im Rahmen derer sie Aufgaben im Decksbereich auf der Betriebs- oder Führungsebene wahrgenommen haben, oder</p> <p>.2 einen Ausbildungslehrgang erfolgreich abgeschlossen haben, der den Ausbildungsanleitungen entspricht, die für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, von der Organisation festgelegt wurden.</p> <p>7 Bis zum 1. Juli 2020 können Seeleute, die vor dem 1. Juli 2018 eine zugelassene Seefahrzeit in Polargewässern abzuweisen begonnen haben, die Tatsache, dass sie die Anforderungen des Absatzes 4 erfüllen, dadurch belegen, dass sie</p> <p>.1 innerhalb der vorangegangenen fünf Jahre insgesamt mindestens drei Monate lang eine zugelassene Seefahrzeit an Bord eines Schiffes, das in Polargewässern verkehrt, oder eine gleichwertige zugelassene Seefahrzeit abgeleistet haben, im</p> |

the preceding five years; or	total au cours des cinq années précédentes; ou	Rahmen derer sie Aufgaben im Decksbereich auf der Führungsebene wahrgenommen haben, oder
.2 having successfully completed a training course meeting the training guidance established by the Organization for ships operating in polar waters and having completed approved seagoing service on board a ship operating in polar waters or equivalent approved seagoing service, performing duties in the deck department at the management level, for a period of at least two months in total during the preceding five years.”	.2 suivi avec succès un cours de formation satisfaisant aux recommandations en matière de formation établies par l'Organisation pour les navires exploités dans les eaux polaires et accompli un service en mer approuvé à bord d'un navire exploité dans les eaux polaires, ou un service en mer approuvé équivalent, et exécuté des tâches dans le service Pont au niveau de direction pendant une période d'au moins deux mois au total au cours des cinq années précédentes.»	.2 einen Ausbildungslehrgang erfolgreich abgeschlossen haben, der den Ausbildungsanleitungen entspricht, die für Schiffe, die in Polargewässern verkehren, von der Organisation festgelegt wurden, und innerhalb der vorangegangenen fünf Jahre insgesamt mindestens zwei Monate lang eine zugelassene Seefahrtzeit an Bord eines Schiffes, das in Polargewässern verkehrt, oder eine gleichwertige zugelassene Seefahrtzeit abgeleistet haben, im Rahmen derer sie Aufgaben im Decksbereich auf der Führungsebene wahrgenommen haben.“

EntschlieÙung MSC.417(97)  
(angenommen am 25. November 2016)  
Änderungen des Teils A  
des Codes für die Ausbildung,  
die Erteilung von Befähigungszeugnissen  
und den Wachdienst von Seeleuten  
(STCW-Code)

Resolution MSC.417(97)  
(adopted on 25 November 2016)  
Amendments to part A  
of the Seafarers' Training,  
Certification and Watchkeeping  
(STCW) Code

Résolution MSC.417(97)  
(adoptée le 25 novembre 2016)  
Amendements  
à la partie A du Code  
de formation des gens de mer,  
de délivrance des brevets et de veille  
(Code STCW)

(Übersetzung)

The Maritime Safety Committee,

Le Comité de la sécurité maritime,

Der Schiffssicherheitsausschuss –

recalling Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

rappelant l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

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

recalling also article XII and regulation I/1.2.3 of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 ("the Convention"), concerning the procedures for amending part A of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code,

rappelant également l'article XII et la règle I/1.2.3 de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) («la Convention»), qui ont trait à la procédure d'amendement de la partie A du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Code STCW),

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

noting that there will be a transitional period between the entry into force of the International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code), as adopted by resolution MSC.385(94), and the amendments to the STCW Convention, and that section B-V/g of the STCW Code provides guidance regarding the training of masters and officers for ships operating in polar waters which should be applied by Administrations during the transitional period,

notant qu'il y aura une période de transition entre l'entrée en vigueur du Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Recueil sur la navigation polaire), tel qu'adopté par la résolution MSC.385(94), et celle des amendements à la Convention STCW et que la section B-V/g du Code STCW contient des recommandations concernant la formation des capitaines et des officiers servant à bord des navires exploités dans les eaux polaires que les Administrations devraient appliquer pendant cette période de transition,

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

having considered, at its ninety-seventh session, amendments to part A of the STCW Code, proposed and circulated in accordance with Article XII(1)(a)(i) of the Convention,

ayant examiné, à sa quatre-vingt-dix-septième session, les amendements à la partie A du Code STCW qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article XII 1) a) i) de la Convention,

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

- |   |   |   |
|---|---|---|
| <p>1 adopts, in accordance with article XII(1)(a)(iv) of the Convention, amendments to the STCW Code, the text of which is set out in the annex to the present resolution;</p> <p>2 determines, in accordance with article XII(1)(a)(vii)(2) of the Convention, that the said amendments to the STCW Code shall be deemed to have been accepted on 1 January 2018, unless, prior to that date, more than one third of Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more, have notified the Secretary-General of the Organization that they object to the amendments;</p> <p>3 invites Parties to note that, in accordance with article XII(1)(a)(ix) of the Convention, the annexed amendments to the STCW Code shall enter into force on 1 July 2018 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;</p> <p>4 urges Parties to implement the amendments to section A-I/11 and section A-V/4 at an early stage;</p> <p>5 requests the Secretary-General, for the purposes of article XII(1)(a)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Parties to the Convention;</p> <p>6 requests also the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its annex to Members of the Organization, which are not Parties to the Convention.</p> | <p>1. adopte, conformément à l'article XII 1) a) iv) de la Convention, les amendements au Code STCW dont le texte figure en annexe à la présente résolution;</p> <p>2. décide que, conformément à l'article XII 1) a) vii) 2) de la Convention, ces amendements au Code STCW seront réputés avoir été acceptés le 1<sup>er</sup> janvier 2018, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Parties, ou des Parties dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute égale ou supérieure à 100, n'aient notifié au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre ces amendements;</p> <p>3. invite les Parties à noter que, conformément à l'article XII 1) a) ix) de la Convention, les amendements ci-joints au Code STCW entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus;</p> <p>4. prie instamment les Parties d'appliquer rapidement les amendements aux sections A-I/11 et A-V/4;</p> <p>5. prie le Secrétaire général de transmettre, en application de l'article XII 1) a) v) de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à toutes les Parties à la Convention;</p> <p>6. prie également le Secrétaire général de transmettre des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas Parties à la Convention.</p> | <p>1. beschließt nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv des Übereinkommens Änderungen des STCW-Codes, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser EntschlieÙung wiedergegeben ist;</p> <p>2. bestimmt nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer vii Nummer 2 des Übereinkommens, dass die genannten Änderungen des STCW-Codes als am 1. Januar 2018 angenommen gelten, sofern nicht vor diesem Tag mehr als ein Drittel der Vertragsparteien oder aber Vertragsparteien, deren Handelsflotten insgesamt mindestens fünfzig vom Hundert des Bruttoreumgehalts der Welthandelsflotte an Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von 100 oder mehr ausmachen, dem Generalsekretär der Organisation notifiziert haben, dass sie gegen die Änderungen Einspruch erheben;</p> <p>3. fordert die Vertragsparteien auf, zur Kenntnis zu nehmen, dass nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ix des Übereinkommens die in der Anlage beigefügten Änderungen des STCW-Codes nach ihrer Annahme gemäß Nummer 2 dieser EntschlieÙung am 1. Juli 2018 in Kraft treten;</p> <p>4. ersucht die Vertragsparteien dringend, die Änderungen des Abschnitts A-I/11 und des Abschnitts A-V/4 frühzeitig umzusetzen;</p> <p>5. ersucht den Generalsekretär, nach Artikel XII Absatz 1 Buchstabe a Ziffer v des Übereinkommens allen Vertragsparteien des Übereinkommens beglaubigte Abschriften dieser EntschlieÙung und des Wortlauts der in der Anlage enthaltenen Änderungen zu übermitteln;</p> <p>6. ersucht den Generalsekretär ebenso, den Mitgliedern der Organisation, die nicht Vertragsparteien des Übereinkommens sind, Abschriften dieser EntschlieÙung und ihrer Anlage zu übermitteln.</p> |
|---|---|---|

**Annex**  
**Amendments to part A**  
**of the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping**  
**(STCW) Code**

Chapter I

General provisions

- 1 In section A-I/11, after the existing paragraph 3, a new paragraph 4 is added as follows:

“4 Continued professional competence for masters and officers on board ships operating in polar waters, as required under regulation I/11, shall be established by:

- .1 approved seagoing service, performing functions appropriate to the certificate held, for a period of at least two months in total during the preceding five years; or
- .2 having performed functions considered to be equivalent to the seagoing service required in paragraph 4.1; or
- .3 passing an approved test; or
- .4 successfully completing an approved training course or courses.”

- 2 In section A-I/14, after existing paragraph 3, a new paragraph 4 is added as follows:

“4 Companies shall ensure that masters and officers on board their passenger ships shall have completed familiarization training to attain the abilities that are appropriate to the capacity to be filled and duties and responsibilities to be taken up, taking into account the guidance given in section B-I/14, paragraph 3 of this Code.”

Chapter V

Standards regarding special training requirements  
for personnel on certain types of ships

- 3 In chapter V, the existing section A-V/2 is replaced by the following:

“Section A-V/2

Mandatory minimum requirements  
for the training and qualification of masters, officers,  
ratings and other personnel on passenger ships

Passenger ship emergency familiarization

- 1 Before being assigned to shipboard duties, all personnel serving on board passenger ships engaged on international voyages shall have attained the abilities that are appropriate to their duties and responsibilities as follows:

Contribute to the implementation of emergency plans, instructions and procedures

- .1 Familiar with:
  - .1.1 general safety features aboard ship;
  - .1.2 location of essential safety and emergency equipment, including life-saving appliances;
  - .1.3 importance of personal conduct during an emergency; and
  - .1.4 restrictions on the use of elevators during emergencies.

Contribute to the effective communication with passengers during an emergency

- .2 Ability to:
  - .2.1 communicate in the working language of the ship;
  - .2.2 non-verbally communicate safety information; and
  - .2.3 understand one of the languages in which emergency announcements may be broadcast on the ship during an emergency or drill.

Safety training for personnel providing direct service to passengers in passenger spaces

- 2 Before being assigned to shipboard duties, personnel providing direct service to passengers in passenger spaces shall receive the additional safety training required by regulation V/2, paragraph 6, that ensures at least the attainment of the abilities as follows:

Communication

- .1 Ability to communicate with passengers during an emergency, taking into account:
  - .1.1 the language or languages appropriate to the principal nationalities of passengers carried on the particular route;
  - .1.2 the likelihood that an ability to use an elementary English vocabulary for basic instructions can provide a means of communicating with a passenger in need of assistance whether or not the passenger and crew member share a common language;

- .1.3 the possible need to communicate during an emergency by some other means, such as by demonstration, or hand signals, or calling attention to the location of instructions, muster stations, life-saving devices or evacuation routes, when oral communication is impractical;
- .1.4 the extent to which complete safety instructions have been provided to passengers in their native language or languages; and
- .1.5 the languages in which emergency announcements may be broadcast during an emergency or drill to convey critical guidance to passengers and to facilitate crew members in assisting passengers.

#### Life-saving appliances

- .2 Ability to demonstrate to passengers the use of personal life-saving appliances.

#### Embarkation procedures

- .3 Embarking and disembarking passengers, with special attention to disabled persons and persons needing assistance.

#### Passenger ship crowd management training

- 3 Before being assigned to shipboard duties, masters, officers, ratings qualified in accordance with chapters II, III and VII and personnel designated on the muster list to assist passengers in emergency situations shall:

- .1 have successfully completed the crowd management training required by regulation V/2, paragraph 7, as set out in table A-V/2-1; and
- .2 be required to provide evidence that the training has been completed in accordance with table A-V/2-1.

#### Crisis management and human behaviour training

- 4 Before being assigned to shipboard duties, masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and any person designated on the muster list as having responsibility for the safety of passengers in emergency situations shall:

- .1 have successfully completed the approved crisis management and human behaviour training required by regulation V/2, paragraph 8, as set out in table A-V/2-2; and
- .2 be required to provide evidence that the required standard of competence has been achieved in accordance with the methods and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-V/2-2.

#### Passenger safety, cargo safety and hull integrity training

- 5 Before being assigned to shipboard duties, masters, chief engineer officers, chief mates, second engineer officers and every person assigned immediate responsibility for embarking and disembarking passengers, for loading, discharging or securing cargo, or for closing hull openings on board ro-ro passenger ships shall receive the passenger safety, cargo safety and hull integrity training required by regulation V/2, paragraph 9, that ensures at least attainment of the abilities that are appropriate to their duties and responsibilities as follows:

#### Loading and embarkation procedures

- .1 Ability to apply properly the procedures established for the ship regarding:
  - .1.1 loading and discharging vehicles, rail cars and other cargo transport units, including related communications;
  - .1.2 lowering and hoisting ramps;
  - .1.3 setting up and stowing retractable vehicle decks; and
  - .1.4 embarking and disembarking passengers, with special attention to disabled persons and persons needing assistance.

#### Carriage of dangerous goods

- .2 Ability to apply any special safeguards, procedures and requirements regarding the carriage of dangerous goods on board ro-ro passenger ships.

#### Securing cargoes

- .3 Ability to:
  - .3.1 apply correctly the provisions of the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing to the vehicles, rail cars and other cargo transport units carried; and
  - .3.2 use properly the cargo-securing equipment and materials provided, taking into account their limitations.

#### Stability, trim and stress calculations

- .4 Ability to:
  - .4.1 make proper use of the stability and stress information provided;
  - .4.2 calculate stability and trim for different conditions of loading, using the stability calculators or computer programs provided;
  - .4.3 calculate load factors for decks; and
  - .4.4 calculate the impact of ballast and fuel transfers on stability, trim and stress.

#### Opening, closing and securing hull openings

- .5 Ability to:
  - .5.1 apply properly the procedures established for the ship regarding the opening, closing and securing of bow, stern and side doors and ramps and to correctly operate the associated systems; and
  - .5.2 conduct surveys on proper sealing.

Ro-ro deck atmosphere

.6 Ability to:

.6.1 use equipment, where carried, to monitor atmosphere in ro-ro spaces; and

.6.2 apply properly the procedures established for the ship for ventilation of ro-ro spaces during loading and discharging of vehicles, while on voyage and in emergencies.

**Table A-V/2-1**

Specification of minimum standard of competence in  
passenger ship crowd management training

<b>Column 1</b>	<b>Column 2</b>	<b>Column 3</b>	<b>Column 4</b>
<b>Competence</b>	<b>Knowledge, understanding and proficiency</b>	<b>Methods for demonstrating competence</b>	<b>Criteria for evaluating competence</b>
Contribute to the implementation of shipboard emergency plans and procedures to muster and evacuate passengers	<p>Knowledge of the shipboard emergency plans, instructions and procedures related to the management and evacuation of passengers</p> <p>Knowledge of applicable crowd management techniques and relevant equipment to be used to assist passengers in an emergency situation</p> <p>Knowledge of muster lists and emergency instructions</p>	Assessment of evidence obtained from training and/or instruction	Actions taken in case of an emergency are appropriate and comply with established procedures
Assist passengers <i>en route</i> to muster and embarkation stations	<p>Ability to give clear reassuring orders</p> <p>Ability to manage passengers in corridors, staircases and passageways</p> <p>Understanding the importance of and having the ability to maintain escape routes clear of obstructions</p> <p>Knowledge of methods available for evacuation of disabled persons and persons needing special assistance</p> <p>Knowledge of methods of searching passenger accommodation and public spaces</p> <p>Ability to disembark passengers, with special attention to disabled persons and persons needing assistance</p> <p>Importance of effective mustering procedures, including:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 the importance of keeping order;</li> <li>.2 the ability to use procedures for reducing and avoiding panic;</li> <li>.3 the ability to use, where appropriate, passenger lists for evacuation counts;</li> <li>.4 the importance of passengers being suitably clothed as far as possible when mustering; and</li> <li>.5 the ability to check that the passengers have donned their life jackets correctly.</li> </ol>	Assessment of evidence obtained from practical training and/or instruction	<p>Actions taken conform with emergency plans, instructions and procedures</p> <p>Information given to individuals, emergency response teams and passengers is accurate, relevant and timely</p>

**Table A-V/2-2**

Specification of minimum standard of competence in passenger ship crisis management and human behaviour

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Organize shipboard emergency procedures	<p>Knowledge of:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 the general design and layout of the ship</li> <li>.2 safety regulations</li> <li>.3 emergency plans and procedures</li> </ul> <p>The importance of the principles for the development of ship-specific emergency procedures, including:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 the need for pre-planning and drills of shipboard emergency procedures</li> <li>.2 the need for all personnel to be aware of and adhere to pre-planned emergency procedures as carefully as possible in the event of an emergency situation</li> </ul>	Assessment of evidence obtained from approved training, exercises with one or more prepared emergency plans and practical demonstration	The shipboard emergency procedures ensure a state of readiness to respond to emergency situations
Optimize the use of resources	<p>Ability to optimize the use of resources, taking into account:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 the possibility that resources available in an emergency may be limited</li> <li>.2 the need to make full use of personnel and equipment immediately available and, if necessary, to improvise</li> </ul> <p>Ability to organize realistic drills to maintain a state of readiness, taking into account lessons learnt from previous accidents involving passenger ships; debriefing after drills</p>	Assessment of evidence obtained from approved training, practical demonstration and shipboard training and drills of emergency procedures	<p>Contingency plans optimize the use of available resources</p> <p>Allocation of tasks and responsibilities reflects the known competence of individuals</p> <p>Roles and responsibilities of teams and individuals are clearly defined</p>
Control response to emergencies	<p>Ability to make an initial assessment and provide an effective response to emergency situations in accordance with established emergency procedures</p> <p>Leadership skills</p> <p>Ability to lead and direct others in emergency situations, including the need:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 to set an example during emergency situations</li> <li>.2 to focus decision making, given the need to act quickly in an emergency</li> <li>.3 to motivate, encourage and reassure passengers and other personnel</li> </ul> <p>Stress handling</p> <p>Ability to identify the development of symptoms of excessive personal stress and those of other members of the ship's emergency team</p> <p>Understanding that stress generated by emergency situations can affect the performance of individuals and their ability to act on instructions and follow procedures</p>	Assessment of evidence obtained from approved training, practical demonstration and shipboard training and drills of emergency procedures	<p>Procedures and actions are in accordance with established principles and plans for crisis management on board</p> <p>Objectives and strategy are appropriate to the nature of the emergency, take account of contingencies and make optimum use of available resources</p> <p>Actions of crew members contribute to maintaining order and control</p>
Control passengers and other personnel during emergency situations	<p>Human behaviour and responses</p> <p>Ability to control passengers and other personnel in emergency situations, including:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 awareness of the general reaction patterns of passengers and other person-</li> </ul>	Assessment of evidence obtained from approved training, practical demonstration and shipboard training and drills of emergency procedures	Actions of crew members contribute to maintaining order and control

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
	<p>nel in emergency situations, including the possibility that:</p> <p>.1.1 generally it takes some time before people accept the fact that there is an emergency situation</p> <p>.1.2 some people may panic and not behave with a normal level of rationality, that their ability to comprehend may be impaired and they may not be as responsive to instructions as in non-emergency situations</p> <p>.2 awareness that passengers and other personnel may, inter alia:</p> <p>.2.1 start looking for relatives, friends and/or their belongings as a first reaction when something goes wrong</p> <p>.2.2 seek safety in their cabins or in other places on board where they think that they can escape danger</p> <p>.2.3 tend to move to the upper side when the ship is listing</p> <p>.3 appreciation of the possible problem of panic resulting from separating families</p>		
Establish and maintain effective communications	<p>Ability to establish and maintain effective communications, including:</p> <p>.1 the importance of clear and concise instructions and reports</p> <p>.2 the need to encourage an exchange of information with, and feedback from, passengers and other personnel</p> <p>Ability to provide relevant information to passengers and other personnel during an emergency situation, to keep them apprised of the overall situation and to communicate any action required of them, taking into account:</p> <p>.1 the language or languages appropriate to the principal nationalities of passengers and other personnel carried on the particular route</p> <p>.2 the possible need to communicate during an emergency by some other means, such as by demonstration, or by hand signals or calling attention to the location of instructions, muster stations, life-saving devices or evacuation routes, when oral communication is impractical</p> <p>.3 the language in which emergency announcements may be broadcast during an emergency or drill to convey critical guidance to passengers and to facilitate crew members in assisting passengers</p>	Assessment of evidence obtained from approved training, exercises and practical demonstration	<p>Information from all available sources is obtained, evaluated and confirmed as quickly as possible and reviewed throughout the emergency</p> <p>Information given to individuals, emergency response teams and passengers is accurate, relevant and timely</p> <p>Information keeps passengers informed as to the nature of the emergency and the actions required of them</p>

4 A new section A-V/4 is added as follows:

“Section A-V/4

Mandatory minimum requirements  
for the training and qualifications of masters  
and deck officers on ships operating in polar waters

Standard of competence

- 1 Every candidate for certification in basic training for ships operating in polar waters shall be required to:
  - .1 demonstrate the competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-V/4-1; and
  - .2 provide evidence of having achieved:
    - .1 the minimum knowledge, understanding and proficiency listed in column 2 of table A-V/4-1; and
    - .2 the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-V/4-1.
- 2 Every candidate for certification in advanced training for ships operating in polar waters shall be required to:
  - .1 demonstrate the competence to undertake the tasks, duties and responsibilities listed in column 1 of table A-V/4-2; and
  - .2 provide evidence of having achieved:
    - .1 the minimum knowledge, understanding and proficiency listed in column 2 of table A-V/4-2; and
    - .2 the required standard of competence in accordance with the methods for demonstrating competence and the criteria for evaluating competence tabulated in columns 3 and 4 of table A-V/4-2.

Table A-V/4-1

Specification of minimum standard of competence in basic training  
for ships operating in polar waters

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
Contribute to safe operation of vessels operating in polar waters	<p>Basic knowledge of ice characteristics and areas where different types of ice can be expected in the area of operation:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 ice physics, terms, formation, growth, ageing and stage of melt</li> <li>.2 ice types and concentrations</li> <li>.3 ice pressure and distribution</li> <li>.4 friction from snow covered ice</li> <li>.5 implications of spray-icing; danger of icing up; precautions to avoid icing up and options during icing up</li> <li>.6 ice regimes in different regions; significant differences between the Arctic and the Antarctic, first year and multi-year ice, sea ice and land ice</li> <li>.7 use of ice imagery to recognize consequences of rapid change in ice and weather conditions</li> <li>.8 knowledge of ice blink and water sky</li> <li>.9 knowledge of differential movement of icebergs and pack ice</li> <li>.10 knowledge of tides and currents in ice</li> <li>.11 knowledge of effect of wind and current on ice</li> </ol>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 approved in-service experience</li> <li>.2 approved training ship experience</li> <li>.3 approved simulator training, where appropriate</li> <li>.4 approved training programme</li> </ol>	<p>Identification of ice properties and their characteristics of relevance for safe vessel operation</p> <p>Information obtained from ice information and publications is interpreted correctly and properly applied</p> <p>Use of visible and infrared satellite images</p> <p>Use of egg charts</p> <p>Coordination of meteorological and oceanographic data with ice data</p> <p>Measurements and observations of weather and ice conditions are accurate and appropriate for safe passage planning</p>
	<p>Basic knowledge of vessel performance in ice and low air temperature:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 vessel characteristics</li> <li>.2 vessel types, hull designs</li> <li>.3 engineering requirements for operating in ice</li> <li>.4 Ice strengthening requirements</li> <li>.5 limitations of ice-classes</li> <li>.6 winterization and preparedness of vessel, including deck and engine</li> <li>.7 low-temperature system performance</li> <li>.8 equipment and machinery limitation in ice condition and low air temperature</li> <li>.9 monitoring of ice pressure on hull</li> <li>.10 sea suction, water intake, superstructure insulation and special systems</li> </ol>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 approved in-service experience</li> <li>.2 approved training ship experience</li> <li>.3 approved simulator training, where appropriate</li> <li>.4 approved training programme</li> </ol>	<p>Identification of vessel characteristics and limitations under different ice conditions and cold environmental impact</p> <p>Procedures are made for risk assessment before entering ice</p> <p>Awareness of fresh water ballast freezing in ballast tanks</p> <p>Actions are carried out in accordance with accepted principles and procedures to prepare the vessel and the crew for operations in ice and low air temperature</p> <p>Communications are clear, concise and effective at all times in a seamanlike manner</p>
	<p>Basic knowledge and ability to operate and manoeuvre a vessel in ice:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 safe speed in the presence of ice and icebergs</li> <li>.2 ballast tank monitoring</li> <li>.3 cargo operations in polar waters</li> </ol>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 approved in-service experience</li> <li>.2 approved training ship experience</li> </ol>	<p>Use Polar Code and Polar Water Operations Manual to correctly determine the recommended procedures to load/unload cargo and/or embark/disembark passengers in low temperatures, monitor ballast water for icing,</p>

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
	<p>.4 awareness of engine loads and cooling problems</p> <p>.5 safety procedures during ice transit</p>	<p>.3 approved simulator training, where appropriate</p> <p>.4 approved training programme</p>	<p>monitor engine temperatures, anchor watch concerns in ice, and transit near ice</p> <p>Interpretation and analysis of information from radar is in accordance with lookout procedures with special caution regarding identification of dangerous ice features</p> <p>Information obtained from navigational charts, including electronic charts, and publications is relevant, assessed, interpreted correctly and properly applied</p> <p>The primary method of position fixing is frequent and the most appropriate for the prevailing conditions and routing through ice</p> <p>Performance checks and tests of navigation and communication systems comply with recommendations for high latitude and low air temperature operation</p>
<p>Monitor and ensure compliance with legislative requirements</p>	<p>Basic knowledge of regulatory considerations:</p> <p>.1 Antarctic Treaty and the Polar Code</p> <p>.2 accident reports concerning vessels in polar waters</p> <p>.3 IMO standards for operation in remote areas</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <p>.1 approved in-service experience</p> <p>.2 approved training ship experience</p> <p>.3 approved simulator training, where appropriate</p> <p>.4 approved training programme</p>	<p>Locate and apply relevant parts of the Polar Water Operations Manual</p> <p>Communication is in accordance with local/regional and international standard procedures</p> <p>Legislative requirements related to relevant regulations, codes and practices are identified</p>
<p>Apply safe working practices, respond to emergencies</p>	<p>Basic knowledge of crew preparation, working conditions and safety:</p> <p>.1 recognize limitations of search and rescue readiness and responsibility, including sea area A4 and its SAR communication facility limitation</p> <p>.2 awareness of contingency planning</p> <p>.3 how to establish and implement safe working procedures for crew specific to polar environments such as low temperatures, ice-covered surfaces, personal protective equipment, use of buddy system, and working time limitations</p> <p>.4 recognize dangers when crews are exposed to low temperatures</p> <p>.5 human factors including cold fatigue, medical-first aid aspects, crew welfare</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <p>.1 approved in-service experience</p> <p>.2 approved training ship experience</p> <p>.3 approved simulator training, where appropriate</p> <p>.4 approved training programme</p>	<p>Identification and initial actions on becoming aware of hazardous situations for vessel and individual crew members</p> <p>Actions are carried out in accordance with Polar Water Operations Manual, accepted principles and procedures to ensure safety of operations and to avoid pollution of the marine environment</p> <p>Safe working practices are observed and appropriate safety and protective equipment is correctly used at all times</p>

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
	<p>.6 survival requirements including the use of personal survival equipment and group survival equipment</p> <p>.7 awareness of the most common hull and equipment damages and how to avoid these</p> <p>.8 superstructure-deck icing, including effect on stability and trim</p> <p>.9 prevention and removal of ice including the factors of accretion</p> <p>.10 recognize fatigue problems due to noise and vibrations</p> <p>.11 identify need for extra resources, such as bunker, food and extra clothing</p>		<p>Response actions are in accordance with established plans and are appropriate to the situation and nature of the emergency</p> <p>Correctly identifies and applies legislative requirements related to relevant regulations, codes and practices</p> <p>Appropriate safety and protective equipment is correctly used</p> <p>Defects and damages are detected and properly reported</p>
Ensure compliance with pollution-prevention requirements and prevent environmental hazards	<p>Basic knowledge of environmental factors and regulations:</p> <p>.1 identify particularly sensitive sea areas regarding discharge</p> <p>.2 identify areas where shipping is prohibited or should be avoided</p> <p>.3 special areas defined in MARPOL</p> <p>.4 recognize limitations of oil-spill equipment</p> <p>.5 plan for coping with increased volumes of garbage, bilge water, sewage, etc.</p> <p>.6 lack of infrastructure</p> <p>.7 oil spill and pollution in ice, including consequences</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <p>.1 approved in-service experience</p> <p>.2 approved training ship experience</p> <p>.3 approved simulator training, where appropriate</p> <p>.4 approved training programme</p>	<p>Legislative requirements related to relevant regulations, codes and practices are identified</p> <p>Correctly identify/select the limitations on vessel discharges contained in the Polar Code</p> <p>Correctly apply Polar Water Operations Manual/ Waste Management Plan to determine limitations on vessel discharges and plans for storing waste</p> <p>Identify references that provide details of areas to be avoided, such as wildlife refuges, ecological heritage parks, migratory pathways, etc. (MARPOL, Antarctic Treaty, etc.)</p> <p>Identify factors that must be considered to manage waste stream during polar voyages</p>

**Table A-V/4-2**

Specification of minimum standard of competence in advanced training for ships operating in polar waters

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
<p>Plan and conduct a voyage in polar waters</p>	<p>Knowledge of voyage planning and reporting:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 information sources</li> <li>.2 reporting regimes in polar waters</li> <li>.3 development of safe routeing and passage planning to avoid ice where possible</li> <li>.4 ability to recognize the limitations of hydrographic information and charts in polar regions and whether the information is suitable for safe navigation</li> <li>.5 passage planning deviation and modification for dynamic ice conditions</li> </ul> <p>Knowledge of equipment limitations:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 understand and identify hazards associated with limited terrestrial navigational aids in polar regions</li> <li>.2 understand and recognize high latitude errors on compasses</li> <li>.3 understand and identify limitations in discrimination of radar targets and ice features in ice-clutter</li> <li>.4 understand and recognize limitations of electronic positioning systems at high latitude</li> <li>.5 understand and recognize limitations in nautical charts and pilot descriptions</li> <li>.6 understand and recognize limitations in communication systems</li> </ul>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 approved in-service experience</li> <li>.2 approved training ship experience</li> <li>.3 approved simulator training, where appropriate</li> <li>.4 approved training programme</li> </ul>	<p>The equipment, charts and nautical publications required for the voyage are enumerated and appropriate to the safe conduct of the voyage</p> <p>The reasons for the planned route are supported by facts obtained from relevant sources and publications, statistical data and limitations of communication and navigational systems</p> <p>Voyage plan correctly identified relevant polar regulatory regimes and need for ice-pilotage and/or icebreaker assistance</p> <p>All potential navigational hazards are accurately identified</p> <p>Positions, courses, distances and time calculations are correct within accepted accuracy standards for navigational equipment</p>
<p>Manage the safe operation of vessels operating in polar waters</p>	<p>Knowledge and ability to operate and manoeuvre a vessel in ice:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 preparation and risk assessment before approaching ice, including presence of icebergs, and taking into account wind, darkness, swell, fog and pressure ice</li> <li>.2 conduct communications with an icebreaker and other vessels in the area and with Rescue Coordination Centres</li> <li>.3 understand and describe the conditions for the safe entry and exit to and from ice or open water, such as leads or cracks, avoiding icebergs and dangerous ice conditions and maintaining safe distance to icebergs</li> <li>.4 understand and describe ice-ramming procedures including double and single ramming passage</li> <li>.5 recognize and determine the need for bridge watch team augmentation based upon environmental conditions, vessel equipment and vessel ice class</li> <li>.6 recognize the presentations of the various ice conditions as they appear on radar</li> </ul>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 approved in-service experience</li> <li>.2 approved training ship experience</li> <li>.3 approved simulator training, where appropriate</li> <li>.4 approved training programme</li> </ul>	<p>All decisions concerning navigating in ice are based on a proper assessment of the ship's manoeuvring and engine characteristics and the forces to be expected while navigating within polar waters</p> <p>Demonstrate communication skills, request ice routeing, plot and commence voyage through ice</p> <p>All potential ice hazards are correctly identified</p> <p>All decisions concerning berthing anchoring, cargo and ballast operations are based on a proper assessment of the ship's manoeuvring and engine characteristics and the forces to be expected and in accordance with the Polar Code guidelines and applicable international agreements</p>

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Competence	Knowledge, understanding and proficiency	Methods for demonstrating competence	Criteria for evaluating competence
	<p>.7 understand icebreaker convoy terminology, and communications, and take icebreaker direction and move in convoy</p> <p>.8 understand methods to avoid besetment and to free beset vessel, and consequences of besetment</p> <p>.9 understand towing and rescue in ice, including risks associated with operation</p> <p>.10 handling ship in various ice concentration and coverage, including risks associated with navigation in ice, e.g. avoid turning and backing simultaneously</p> <p>.11 use of different type of propulsion and rudder systems, including limitations to avoid damage when operating in ice</p> <p>.12 use of heeling and trim systems, hazards in connection with ballast and trim in relation with ice</p> <p>.13 docking and undocking in ice-covered waters, including hazards associated with operation and the various techniques to safely dock and undock in ice-covered waters</p> <p>.14 anchoring in ice, including the dangers to anchoring system – ice accretion to hawse pipe and ground tackle</p> <p>.15 recognize conditions which impact polar visibility and may give indication of local ice and water conditions, including sea smoke, water sky, ice blink and refraction</p>		<p>Safely demonstrate progression of a vessel through ice, manoeuvring vessel through moderate ice concentration (range of 1/10 to 5/10)</p> <p>Safely demonstrate progression of a vessel through ice, manoeuvring vessel through dense ice concentration (range of 6/10 to 10/10)</p> <p>Operations are planned and carried out in accordance with established rules and procedures to ensure safety of operation and to avoid pollution of the marine environment</p> <p>Safety of navigation is maintained through navigation strategy and adjustment of ship's speed and heading through different types of ice</p> <p>Actions are understood to permit use of anchoring system in cold temperatures</p> <p>Actions are carried out in accordance with accepted principles and procedures to prepare for icebreaker towing, including notch towing</p>
Maintain safety of the ship's crew and passengers and the operational condition of life-saving, firefighting and other safety systems	<p>Knowledge of safety:</p> <p>.1 understand the procedures and techniques for abandoning the ship and survival on ice and in ice-covered waters</p> <p>.2 recognize limitations of fire-fighting systems and life-saving appliances due to low air temperatures</p> <p>.3 understand unique concerns in conducting emergency drills in ice and low temperatures</p> <p>.4 understand unique concerns in conducting emergency response in ice and low air and water temperatures</p>	<p>Examination and assessment of evidence obtained from one or more of the following:</p> <p>.1 approved in-service experience</p> <p>.2 approved training ship experience</p> <p>.3 approved simulator training, where appropriate</p> <p>.4 approved training programme</p>	<p>Response measures are in accordance with established plans and procedures, and are appropriate to the situation and nature of the emergency</p>

**Annexe**  
**Amendements à la partie A du Code**  
**de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille**  
**(Code STCW)**

Chapitre I

Dispositions générales

- 1 Dans la section A-I/11, le nouveau paragraphe 4 suivant est ajouté après l'actuel paragraphe 3:
- «4 Les capitaines et les officiers servant à bord des navires exploités dans les eaux polaires doivent justifier du maintien de leur compétence professionnelle, comme le prescrit la règle I/11, en ayant:
- .1 accompli un service en mer approuvé, dans des fonctions correspondant à celles qui sont prévues dans le titre détenu, pendant une période d'au moins deux mois au total au cours des cinq années précédentes; ou
  - .2 exercé des fonctions considérées comme équivalant au service en mer prescrit au paragraphe 4.1; ou
  - .3 passé avec succès un test approuvé; ou
  - .4 suivi avec succès un ou des cours de formation approuvés.»
- 2 Dans la section A-I/14, le nouveau paragraphe 4 suivant est ajouté après l'actuel paragraphe 3:
- «4 Les compagnies doivent s'assurer que les capitaines et les officiers à bord de leurs navires à passagers ont suivi une formation de familiarisation en vue d'acquérir les aptitudes qui correspondent à la capacité à exercer et aux tâches et responsabilités à assumer, en tenant compte des recommandations énoncées au paragraphe 3 de la section B-I/14 du présent Code.»

Chapitre V

Formation spéciale requise  
pour le personnel de certains types de navires

- 3 Dans le chapitre V, l'actuelle section A-V/2 est remplacée par la suivante:

«Section A-V/2

Prescriptions minimales obligatoires concernant  
la formation et les qualifications des capitaines, des officiers,  
des matelots et autre personnel des navires à passagers

Familiarisation aux situations d'urgence à bord des navires à passagers

- 1 Avant d'être affectés à des tâches à bord, tous les membres du personnel servant à bord des navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux doivent avoir acquis les aptitudes ci-après qui correspondent à leurs tâches et leurs responsabilités:

Contribuer à l'application des plans, consignes et procédures d'urgence

- .1 Familiarisation avec:
- .1.1 les caractéristiques générales du navire en matière de sécurité;
  - .1.2 l'emplacement du matériel de sécurité et d'urgence essentiel, y compris les engins de sauvetage;
  - .1.3 l'importance du comportement personnel dans une situation d'urgence; et
  - .1.4 les restrictions relatives à l'utilisation des ascenseurs dans les situations d'urgence.

Contribuer à l'efficacité de la communication avec les passagers dans une situation d'urgence

- .2 Aptitude à:
- .2.1 communiquer dans la langue de travail du navire;
  - .2.2 communiquer de façon non verbale des renseignements ayant trait à la sécurité; et
  - .2.3 comprendre une des langues dans lesquelles les annonces d'urgence peuvent être diffusées à bord du navire lors d'une situation d'urgence ou d'un exercice.

Formation en matière de sécurité à l'intention du personnel assurant directement un service aux passagers dans les locaux à passagers

- 2 Avant d'être affecté à des tâches à bord, le personnel assurant directement un service aux passagers dans les locaux à passagers doit recevoir la formation supplémentaire en matière de sécurité prescrite au paragraphe 6 de la règle V/2, qui permet d'acquérir au moins les aptitudes suivantes:

Communication

- .1 Aptitude à communiquer avec les passagers dans une situation d'urgence, compte tenu des considérations suivantes:
- .1.1 la ou les langues utilisées devraient être celles de la majorité des passagers transportés pendant une traversée donnée;

- .1.2 une connaissance du vocabulaire anglais élémentaire pour donner les consignes essentielles permettra vraisemblablement de communiquer avec un passager ayant besoin d'assistance, que le passager et le membre de l'équipage partagent ou non une langue commune;
- .1.3 il pourrait être nécessaire de communiquer, dans une situation d'urgence, par d'autres moyens (par exemple, en faisant une démonstration ou des gestes des mains, ou en appelant l'attention sur l'emplacement des consignes, des postes de rassemblement, des engins de sauvetage ou des échappées), lorsqu'il n'est pas possible de communiquer oralement;
- .1.4 la mesure dans laquelle des consignes de sécurité complètes ont été fournies aux passagers dans leur langue maternelle; et
- .1.5 les langues dans lesquelles les annonces d'urgence peuvent être diffusées lors d'une situation d'urgence ou d'un exercice pour donner des directives essentielles aux passagers et faciliter l'assistance prêtée aux passagers par les membres de l'équipage.

#### Engins de sauvetage

- .2 Aptitude à faire une démonstration aux passagers de l'utilisation des engins de sauvetage individuels.

#### Procédures d'embarquement

- .3 Embarquement et débarquement des passagers, une attention particulière étant accordée aux personnes handicapées et à celles qui nécessitent une assistance.

#### Formation à l'encadrement des passagers à bord des navires à passagers

- 3 Avant d'être affectés à des tâches à bord, les capitaines, officiers, matelots qualifiés conformément aux chapitres II, III et VII et le personnel désigné sur le rôle d'appel pour aider les passagers dans des situations d'urgence doivent:
  - .1 avoir suivi avec succès la formation à l'encadrement des passagers prescrite au paragraphe 7 de la règle V/2, qui est indiquée dans le tableau A-V/2-1; et
  - .2 être tenus de prouver qu'ils ont suivi la formation requise conformément au tableau A-V/2-1.

#### Formation en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain

- 4 Avant d'être affectés à des tâches à bord, les capitaines, chefs mécaniciens, seconds, seconds mécaniciens et toute personne désignée sur le rôle d'appel comme responsable de la sécurité des passagers dans les situations d'urgence à bord doivent:
  - .1 avoir suivi avec succès la formation approuvée en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain prescrite au paragraphe 8 de la règle V/2, qui est indiquée dans le tableau A-V/2-2; et
  - .2 être tenus de prouver qu'ils satisfont à la norme de compétence requise conformément aux méthodes et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-V/2-2.

#### Formation en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque

- 5 Avant d'être affectés à des tâches à bord, les capitaines, les chefs mécaniciens, les seconds, les seconds mécaniciens et toute personne désignée comme ayant une responsabilité directe dans l'embarquement et le débarquement des passagers, le chargement, le déchargement ou l'assujettissement de la cargaison ou la fermeture des ouvertures de coque à bord des navires rouliers à passagers doivent recevoir la formation en matière de sécurité des passagers et de la cargaison et d'intégrité de la coque prescrite au paragraphe 9 de la règle V/2, qui permet d'acquérir au moins les aptitudes ci-après qui correspondent à leurs tâches et responsabilités:

#### Procédures de chargement et d'embarquement

- .1 Aptitude à appliquer correctement les procédures établies pour le navire concernant:
  - .1.1 le chargement et le déchargement des véhicules routiers et ferroviaires ou autres engins de transport, y compris les communications s'y rapportant;
  - .1.2 l'abaissement et la levée des rampes;
  - .1.3 la mise en place et l'arrimage de ponts-garages amovibles; et
  - .1.4 l'embarquement et le débarquement des passagers, une attention particulière étant accordée aux personnes handicapées et à celles qui nécessitent une assistance.

#### Transport de marchandises dangereuses

- .2 Aptitude à appliquer toutes précautions, procédures et prescriptions spéciales concernant le transport de marchandises dangereuses à bord des navires rouliers à passagers.

#### Assujettissement des cargaisons

- .3 Aptitude à:
  - .3.1 appliquer correctement les dispositions du Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons (Recueil CSS) aux véhicules routiers et ferroviaires et autres engins de transport transportés; et
  - .3.2 utiliser correctement le matériel et les dispositifs d'assujettissement de la cargaison qui sont prévus, en tenant compte de leurs limitations.

Calcul de la stabilité, de l'assiette et des contraintes

.4 Aptitude à:

- .4.1 utiliser correctement les renseignements fournis au sujet de la stabilité et des contraintes;
- .4.2 calculer la stabilité et l'assiette pour différents états de chargement, en utilisant les calculateurs de stabilité ou les programmes informatisés prévus à cet usage;
- .4.3 calculer les coefficients de charge pour les ponts; et
- .4.4 calculer l'impact des transferts de ballast et de combustible sur la stabilité, l'assiette et les contraintes.

Ouverture, fermeture et verrouillage des ouvertures de coque

.5 Aptitude à:

- .5.1 appliquer correctement les procédures établies pour le navire en ce qui concerne l'ouverture, la fermeture et le verrouillage des portes d'étrave, arrière et latérales et des rampes et à faire fonctionner correctement les systèmes connexes; et
- .5.2 effectuer des contrôles pour vérifier que l'étanchéité est assurée.

Atmosphère des ponts rouliers

.6 Aptitude à:

- .6.1 utiliser, lorsqu'il se trouve à bord, le matériel de surveillance de l'atmosphère dans les espaces rouliers; et
- .6.2 appliquer correctement les procédures établies pour le navire en ce qui concerne la ventilation des espaces rouliers pendant le chargement et le déchargement des véhicules, au cours du voyage et dans les situations d'urgence.

Tableau A-V/2-1

Norme de compétence minimale spécifiée  
concernant la formation à l'encadrement des passagers à bord des navires à passagers

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Compétences	Connaissances, compréhension et aptitude	Méthodes permettant de démontrer les compétences	Critères d'évaluation des compétences
Contribuer à l'application des plans d'urgence de bord et des procédures de rassemblement et d'évacuation des passagers	<p>Connaissance des plans, consignes et procédures d'urgence de bord en matière d'encadrement et d'évacuation des passagers</p> <p>Connaissance des techniques applicables pour l'encadrement des passagers et du matériel pertinent à utiliser pour aider les passagers en cas de situation d'urgence</p> <p>Connaissance des rôles d'appel et des consignes d'urgence</p>	Évaluation de la preuve donnée d'une formation et/ou d'un enseignement	Les mesures prises en cas de situation d'urgence sont appropriées et conformes aux procédures établies
Aider les passagers se rendant aux postes de rassemblement et d'embarquement	<p>Aptitude à donner des ordres clairs sur un ton rassurant</p> <p>Aptitude à gérer la circulation des passagers dans les coursives, les cages d'escalier et les points de passage</p> <p>Compréhension de l'importance de maintenir les échappées libres de tout obstacle et aptitude à le faire</p> <p>Connaissance des moyens disponibles pour l'évacuation des personnes handicapées et des personnes nécessitant une assistance particulière</p> <p>Connaissance des méthodes de recherche des passagers dans les locaux d'habitation et les locaux de réunion</p> <p>Aptitude en matière de débarquement des passagers, une attention particulière étant accordée aux personnes handicapées et à celles qui nécessitent une assistance</p> <p>Importance d'avoir des procédures de rassemblement efficaces, y compris:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 importance du maintien de l'ordre</li> <li>.2 aptitude à appliquer des procédures permettant d'éviter et de réduire la panique</li> <li>.3 aptitude à utiliser, s'il y a lieu, les listes des passagers pour déterminer le nombre de passagers à évacuer</li> <li>.4 importance de vérifier que les passagers portent des vêtements appropriés, dans la mesure du possible, lors du rassemblement</li> <li>.5 aptitude à vérifier que les passagers ont bien endossé leurs brassières de sauvetage</li> </ol>	Évaluation de la preuve donnée d'une formation et/ou d'un enseignement pratique	<p>Les mesures prises sont conformes aux plans, consignes et procédures d'urgence</p> <p>Les renseignements donnés aux individus, équipes d'intervention d'urgence et passagers sont précis et pertinents et sont fournis rapidement</p>

Tableau A-V/2-2

Norme de compétence minimale spécifiée  
en matière de gestion des situations de crise et de comportement humain à bord des navires à passagers

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Compétences	Connaissances, compréhension et aptitude	Méthodes permettant de démontrer les compétences	Critères d'évaluation des compétences
Mettre en place des procédures d'urgence de bord	<p>Connaissance des éléments suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 conception et agencement généraux du navire</li> <li>.2 règles de sécurité</li> <li>.3 plans et procédures d'urgence</li> </ul> <p>Importance des principes à appliquer pour l'élaboration de procédures d'urgence propres au navire, notamment:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 nécessité de planifier à l'avance les procédures d'urgence de bord et d'effectuer des exercices</li> <li>.2 nécessité pour l'ensemble du personnel de connaître les procédures d'urgence établies à l'avance et de les respecter aussi rigoureusement que possible en cas de situation d'urgence</li> </ul>	Évaluation de la preuve donnée d'une formation approuvée, exercices portant sur un ou plusieurs plans d'urgence établis à l'avance et démonstration pratique	Les procédures d'urgence de bord garantissent l'état de préparation voulu pour faire face aux situations d'urgence
Optimiser l'utilisation des ressources	<p>Aptitude à optimiser l'utilisation des ressources en tenant compte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 du fait que les ressources disponibles dans une situation d'urgence peuvent être limitées;</li> <li>.2 de la nécessité de tirer pleinement parti du personnel et du matériel immédiatement disponible et, le cas échéant, d'improviser</li> </ul> <p>Aptitude à organiser des exercices réalistes pour garantir l'état de préparation voulu, compte tenu des enseignements tirés d'accidents antérieurs de navires à passagers; analyse de la prestation après les exercices</p>	Évaluation de la preuve donnée d'une formation approuvée, démonstration pratique et formation et exercices à bord portant sur les procédures d'urgence	<p>Les plans d'urgence permettent une utilisation optimale des ressources disponibles</p> <p>L'affectation des tâches et des responsabilités correspond aux compétences connues des individus</p> <p>Les rôles et responsabilités des équipes et des individus sont clairement définis</p>
Maîtriser les situations d'urgence	<p>Aptitude à procéder à une évaluation initiale et à réagir efficacement face aux situations d'urgence conformément aux procédures d'urgence établies</p> <p>Aptitude au commandement</p> <p>Aptitude à commander et à diriger d'autres personnes dans des situations d'urgence, y compris nécessité:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 de donner l'exemple dans des situations d'urgence</li> <li>.2 de focaliser la prise de décisions étant donné la nécessité d'agir rapidement dans une situation d'urgence</li> <li>.3 de motiver, d'encourager et de rassurer les passagers et les autres membres du personnel</li> </ul> <p>Contrôle du stress</p> <p>Aptitude à déceler l'apparition de symptômes dénotant une tension personnelle excessive et de ceux manifestés par les autres membres de l'équipe d'urgence à bord du navire</p>	Évaluation de la preuve donnée d'une formation approuvée, démonstration pratique et formation et exercices à bord portant sur les procédures d'urgence	<p>Les procédures appliquées et les mesures prises sont conformes aux principes et aux plans établis en ce qui concerne la gestion des situations de crise à bord</p> <p>Les objectifs et la stratégie sont adaptés à la nature de l'urgence, tiennent compte des circonstances et permettent une utilisation optimale des ressources disponibles</p> <p>Les mesures prises par les membres de l'équipage contribuent à maintenir l'ordre et à maîtriser la situation</p>

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Compétences	Connaissances, compréhension et aptitude	Méthodes permettant de démontrer les compétences	Critères d'évaluation des compétences
Maîtriser les situations d'urgence ( <i>suite</i> )	Prise en considération du fait que le stress engendré par une situation d'urgence risque de modifier le comportement des individus et de diminuer leur aptitude à suivre les consignes données et les procédures		
Encadrer les passagers et les autres membres du personnel dans des situations d'urgence	<p>Comportement et réaction de l'être humain</p> <p>Aptitude à encadrer les passagers et les autres membres du personnel dans des situations d'urgence, y compris:</p> <p>.1 connaissance des réactions générales typiques des passagers et des autres membres du personnel dans des situations d'urgence, et notamment du fait que:</p> <p>.1.1 les gens peuvent souvent ne pas accepter immédiatement la situation d'urgence</p> <p>.1.2 certaines personnes risquent de paniquer et de ne pas se comporter rationnellement, leur faculté de compréhension peut être réduite et il se peut qu'elles soient moins réceptives aux consignes données que lorsqu'il n'y a pas d'urgence</p> <p>.2 prise en compte du fait que les passagers et les autres membres du personnel peuvent notamment:</p> <p>.2.1 se mettre à chercher des parents, des amis et/ou leurs effets personnels et qu'il s'agit là de leur première réaction lorsque quelque chose de grave se passe</p> <p>.2.2 chercher à s'abriter dans leur cabine ou dans d'autres locaux à bord en pensant qu'ils peuvent échapper au danger</p> <p>.2.3 avoir tendance à se diriger vers les parties supérieures du navire lorsque ce dernier donne de la gîte</p> <p>.3 prise de conscience du problème éventuel de panique lorsque les membres d'une famille sont séparés</p>	Évaluation de la preuve donnée d'une formation approuvée, démonstration pratique et formation et exercices à bord portant sur les procédures d'urgence	Les mesures prises par les membres de l'équipage contribuent à maintenir l'ordre et à maîtriser la situation
Établir et maintenir des communications efficaces	<p>Aptitude à établir et à maintenir des communications efficaces, y compris:</p> <p>.1 importance de consignes et de rapports clairs et concis</p> <p>.2 nécessité de favoriser un échange d'informations avec les passagers et les autres membres du personnel et d'avoir des informations en retour</p> <p>Aptitude à donner des renseignements pertinents aux passagers et autres membres du personnel dans une situation d'urgence, à les tenir informés de la situation générale et à leur faire savoir ce que l'on attend d'eux, compte tenu des considérations suivantes:</p> <p>.1 la ou les langues utilisées devraient être celles de la majorité des passagers et autres membres du personnel transportés pendant une traversée donnée</p>	Évaluation de la preuve donnée d'une formation approuvée, exercices et démonstration pratique	<p>Les renseignements provenant de toutes les sources disponibles sont obtenus, évalués et confirmés aussi rapidement que possible et passés en revue tout au long de la situation d'urgence</p> <p>Les renseignements donnés aux individus, équipes d'urgence et passagers sont précis et pertinents et interviennent en temps opportun</p> <p>Les renseignements donnés tiennent les passagers informés quant à la nature de l'urgence et aux mesures que l'on attend d'eux</p>

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Compétences	Connaissances, compréhension et aptitude	Méthodes permettant de démontrer les compétences	Critères d'évaluation des compétences
Établir et maintenir des communications efficaces ( <i>suite</i> )	<p>.2 il pourrait être nécessaire de communiquer, dans des situations d'urgence, par d'autres moyens (par exemple, en faisant une démonstration ou des gestes des mains, ou en appelant l'attention sur l'emplacement des consignes, des postes de rassemblement, des engins de sauvetage ou des échappées), lorsqu'il n'est pas possible de communiquer oralement</p> <p>.3 la langue dans laquelle les annonces d'urgence peuvent être diffusées lors d'une situation d'urgence ou d'un exercice pour donner des directives essentielles aux passagers et faciliter l'assistance prêtée aux passagers par les membres de l'équipage</p>		

»

4 La nouvelle section A-V/4 suivante est ajoutée:

«Section A-V/4

Prescriptions minimales obligatoires concernant  
la formation et les qualifications des capitaines et officiers  
de pont des navires exploités dans les eaux polaires

Norme de compétence

- 1 Tout candidat au certificat de formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires doit être tenu de:
  - .1 démontrer qu'il est compétent pour s'acquitter des tâches et responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-V/4-1; et
  - .2 prouver:
    - .1 qu'il a acquis les connaissances, la compréhension et l'aptitude minimales énumérées dans la colonne 2 du tableau A-V/4-1; et
    - .2 qu'il satisfait à la norme de compétence requise conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-V/4-1.
- 2 Tout candidat au certificat de formation avancée pour navires exploités dans les eaux polaires doit être tenu de:
  - .1 démontrer qu'il est compétent pour s'acquitter des tâches et responsabilités énumérées dans la colonne 1 du tableau A-V/4-2; et
  - .2 prouver:
    - .1 qu'il a acquis les connaissances, la compréhension et l'aptitude minimales énumérées dans la colonne 2 du tableau A-V/4-2; et
    - .2 qu'il satisfait à la norme de compétence requise conformément aux méthodes permettant de démontrer les compétences et aux critères d'évaluation des compétences qui figurent dans les colonnes 3 et 4 du tableau A-V/4-2.

Tableau A-V/4-1

Norme de compétence minimale spécifiée  
concernant la formation de base pour navires exploités dans les eaux polaires

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Compétences	Connaissances, compréhension et aptitude	Méthodes permettant de démontrer les compétences	Critères d'évaluation des compétences
Contribuer à la sécurité de l'exploitation des navires exploités dans des eaux polaires	<p>Connaissance élémentaire des caractéristiques de la glace et des zones où différents types de glace peuvent être escomptés dans la zone d'exploitation:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 propriétés physiques, terminologie, formation, croissance, vieillissement de la glace et phase de fonte des glaces</li> <li>.2 types et concentrations de glace</li> <li>.3 pression de la glace et répartition</li> <li>.4 frottement dû aux glaces couvertes de neige</li> <li>.5 incidences des embruns verglaçants; danger présenté par le givrage, précautions à prendre pour éviter le givrage et mesures qu'il est possible de prendre pendant le givrage</li> <li>.6 régimes des glaces dans les différentes régions; principales différences entre l'Arctique et l'Antarctique, glace de première année et glace de plusieurs années, glace de mer et glace terrestre</li> <li>.7 utilisation de l'imagerie sur les glaces pour reconnaître les conséquences d'un changement rapide de l'état de la glace et des conditions météorologiques</li> <li>.8 connaissance de la clarté des glaces et du ciel d'eau</li> <li>.9 connaissance du déplacement des icebergs et de la banquise</li> <li>.10 connaissance des marées et des courants dans les glaces</li> <li>.11 connaissance de l'effet du vent et des courants sur les glaces</li> </ul>	<p>Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 expérience approuvée en service</li> <li>.2 expérience approuvée à bord d'un navire-école</li> <li>.3 formation approuvée sur simulateur, le cas échéant</li> <li>.4 programme de formation approuvé</li> </ul>	<p>Identification des propriétés de la glace et de ses caractéristiques pertinentes pour assurer l'exploitation du navire en toute sécurité</p> <p>Les renseignements tirés des publications et de la documentation sur la glace sont interprétés correctement et utilisés comme il convient</p> <p>Utilisation d'images satellite visibles et infrarouges</p> <p>Utilisation du code de l'œuf</p> <p>Coordination des données météorologiques et océanographiques avec les données sur les glaces</p> <p>Les mesures et les observations des conditions météorologiques et de l'état de la glace sont exactes et permettent de planifier une traversée sûre</p>
	<p>Connaissance élémentaire de la performance du navire dans les glaces et à des températures de l'air basses:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 caractéristiques du navire</li> <li>.2 types de navires, conceptions de coque</li> <li>.3 prescriptions techniques pour l'exploitation dans les glaces</li> <li>.4 renforcement requis pour la navigation dans les glaces</li> <li>.5 limitations des cotes «glace»</li> <li>.6 préparation du navire aux conditions hivernales, y compris le pont et les machines</li> <li>.7 performance des systèmes à de basses températures</li> <li>.8 limitations du matériel et des machines dans les glaces et à des températures de l'air basses</li> </ul>	<p>Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 expérience approuvée en service</li> <li>.2 expérience approuvée à bord d'un navire-école</li> <li>.3 formation approuvée sur simulateur, le cas échéant</li> <li>.4 programme de formation approuvé.</li> </ul>	<p>Identification des caractéristiques et des limitations du navire dans différents états de la glace et de l'incidence du climat froid</p> <p>Les procédures d'évaluation des risques sont suivies avant d'entrer dans les glaces</p> <p>Conscience du risque de congélation du ballast d'eau douce dans les citernes de ballast</p> <p>Des mesures sont prises conformément aux principes et procédures admis pour préparer le navire et l'équipage aux opérations dans les glaces et à des températures de l'air basses</p>

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Compétences	Connaissances, compréhension et aptitude	Méthodes permettant de démontrer les compétences	Critères d'évaluation des compétences
Contribuer à la sécurité de l'exploitation des navires exploités dans des eaux polaires ( <i>suite</i> )	<p>.9 surveillance de la pression exercée par la glace sur la coque</p> <p>.10 prise d'eau de mer/d'eau, isolation de la superstructure et dispositifs spéciaux</p> <p>Connaissance élémentaire de l'exploitation et de la manœuvre du navire dans les glaces et aptitude en la matière:</p> <p>.1 vitesse de sécurité en présence de glace et d'icebergs</p> <p>.2 surveillance des citernes de ballast</p> <p>.3 opérations liées aux cargaisons dans les eaux polaires</p> <p>.4 connaissance des charges du moteur et des problèmes de refroidissement</p> <p>.5 mesures de sécurité pendant le passage dans les glaces</p>	<p>Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après:</p> <p>.1 expérience approuvée en service</p> <p>.2 expérience approuvée à bord d'un navire-école</p> <p>.3 formation approuvée sur simulateur, le cas échéant</p> <p>.4 programme de formation approuvé</p>	<p>Les communications sont claires, concises et efficaces à tout moment selon les règles de l'art</p> <p>Le Recueil sur la navigation polaire et le Manuel d'exploitation dans les eaux polaires sont utilisés aux fins de déterminer correctement les procédures recommandées pour charger/décharger la cargaison et embarquer/débarquer les passagers à de basses températures, surveiller la formation de glace dans les eaux de ballast, surveiller la température du moteur, maintenir un service de garde au mouillage dans les glaces et passer à proximité des glaces</p> <p>L'interprétation et l'analyse des renseignements fournis par le radar sont conformes aux procédures de veille avec une prudence particulière observée pour identifier les caractéristiques dangereuses de la glace</p> <p>Les renseignements tirés des cartes marines, y compris des cartes électroniques, et des publications sont pertinents et ils sont évalués, interprétés correctement et utilisés comme il convient</p> <p>La principale méthode de détermination de la position est fréquemment utilisée et est la mieux adaptée aux conditions régnantes et à la navigation dans les glaces</p> <p>Les contrôles et les essais de fonctionnement des systèmes de navigation et de communication satisfont aux recommandations applicables à l'exploitation à des latitudes élevées et à des températures de l'air basses</p>
Contrôler et garantir le respect de la réglementation	<p>Connaissance élémentaire des aspects réglementaires:</p> <p>.1 Traité sur l'Antarctique et Recueil sur la navigation polaire</p> <p>.2 rapports sur les accidents mettant en cause des navires exploités dans les eaux polaires</p>	<p>Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après:</p> <p>.1 expérience approuvée en service</p> <p>.2 expérience approuvée à bord d'un navire-école</p>	<p>Les parties pertinentes du Manuel d'exploitation dans les eaux polaires sont repérées et appliquées</p> <p>La communication est conforme aux procédures</p>

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Compétences	Connaissances, compréhension et aptitude	Méthodes permettant de démontrer les compétences	Critères d'évaluation des compétences
Contrôler et garantir le respect de la réglementation ( <i>suite</i> )	.3 normes de l'OMI relatives à l'exploitation des navires dans les zones éloignées	.3 formation approuvée sur simulateur, le cas échéant .4 programme de formation approuvé	types locales/régionales et internationales La réglementation relative aux règles, recueils de règles, codes et pratiques pertinents est identifiée
Observer des pratiques de travail sûres, intervenir dans les situations d'urgence	Connaissance élémentaire de l'état de préparation de l'équipage, des conditions de travail et de la sécurité: .1 reconnaissance des limites concernant la disponibilité et la responsabilité des services de recherche et de sauvetage, y compris des limites de la zone océanique A4 et de ses moyens de communication SAR .2 connaissance de la planification d'urgence .3 mesures à prendre pour mettre en place et appliquer des méthodes de travail sûres pour l'équipage propres aux milieux polaires, c'est-à-dire spécifiquement adaptées aux températures basses et aux surfaces couvertes de glace, y compris l'utilisation d'équipement de protection individuelle et du système de sécurité «buddy» et la limitation du temps de travail .4 reconnaissance des dangers lorsque les membres de l'équipage sont exposés à des températures basses .5 facteurs humains, y compris la fatigue due au froid, les soins médicaux d'urgence, le bien-être de l'équipage .6 prescriptions relatives à la survie, y compris l'utilisation de l'équipement individuel de survie et de l'équipement collectif de survie .7 connaissance des avaries de coque et de matériel les plus courantes et des mesures à prendre pour les éviter .8 givrage du pont des superstructures, notamment ses effets sur la stabilité et l'assiette .9 prévention et élimination de la glace, y compris les facteurs d'accumulation de glace .10 reconnaissance des problèmes liés à la fatigue due au bruit et aux vibrations .11 identification des besoins en ressources supplémentaires telles que combustible, vivres et vêtements	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après: .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, le cas échéant .4 programme de formation approuvé	Une situation potentiellement dangereuse pour le navire et les membres de l'équipage est identifiée et les premières mesures sont mises en œuvre Les mesures prises sont conformes au Manuel d'exploitation dans les eaux polaires et aux principes et procédures admis pour garantir la sécurité des opérations et prévenir la pollution du milieu marin Des pratiques de travail sûres sont observées et le matériel approprié de sécurité et de protection est correctement utilisé à tout moment Les mesures d'intervention sont exécutées conformément aux plans établis et sont adaptées à la situation et à la nature du cas d'urgence La réglementation relative aux règles, recueils de règles, codes et pratiques pertinents est correctement identifiée et appliquée L'équipement approprié de sécurité et de protection est correctement utilisé Les défauts et dommages sont détectés et signalés de manière appropriée
Garantir le respect des prescriptions relatives à la prévention de la pollution et prévenir les risques pour l'environnement	Connaissance élémentaire des facteurs écologiques et de la réglementation en la matière: .1 aptitude à identifier les zones maritimes particulièrement vulnérables aux rejets .2 identification des zones dans lesquelles il est interdit de naviguer ou qui devraient être évitées .3 zones spéciales en vertu de MARPOL	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après: .1 expérience approuvée en service .2 expérience approuvée à bord d'un navire-école .3 formation approuvée sur simulateur, le cas échéant	La réglementation relative aux règles, recueils de règles, codes et pratiques pertinents est identifiée Les limitations en matière de rejets par des navires spécifiées dans le Recueil sur la navigation polaire sont correctement identifiées/sélectionnées

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Compétences	Connaissances, compréhension et aptitude	Méthodes permettant de démontrer les compétences	Critères d'évaluation des compétences
Garantir le respect des prescriptions relatives à la prévention de la pollution et prévenir les risques pour l'environnement ( <i>suite</i> )	<p>.4 reconnaissances des limitations du matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures</p> <p>.5 plan de gestion des volumes accrus d'ordures, d'eaux de cale, d'eaux usées, etc.</p> <p>.6 insuffisance de l'infrastructure</p> <p>.7 déversement d'hydrocarbures et pollution dans les glaces, y compris leurs conséquences</p>	.4 programme de formation approuvé	<p>Le Manuel d'exploitation dans les eaux polaires et le Plan de gestion des déchets sont correctement appliqués aux fins de déterminer les limitations en matière de rejets par des navires et les plans pour le stockage des déchets</p> <p>Les références qui décrivent en détail les zones à éviter, telles que les sanctuaires de la faune et la flore sauvages, les parcs classés «patrimoine naturel», les routes migratoires, etc. (MARPOL, Traité sur l'Antarctique, etc.) sont identifiées</p> <p>Les facteurs à prendre en considération pour la gestion des flux de déchets durant les voyages dans les eaux polaires sont identifiés</p>

Tableau A-V/4-2

Norme de compétence minimale spécifiée concernant la formation avancée pour navires exploités dans les eaux polaires

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Compétences	Connaissances, compréhension et aptitude	Méthodes permettant de démontrer les compétences	Critères d'évaluation des compétences
Planifier et effectuer un voyage dans des eaux polaires	<p>Connaissance de la planification du voyage et des comptes rendus de navires:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 sources de renseignements</li> <li>.2 régimes de comptes rendus dans les eaux polaires</li> <li>.3 établissement d'un itinéraire sûr et planification de la traversée en vue d'éviter les glaces, si possible</li> <li>.4 aptitude à reconnaître les limitations concernant les renseignements et les cartes hydrographiques dans les régions polaires et à déterminer si les renseignements correspondent à une norme satisfaisante pour la sécurité de la navigation</li> <li>.5 déviation et modification de la route par rapport au voyage prévu pour prendre en considération l'état des glaces</li> </ol> <p>Connaissance des limitations du matériel:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 comprendre et identifier les risques associés aux limites des aides terrestres à la navigation dans les régions polaires</li> <li>.2 comprendre et reconnaître les erreurs de compas dues aux latitudes élevées</li> <li>.3 comprendre et identifier les limites de la distinction des cibles radar et des caractéristiques de la glace parmi les échos parasites dus à la glace</li> <li>.4 comprendre et reconnaître les limites des systèmes électroniques de détermination de la position aux latitudes élevées</li> <li>.5 comprendre et reconnaître les limites des cartes marines et des descriptions du pilote</li> <li>.6 comprendre et reconnaître les limites des systèmes de communication</li> </ol>	<p>Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 expérience approuvée en service</li> <li>.2 expérience approuvée à bord d'un navire-école</li> <li>.3 formation approuvée sur simulateur, le cas échéant</li> <li>.4 programme de formation approuvé</li> </ol>	<p>Le matériel, les cartes et les publications nautiques nécessaires au voyage sont répertoriés et appropriés pour effectuer le voyage en toute sécurité</p> <p>Le choix de la route se fonde sur des faits provenant de sources et de publications pertinentes, sur les données statistiques et sur les limites des systèmes de communication et de navigation</p> <p>Pour l'établissement du plan de route, les régimes réglementaires pertinents relatifs aux eaux polaires ont été correctement identifiés, de même que la nécessité d'un pilote des glaces et/ou de l'assistance d'un brise-glace</p> <p>Tous les dangers potentiels pour la navigation sont identifiés avec précision</p> <p>Les calculs relatifs à la position, au cap, à la distance et au temps sont corrects et respectent les normes de précision admises pour le matériel de navigation</p>
Assurer l'exploitation en toute sécurité des navires exploités dans les eaux polaires	<p>Connaissance de l'exploitation et de la manœuvre du navire dans les glaces et aptitude en la matière:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 organiser les préparatifs et évaluer les risques avant de s'approcher des glaces, notamment la présence d'icebergs, et tenir compte du vent, de l'obscurité, de la houle, du brouillard et de la pression de la glace</li> <li>.2 communiquer avec un brise-glace et d'autres navires dans la zone et avec les centres de coordination de sauvetage</li> <li>.3 comprendre et décrire les conditions requises pour la sécurité de l'entrée dans des zones de glaces ou d'eau libre, telles qu'un chenal libre ou une fissure, ou de la sortie de telles zones, afin d'éviter les icebergs et autres dan-</li> </ol>	<p>Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 expérience approuvée en service</li> <li>.2 expérience approuvée à bord d'un navire-école</li> <li>.3 formation approuvée sur simulateur, le cas échéant</li> <li>.4 programme de formation approuvé</li> </ol>	<p>Toutes les décisions relatives à la navigation dans les glaces sont fondées sur une évaluation correcte de la capacité de manœuvre du navire, des caractéristiques du moteur et des forces escomptées lors de la navigation dans des eaux polaires</p> <p>Apporter la preuve des compétences en matière de communication, demander l'autorisation de naviguer dans les glaces, tracer et commencer le voyage dans les glaces</p>

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Compétences	Connaissances, compréhension et aptitude	Méthodes permettant de démontrer les compétences	Critères d'évaluation des compétences
Assurer l'exploitation en toute sécurité des navires exploités dans les eaux polaires (suite)	<p>gers dus aux glaces et de se tenir à une distance de sécurité des icebergs</p> <p>.4 comprendre et décrire les méthodes d'éperonnement des glaces, y compris l'éperonnement par des navires à coque simple et à double coque</p> <p>.5 reconnaître et déterminer la nécessité de renforcer l'équipe de quart à la passerelle en tenant compte des conditions environnementales, du matériel de navigation et de la cote glace du navire</p> <p>.6 reconnaître la présentation des différentes conditions de glace qui s'affichent sur le radar</p> <p>.7 comprendre la terminologie des convois escortés d'un brise-glace et des communications au sein de ces convois et aptitude à suivre le brise-glace et se déplacer en convoi</p> <p>.8 comprendre les méthodes visant à éviter de coincer le navire dans la glace et à dégager le navire coincé, ainsi que les conséquences de son immobilisation</p> <p>.9 comprendre le remorquage et l'assistance dans les glaces, notamment des risques liés à l'exploitation</p> <p>.10 manœuvrer un navire dans différentes concentrations et couvertures de glace, compte tenu notamment des risques associés à la navigation dans les glaces, par exemple, éviter de tourner et de faire marche arrière en même temps</p> <p>.11 utilisation des différents types de systèmes de propulsion et de gouverne et connaissance de leurs limites de façon à prévenir tout dommage lors de l'exploitation dans les glaces</p> <p>.12 utilisation des systèmes de gîte et d'assiette; connaissance des risques liés à la glace pour le ballast et l'assiette</p> <p>.13 amarrage et appareillage dans des eaux couvertes de glace, y compris connaissance des risques opérationnels et des diverses techniques garantissant la sécurité de l'amarrage et de l'appareillage dans des eaux couvertes de glace</p> <p>.14 mouillage dans la glace, y compris connaissance des dangers liés au système de mouillage – accumulation de glace dans l'écubier et les appareils de mouillage</p> <p>.15 reconnaître les conditions qui gênent la visibilité dans les eaux polaires et qui peuvent donner des indications sur l'état de la glace et de l'eau dans ces zones, y compris la formation de fumée de mer, le ciel d'eau, la clarté des glaces et la réfraction</p>		<p>Tous les risques potentiels liés à la glace sont correctement identifiés</p> <p>Toutes les décisions concernant l'accostage, le mouillage et les opérations liées à la cargaison et au ballastage sont fondées sur une évaluation correcte de la capacité de manœuvre du navire, des caractéristiques du moteur et des forces escomptées et elles sont conformes aux directives énoncées dans le Recueil sur la navigation polaire et aux accords internationaux applicables</p> <p>La progression d'un navire dans les glaces et la manœuvre d'un navire dans des zones où la concentration de glace est modérée (comprise entre 1/10 et 5/10) sont démontrées dans des conditions de sécurité</p> <p>La progression d'un navire dans les glaces et la manœuvre d'un navire dans des zones où la glace est dense (concentration comprise entre 6/10 et 10/10) sont démontrées dans des conditions de sécurité</p> <p>Les opérations sont planifiées et effectuées conformément aux règles et procédures établies pour garantir la sécurité des opérations et prévenir toute pollution du milieu marin</p> <p>La sécurité de la navigation est assurée par une bonne stratégie en la matière et en adaptant la vitesse et le cap du navire aux différents types de glace</p> <p>Les mesures permettant d'utiliser un système d'ancrage à des températures basses sont comprises</p> <p>Les mesures sont prises conformément aux principes et aux procédures admis pour la préparation au remorquage par un brise-glace, y compris par son encoche de remorquage</p>

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Compétences	Connaissances, compréhension et aptitude	Méthodes permettant de démontrer les compétences	Critères d'évaluation des compétences
Assurer la sécurité de l'équipage et des passagers du navire et maintenir les engins de sauvetage, les dispositifs de lutte contre l'incendie et les autres systèmes de sécurité en bon état de fonctionner	Connaissance de la sécurité: <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 comprendre les procédures et techniques d'abandon du navire et de survie dans les glaces et dans les eaux couvertes de glace</li> <li>.2 reconnaître les limites des dispositifs de lutte contre l'incendie et des engins de sauvetage dues à des températures de l'air basses</li> <li>.3 comprendre les préoccupations particulières liées à la réalisation d'exercices en cas de situation d'urgence dans les glaces et à des températures basses</li> <li>.4 comprendre les préoccupations particulières liées à l'exécution d'une intervention en cas d'urgence dans les glaces et à de basses températures de l'air et de l'eau</li> </ol>	Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs des formes ci-après: <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 expérience en service approuvée</li> <li>.2 expérience approuvée à bord d'un navire-école</li> <li>.3 formation approuvée sur simulateur, le cas échéant</li> <li>.4 programme de formation approuvé</li> </ol>	Les mesures d'intervention sont exécutées conformément aux plans et aux procédures établis et sont adaptées à la situation et à la nature du cas d'urgence

»

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

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

- 1 In Abschnitt A-I/11 wird nach dem bisherigen Absatz 3 folgender neuer Absatz 4 angefügt:
- „4 Die fortdauernde fachliche Befähigung im Sinne von Regel I/11 von Kapitänen und Schiffsoffizieren an Bord von Schiffen, die in Polargewässern verkehren, wird nachgewiesen
- .1 durch eine zugelassene Seefahrtszeit von insgesamt mindestens zwei Monaten im Verlauf der vorangegangenen fünf Jahre, in welcher Funktionen wahrgenommen wurden, die dem zu verlängernden Zeugnis entsprechen, oder
  - .2 dadurch, dass Funktionen wahrgenommen worden sind, die als gleichwertig mit der nach Absatz 4.1 vorgeschriebenen Seefahrtszeit angesehen werden, oder
  - .3 dadurch, dass eine zugelassene Prüfung abgelegt wird, oder
  - .4 dadurch, dass ein zugelassener Ausbildungslehrgang erfolgreich abgeschlossen worden ist oder mehrere zugelassene Ausbildungslehrgänge erfolgreich abgeschlossen worden sind.“
- 2 In Abschnitt A-I/14 wird nach dem bisherigen Absatz 3 folgender neuer Absatz 4 angefügt:
- „4 Alle Unternehmen müssen unter Berücksichtigung der in Abschnitt B-I/14 Absatz 3 dieses Codes gegebenen Anleitungen sicherstellen, dass Kapitäne und Schiffsoffiziere auf ihren Fahrgastschiffen einen Einführungslehrgang abgeschlossen haben, um die Fähigkeiten zu erwerben, die der Position oder den Aufgaben und der Verantwortung angemessen sind, die sie wahrnehmen sollen.“

Kapitel V

Normen betreffend

besondere Ausbildungsvorschriften für das Personal auf bestimmten Schiffstypen

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

„Abschnitt A-V/2

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

Einführungsausbildung für Notfälle auf Fahrgastschiffen

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

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

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

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

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

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

- 2 Mitglieder des Personals, die Fahrgästen in Fahrgasträumen unmittelbare Dienste leisten, müssen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden, die nach Regel V/2 Absatz 6 vorgeschriebene zusätzliche Sicherheitsausbildung erhalten, die zumindest sicherstellt, dass die nachstehenden Fähigkeiten erworben werden:

Verständigung

- .1 Fähigkeit zur Verständigung mit Fahrgästen in einer Notfallsituation; dabei ist Nachstehendes zu berücksichtigen:
  - .1.1 die Frage, welche Sprache oder Sprachen angesichts der Staatsangehörigkeiten der Fahrgäste zweckmäßig ist oder sind, die auf der betreffenden Route befördert werden;

- .1.2 die Wahrscheinlichkeit, dass die Fähigkeit, einen Grundwortschatz in Englisch für grundlegende Anweisungen zu benutzen, eine Möglichkeit zur Verständigung mit einem unterstützungsbedürftigen Fahrgast bieten kann, und zwar unabhängig von der Frage, ob der Fahrgast und das Besatzungsmitglied eine gemeinsame Sprache sprechen oder nicht;
- .1.3 die mögliche Notwendigkeit, sich in einer Notfallsituation, wenn sich eine mündliche Verständigung als unpraktisch erweist, auf eine andere Art und Weise verständlich zu machen, beispielsweise durch demonstratives Vorführen einer Handlung, durch Handsignale oder indem die Aufmerksamkeit von Fahrgästen auf die Stellen an Bord gelenkt wird, wo sich schriftliche Anweisungen, die Sammelplätze, Rettungsmittel oder Fluchtwege befinden;
- .1.4 der Umfang, in dem Fahrgästen in deren Muttersprache oder Muttersprachen vollständige Sicherheitsanweisungen erteilt worden sind;
- .1.5 die Frage, in welchen Sprachen in einer Notfallsituation oder bei einer Übung Notfalldurchsagen verbreitet werden können, um Fahrgästen wichtige Hinweise zu übermitteln und Besatzungsmitgliedern die Hilfeleistung für Fahrgäste zu erleichtern.

#### Rettungsmittel

- .2 Fähigkeit, Fahrgästen die Verwendung persönlicher Rettungsmittel vorzuführen.

#### Einbootungsverfahren

- .3 An- und Vonbordgehen von Fahrgästen unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse Behinderter und unterstützungsbedürftiger Personen.

#### Ausbildung in der Führung von Menschenmengen auf Fahrgastschiffen

- 3 Kapitäne, Schiffsoffiziere, Schiffsleute, deren Befähigung die Voraussetzungen der Kapitel II, III und VII erfüllt, und Mitglieder des Personals, die laut Eintragung in der Sicherheitsrolle dazu eingeteilt sind, Fahrgästen in Notfällen Hilfe zu leisten, müssen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden,
  - .1 nach Maßgabe von Tabelle A-V/2-1 die nach Regel V/2 Absatz 7 vorgeschriebene Ausbildung in der Führung von Menschenmengen erfolgreich abgeschlossen haben und
  - .2 einen Nachweis darüber erbringen, dass die Ausbildung nach Tabelle A-V/2-1 abgeschlossen worden ist.

#### Ausbildung in Krisenbewältigung und in menschlichen Verhaltensweisen

- 4 Bevor Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite technische Schiffsoffiziere und sämtliche Personen, die laut Sicherheitsrolle dazu eingeteilt sind, für die Sicherheit von Fahrgästen in Notfällen zuständig zu sein, müssen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden,
  - .1 nach Maßgabe von Tabelle A-V/2-2 die nach Regel V/2 Absatz 8 vorgeschriebene zugelassene Ausbildung in Krisenbewältigung und in menschlichen Verhaltensweisen erfolgreich abgeschlossen haben und
  - .2 in Übereinstimmung mit den Verfahren für den Nachweis der Befähigung und den Kriterien für die Beurteilung der Befähigung, die in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-V/2-2 zusammenfassend dargestellt sind, einen Nachweis darüber erbringen, dass die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt worden ist.

#### Ausbildung in Fahrgastsicherheit, Ladungssicherheit und Dichtigkeit des Schiffskörpers

- 5 Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage, Erste Offiziere, Zweite technische Schiffsoffiziere und sämtliche Personen, denen eine unmittelbare Verantwortung für das An- und Vonbordgehen von Fahrgästen, für das Laden, Löschen oder Sichern von Ladung oder für das Verschließen von Öffnungen in der Außenhaut an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen zugewiesen worden ist, müssen, bevor ihnen Aufgaben an Bord zugewiesen werden, die nach Regel V/2 Absatz 9 vorgeschriebene Ausbildung in Fahrgastsicherheit, Ladungssicherheit und Dichtigkeit des Schiffskörpers erhalten, die zumindest sicherstellt, dass die Fähigkeiten erworben werden, die den Aufgaben und der Verantwortung der genannten Personen angemessen sind; Einzelheiten ergeben sich aus der nachstehenden Darstellung.

#### Verfahren für das Anbordnehmen von Ladung und Fahrgästen

- .1 Fähigkeit zur ordnungsmäßigen Anwendung der für das betreffende Schiff eingeführten Verfahren betreffend
  - .1.1 das Laden und Löschen von Straßen- und Schienenfahrzeugen sowie von sonstigen Beförderungseinheiten einschließlich der damit zusammenhängenden Verständigung;
  - .1.2 das Fieren und Hieven von Rampen;
  - .1.3 das Ausfahren und Einziehen von einziehbaren Fahrzeugdecks;
  - .1.4 das An- und Vonbordgehen von Fahrgästen unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse Behinderter und unterstützungsbedürftiger Personen.

#### Beförderung gefährlicher Güter

- .2 Fähigkeit zur Anwendung sämtlicher in Betracht kommender besonderer Sicherheitsvorkehrungen, Verfahren und Vorschriften betreffend die Beförderung gefährlicher Güter an Bord von Ro-Ro-Fahrgastschiffen.

#### Sicherung von Ladungen

- .3 Fähigkeit,
  - .3.1 zur richtigen Anwendung der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung der Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen auf die beförderten Straßen- und Schienenfahrzeuge sowie sonstigen Beförderungseinheiten und
  - .3.2 die für die Ladungssicherung zur Verfügung stehenden Geräte und Werkstoffe unter Berücksichtigung der ihnen eigenen Beschränkungen sachgerecht zu verwenden.

## Berechnungen zu Stabilität, Trimm und Stress

## .4 Fähigkeit,

- .4.1 die zur Verfügung stehenden Angaben über Stabilität und Stress sachgerecht zu verwenden;
- .4.2 unter Verwendung der zur Verfügung stehenden Stabilitätsrechner oder Computerprogramme die Stabilität und den Trimm für unterschiedliche Beladungszustände zu berechnen;
- .4.3 Ladefaktoren für die einzelnen Decks zu berechnen;
- .4.4 die Auswirkungen des Umpumpens von Ballast und Treibstoff auf Stabilität, Trimm und Stress zu berechnen.

## Öffnen, Schließen und Sichern von Öffnungen in der Außenhaut des Schiffes

## .5 Fähigkeit,

- .5.1 die für das betreffende Schiff eingeführten Verfahren betreffend das Öffnen, Schließen und Sichern von Bug-, Heck- und Seitentüren sowie von Bug-, Heck- und Seitenrampen ordnungsgemäß anzuwenden und die dazugehörigen Anlagen sachgerecht zu bedienen und
- .5.2 Untersuchungen darüber durchzuführen, ob alle Öffnungen ordnungsgemäß verschlossen sind.

## Umgebungsluft auf Ro-Ro-Decks

## .6 Fähigkeit,

- .6.1 Geräte zur Überwachung der Umgebungsluft in Ro-Ro-Räumen, soweit solche mitgeführt werden, zu gebrauchen und
- .6.2 die für das betreffende Schiff eingeführten Verfahren betreffend die Belüftung von Ro-Ro-Räumen während des Ladens und Löschens von Fahrzeugen im Verlaufe der Reise und in Notfallsituationen ordnungsgemäß anzuwenden.

**Tabelle A-V/2-1**

Darstellung der Mindest-Befähigungsnorm in der Ausbildung  
in der Führung von Menschenmengen auf Fahrgastschiffen

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
<p>Persönlicher Beitrag zur Umsetzung der Notfallpläne und -verfahren an Bord zum Sammeln und zur Evakuierung von Fahrgästen</p>	<p>Kenntnis der Notfallpläne an Bord, Anweisungen für den Notfall und Notfallverfahren in Bezug auf die Führung und Evakuierung von Fahrgästen</p> <p>Kenntnis der einschlägigen Methoden zur Führung von Menschenmengen und der jeweiligen Ausrüstung zur Hilfeleistung für Fahrgäste in Notfällen</p> <p>Kenntnis der Sicherheitsrollen und der Anweisungen für den Notfall</p>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer Ausbildung oder einer Unterweisung erbracht wurden</p>	<p>Die Maßnahmen, die in einer Notfallsituation getroffen werden, sind angemessen und werden entsprechend den allgemein anerkannten Verfahren durchgeführt.</p>
<p>Hilfeleistung für Fahrgäste auf dem Weg zu den Sammelplätzen und Einbootungsstationen</p>	<p>Fähigkeit, unmissverständliche und Zuversicht erweckende Anweisungen zu geben</p> <p>Fähigkeit zur Führung von Fahrgästen in Korridoren, Treppenhäusern und Gängen</p> <p>Verständnis der Wichtigkeit, die dem Freihalten der Fluchtwege von Hindernissen zukommt, und Fähigkeit, hierfür Sorge zu tragen</p> <p>Kenntnis der Methoden der Evakuierung Behinderter sowie von Personen, die besonderer Unterstützung bedürfen</p> <p>Kenntnis der Methoden der Durchsuchung von Fahrgastunterkünften und Gesellschaftsräumen</p> <p>Fähigkeit, Fahrgäste unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse Behinderter und unterstützungsbedürftiger Personen auszubooten</p> <p>Verständnis der Bedeutung wirksamer Verfahren zum Sammeln der Fahrgäste, insbesondere</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 das Bewusstsein, wie wichtig es ist, Ordnung zu bewahren</li> <li>.2 die Fähigkeit, dafür zu sorgen, dass Panik vermieden oder vorhandene Panik verringert wird</li> <li>.3 die Fähigkeit, in geeigneten Fällen für das Durchzählen bei der Evakuierung des Schiffes das Fahrgastmanifest zu benutzen</li> <li>.4 das Bewusstsein, wie wichtig es ist, dass die Fahrgäste beim Sammeln so weit wie möglich zweckmäßig gekleidet sind</li> <li>.5 die Fähigkeit, zu überprüfen, ob Fahrgäste ihre Rettungswesten richtig angelegt haben</li> </ol>	<p>Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer praktischen Ausbildung oder einer Unterweisung erbracht wurden</p>	<p>Die Maßnahmen, die getroffen werden, entsprechen den Notfallplänen, den Anweisungen für den Notfall und den Notfallverfahren. Die Informationen, die an Einzelpersonen, Notfall-Eingreiftruppen und Fahrgäste gegeben werden, sind genau und zutreffend und ihre Weitergabe erfolgt rechtzeitig.</p>

Tabelle A-V/2-2

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

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Planung und Leitung von Verfahren zur Bewältigung von Notfallsituationen an Bord	<p>Kenntnisse über</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 den Entwurf und die Gliederung des Schiffes im Allgemeinen</li> <li>.2 Sicherheitsbestimmungen</li> <li>.3 Notfallpläne und -verfahren</li> </ul> <p>Verständnis der Bedeutung der Grundsätze für die Ausarbeitung von schiffsspezifischen Notfallverfahren, insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 die Notwendigkeit, schiffsspezifische Notfallverfahren vorher zu planen und einzuüben</li> <li>.2 die Notwendigkeit, dass alle Mitglieder des Personals die vorhergeplanten Notfallverfahren gut kennen und sich in einer Notfallsituation so sorgfältig wie möglich daran halten</li> </ul>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung, von Übungen mit einem oder mehreren vorbereiteten Notfallplänen und einer praktischen Demonstration erbracht wurden	Durch die Verfahren zur Bewältigung von Notfallsituationen an Bord wird ein Bereitschaftszustand sichergestellt, der es ermöglicht, auf Notfallsituationen angemessen zu reagieren.
Optimierung der Ressourcenverwendung	<p>Fähigkeit zur Optimierung der Ressourcenverwendung unter Berücksichtigung</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 der Möglichkeit, dass zur Verfügung stehende Ressourcen in einer Notfallsituation eingeschränkt sein können</li> <li>.2 der Notwendigkeit, die unmittelbar zur Verfügung stehenden Mitglieder des Personals und Gerätschaften in vollem Umfang zu nutzen und notfalls auch zu improvisieren</li> </ul> <p>Fähigkeit zur Planung und Leitung realistischer Übungen zur Aufrechterhaltung eines Bereitschaftszustands unter Berücksichtigung von Erfahrungen aus früheren Unfällen von Fahrgastschiffen; Fähigkeit zur Nachbereitung dieser Übungen</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung, einer praktischen Demonstration sowie von an Bord abgeleiteten Ausbildungs- und Übungseinheiten zu Notfallverfahren erbracht wurden	<p>Durch die Anwendung von Notfallplänen wird die Ressourcenverwendung optimiert.</p> <p>Die Zuweisung von Aufgaben und Verantwortung an einzelne Personen entspricht deren individueller Befähigung, soweit diese bekannt ist.</p> <p>Aufgaben und Verantwortung von Personengruppen und Einzelpersonen sind eindeutig festgelegt.</p>
Steuerung der Reaktionen auf Notfallsituationen	<p>Fähigkeit zu einer groben Einschätzung der Lage und zu einer wirksamen Reaktion auf Notfallsituationen nach Maßgabe bewährter Notfallverfahren</p> <p>Führungskompetenz</p> <p>Fähigkeit, andere in Notfallsituationen zu führen und anzuleiten; dazu gehören insbesondere folgende Aufgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 in Notfallsituationen ein Beispiel zu geben</li> <li>.2 zur Entscheidungsfindung beizutragen, wobei zu berücksichtigen ist, dass in einer Notfallsituation schnell gehandelt werden muss</li> <li>.3 auf Fahrgäste und die übrigen Mitglieder des Personals motivierend, ermutigend und aufmunternd einzuwirken</li> </ul> <p>Umgang mit Stress</p> <p>Fähigkeit, zu erkennen, wenn sich bei einem selbst und bei anderen Mitgliedern des schiffseigenen Notfall-Eingreiftrupps Symptome übermäßiger persönlicher Belastung zeigen</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung, einer praktischen Demonstration sowie von an Bord abgeleiteten Ausbildungs- und Übungseinheiten zu Notfallverfahren erbracht wurden	<p>Verfahrens- und Vorgehensweisen entsprechen allgemein anerkannten Grundsätzen und Plänen für die Krisenbewältigung an Bord.</p> <p>Die Ziele und die Strategie der Reaktion sind der Art des Notfalls angemessen; Unwägbarkeiten werden berücksichtigt und alle verfügbaren Ressourcen in bestmöglicher Art und Weise genutzt.</p> <p>Die durch Besatzungsmitglieder durchgeführten Maßnahmen tragen zur Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung bei.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	Bewusstsein dafür, dass durch eine Notfallsituation erzeugter Stress die Leistungsfähigkeit eines jeden Menschen sowie seine Fähigkeit beeinträchtigen kann, weisungsgemäß zu handeln und Verfahrensregeln zu beachten		
Lenkung von Fahrgästen und der übrigen Mitglieder des Personals in Notfallsituationen	<p>Verhalten und Reaktionen einzelner Personen</p> <p>Fähigkeit zur Lenkung von Fahrgästen und der übrigen Mitglieder des Personals in Notfallsituationen; dazu gehören insbesondere</p> <p>.1 das Bewusstsein um die allgemeinen Reaktionsmuster von Fahrgästen und der übrigen Mitglieder des Personals in Notfallsituationen, insbesondere um die Möglichkeit,</p> <p>.1.1 dass es regelmäßig eine Zeit lang dauert, bis Menschen akzeptieren, dass tatsächlich eine Notfallsituation vorliegt</p> <p>.1.2 dass manche Menschen möglicherweise in Panik geraten und sich dann nicht im normalen Ausmaß vernünftig verhalten, dass ihr Auffassungsvermögen eingeschränkt sein kann und dass sie möglicherweise auf Anweisungen weniger gut reagieren als in Situationen, in denen kein Notfall vorliegt</p> <p>.2 das Bewusstsein darum, dass Fahrgäste und die übrigen Mitglieder des Personals möglicherweise unter anderem</p> <p>.2.1 als erste Reaktion in einer Situation, in der etwas schief läuft, nach Verwandten, Bekannten oder nach ihren Habseligkeiten zu suchen beginnen</p> <p>.2.2 in ihren Kabinen oder an anderen Stellen an Bord Zuflucht suchen, wo sie glauben, Gefahren entkommen zu können</p> <p>.2.3 bei Entstehen einer Schlagseite dazu neigen, sich auf die nach oben zeigende Seite des Schiffes zu bewegen</p> <p>.3 die richtige Einschätzung des möglichen Problems einer Panik, die dadurch entsteht, dass Familien getrennt werden</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung, einer praktischen Demonstration sowie von an Bord abgeleisteten Ausbildungs- und Übungseinheiten zu Notfallverfahren erbracht wurden	Die durch Besatzungsmitglieder durchgeführten Maßnahmen tragen zur Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung bei.
Schaffung und Aufrechterhaltung einer wirksamen Möglichkeit der Verständigung	<p>Fähigkeit, wirksame Verständigungsmöglichkeiten zu schaffen und aufrechtzuerhalten; dazu gehören insbesondere</p> <p>.1 die Wichtigkeit deutlicher und knapper Anweisungen und Meldungen</p> <p>.2 die Notwendigkeit, einen Nachrichtenaustausch mit Fahrgästen und den übrigen Mitgliedern des Personals sowie den Erhalt von Rückmeldungen von diesen zu fördern</p>	Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen einer zugelassenen Ausbildung, von Übungen und einer praktischen Demonstration erbracht wurden	Informationen aus allen verfügbaren Quellen werden so schnell wie möglich bezogen, ausgewertet und bestätigt sowie während der gesamten Dauer des Notfalls auf eventuellen Änderungsbedarf hin überprüft.

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
			Die Informationen, die an Einzelpersonen, Notfall-Eingreiftruppe und Fahrgäste gegeben werden, sind genau und zutreffend und ihre Weitergabe erfolgt rechtzeitig.
	<p>Fähigkeit, Fahrgäste und die übrigen Mitglieder des Personals in einer Notfallsituation mit einschlägigen Informationen zu versorgen, um sie über die Gesamtsituation auf dem Laufenden zu halten und ihnen mitzuteilen, welches Tun oder Unterlassen eventuell von ihnen erbeten wird; dabei sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 die Frage, welche Sprache oder Sprachen angesichts der Staatsangehörigkeiten der Fahrgäste und der übrigen Mitglieder des Personals zweckmäßig ist oder sind, die auf der betreffenden Route befördert werden</li> <li>.2 die mögliche Notwendigkeit, sich in einer Notfallsituation, wenn sich eine mündliche Verständigung als unpraktisch erweist, auf eine andere Art und Weise verständlich zu machen, beispielsweise durch demonstratives Vorführen einer Handlung, durch Handsignale oder indem die Aufmerksamkeit von Fahrgästen auf die Stellen an Bord gelenkt wird, wo sich schriftliche Anweisungen, die Sammelplätze, Rettungsmittel oder Fluchtwege befinden</li> <li>.3 die Frage, in welcher Sprache in einer Notfallsituation oder bei einer Übung Notfalldurchsagen verbreitet werden können, um Fahrgästen wichtige Hinweise zu übermitteln und Besatzungsmitgliedern die Hilfeleistung für Fahrgäste zu erleichtern</li> </ol>		Die Fahrgäste werden durch geeignete Informationen über die Art des Notfalls sowie über das von ihnen erbetene Tun oder Unterlassen auf dem Laufenden gehalten.

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

## „Abschnitt A-V/4

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

## Befähigungsnorm

- 1 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Grundausbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, muss
  - .1 nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-V/4-1 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen;
  - .2 einen Nachweis darüber erbringen, dass er
    - .1 das in Spalte 2 von Tabelle A-V/4-1 aufgeführte Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde erworben hat sowie
    - .2 die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-V/4-1 zusammenfassend dargestellt.
- 2 Jeder Bewerber um ein Zeugnis über eine Fortbildung in Bezug auf Schiffe, die in Polargewässern verkehren, muss
  - .1 nachweisen, dass er befähigt ist, die in Spalte 1 von Tabelle A-V/4-2 aufgeführten Aufgaben, Pflichten und Verantwortung wahrzunehmen;
  - .2 einen Nachweis darüber erbringen, dass er
    - .1 das in Spalte 2 von Tabelle A-V/4-2 aufgeführte Mindestmaß an Kenntnissen, Verständnis und Fachkunde erworben hat sowie
    - .2 die vorgeschriebene Befähigungsnorm erfüllt; das Verfahren für den Nachweis der Befähigung und die Kriterien für die Beurteilung der Befähigung sind in den Spalten 3 und 4 von Tabelle A-V/4-2 zusammenfassend dargestellt.

Tabelle A-V/4-1

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

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Persönlicher Beitrag zum sicheren Betrieb von Schiffen, die in Polargewässern verkehren	<p>Grundkenntnisse über die Eigenheiten von Eis und über Gebiete innerhalb des Einsatzgebiets, in denen mit verschiedenen Arten von Eis zu rechnen ist:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 Physik des Eises, Fachbegriffe im Zusammenhang mit Eis, Eisbildung, Eiswachstum, Alterung des Eises und momentanes Stadium der Eisschmelze</li> <li>.2 Arten und Konzentrationen des Eises</li> <li>.3 Eisdruck und Eisverteilung</li> <li>.4 Reibung aufgrund von schneebedecktem Eis</li> <li>.5 Folgen einer Vereisung durch Sprühwasser sowie Gefahr des Aufbaus einer immer dicker werdenden Eisschicht; Vorsichtsmaßnahmen zur Vermeidung des Aufbaus einer immer dicker werdenden Eisschicht und Handlungsmöglichkeiten während des Aufbaus einer immer dicker werdenden Eisschicht</li> <li>.6 Eisverhältnisse in unterschiedlichen Regionen; wesentliche Unterschiede zwischen Arktis und Antarktis, einjähriges und mehrjähriges Eis, Meereis und Landeis</li> <li>.7 Verwendung bildlicher Darstellungen von Eis zum Erkennen der Auswirkungen einer raschen Veränderung von Eis- und Wetterverhältnissen</li> <li>.8 Kenntnisse über Eisblink und Wasserm Himmel</li> <li>.9 Kenntnisse über die charakteristische Bewegung von Eisbergen und Packeis</li> <li>.10 Kenntnisse über die Gezeiten und Strömungen im Eis</li> <li>.11 Kenntnisse über die Auswirkungen von Wind und Strömung auf Eis</li> </ol>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</li> <li>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</li> <li>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</li> <li>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</li> </ol>	<p>Die Eigenschaften von Eis und ihre besonderen Merkmale, die für einen sicheren Schiffsbetrieb von Bedeutung sind, werden erkannt.</p> <p>Die aus eisbezogenen Informationen und Veröffentlichungen gewonnenen Angaben werden richtig interpretiert und sachgerecht angewandt.</p> <p>Es werden Satellitenbilder aus dem sichtbaren Bereich und aus dem Infrarotbereich verwendet.</p> <p>Es werden Egg-Codes verwendet.</p> <p>Es erfolgt eine Abstimmung der meteorologischen und ozeanographischen Daten mit den Eisdaten.</p> <p>Die Messungen und Beobachtungen der Wetter- und Eisverhältnisse sind zutreffend und für eine sichere Routenplanung ausreichend.</p>
	<p>Grundkenntnisse über das Verhalten des Schiffes im Eis und bei niedrigen Lufttemperaturen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 Schiffskennwerte</li> <li>.2 Schiffstypen, Arten des Entwurfs des Schiffskörpers</li> <li>.3 technische Vorschriften für den Betrieb im Eis</li> <li>.4 Vorschriften für die Verstärkung des Schiffskörpers für die Fahrt im Eis</li> <li>.5 Beschränkungen der Aussagekraft verbogener Eisklassen</li> <li>.6 Winterfestmachen von Schiffen und sonstige Maßnahmen, um ein Schiff auf Fahrten im Eis vorzubereiten, einschließlich Deck und Maschinen</li> </ol>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</li> <li>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</li> <li>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</li> <li>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</li> </ol>	<p>Die Kennwerte und Leistungsgrenzen von Schiffen bei unterschiedlichen Eisverhältnissen und bei Vorliegen kältebedingter Umwelteinflüsse werden erkannt.</p> <p>Vor der Ansteuerung eisführender Gewässer werden Verfahren zur Risikoabschätzung durchgeführt.</p> <p>Es besteht ein Bewusstsein für das Gefrieren von Frischwasser in den Ballasttanks.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>.7 Verhalten der Anlagen bei niedrigen Temperaturen</li> <li>.8 Leistungsgrenzen der Ausrüstung und Maschinen bei Eisgang sowie bei niedrigen Lufttemperaturen</li> <li>.9 Überwachung des Eisdruicks auf den Schiffskörper</li> <li>.10 Ansaugen von Seewasser, Wasseraufnahme, Isolierung der Aufbauten und spezielle Anlagen</li> </ul>		<p>Es werden im Einklang mit allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen Maßnahmen durchgeführt, um das Schiff und die Besatzung auf den Betrieb im Eis und bei niedrigen Lufttemperaturen vorzubereiten.</p> <p>Die Verständigung erfolgt jederzeit deutlich, ohne Umschweife und wirksam in einer unter Seeleuten üblichen Art und Weise.</p>
	<p>Grundkenntnisse über das und Fähigkeit zum Führen und Manövrieren eines Schiffes im Eis:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 sichere Geschwindigkeit bei Vorhandensein von Eis und Eisbergen</li> <li>.2 Überwachung der Ballasttanks</li> <li>.3 ladungsbezogene Tätigkeiten in Polargewässern</li> <li>.4 Bewusstsein für die Lastgrenzen der Maschinen und die Probleme beim Kühlen der Maschinen</li> <li>.5 Sicherheitsverfahren während des Durchfahrens eisführender Gewässer</li> </ul>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</li> <li>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</li> <li>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</li> <li>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</li> </ul>	<p>Der Polar Code und das Betriebshandbuch für Polargewässer werden eingesetzt, um die empfohlenen Verfahren zum Laden/Löschen von Ladung beziehungsweise für das An-/Vonbordgehen von Fahrgästen bei niedrigen Temperaturen, zur Überwachung des Ballastwassers auf Vereisung, zur Überwachung der Maschinentemperaturen, für die Belange der Ankerwache im Eis und für die Vorbeifahrt in der Nähe von Eis richtig zu ermitteln.</p> <p>Die Interpretation und die Analyse der mit Hilfe von Radargeräten gewonnenen Informationen erfolgen im Einklang mit den Verfahren für den Ausguck, wobei im Hinblick auf das Erkennen gefährlicher Eis-Echos mit besonderer Vorsicht vorgegangen wird.</p> <p>Die aus Seekarten, insbesondere aus elektronischen Karten, und nautischen Veröffentlichungen gewonnenen Angaben sind einschlägig, werden beurteilt, richtig interpretiert und sachgerecht angewandt.</p> <p>Das ausgewählte Verfahren zur Positionsbestimmung findet häufig Anwendung und ist das den herrschenden Verhältnissen sowie der Reiseroute durch das Eis angemessenste.</p> <p>Überprüfungen der Leistungsfähigkeit und Erpro-</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
			<p>bungen von Navigationssystemen und Anlagen zur Nachrichtenübermittlung erfolgen nach den Empfehlungen für den Betrieb in hohen Breiten und bei niedrigen Lufttemperaturen.</p>
<p>Überwachung und Sicherstellung der Einhaltung rechtlicher Vorschriften</p>	<p>Grundkenntnisse des zu beachtenden Regelungsrahmens:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 Antarktis-Vertrag und Polar Code</li> <li>.2 Unfallberichte für Schiffe in Polargewässern</li> <li>.3 IMO-Normen für den Betrieb in abgelegenen Gebieten</li> </ol>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</li> <li>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</li> <li>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</li> <li>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</li> </ol>	<p>Die einschlägigen Teile des Betriebshandbuchs für Polargewässer werden gefunden und angewandt.</p> <p>Die Verständigung erfolgt entsprechend den örtlichen/regionalen und internationalen Standardverfahren.</p> <p>Die rechtlichen Vorschriften im Zusammenhang mit den einschlägigen Regeln, Codes und Verfahren werden erkannt.</p>
<p>Anwendung sicherer Arbeitsverfahren, Reaktionen auf Notfallsituationen</p>	<p>Grundkenntnisse über die Vorbereitung der Besatzung, Arbeitsbedingungen und Sicherheit:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 Erkennen von Beschränkungen bei der Einsatzbereitschaft und der Verantwortung für Such- und Rettungsmaßnahmen, insbesondere im Seegebiet A4, samt den Beschränkungen, denen die dort verfügbaren Einrichtungen zur Nachrichtenübermittlung für Zwecke von Suche und Rettung unterliegen</li> <li>.2 Bewusstsein für die Notwendigkeit einer Notfallplanung</li> <li>.3 Ausarbeitung und Umsetzung sicherer Arbeitsverfahren für die Besatzung speziell für polare Umweltbedingungen wie niedrige Temperaturen und eisbedeckte Oberflächen, einschließlich der Nutzung persönlicher Schutzausrüstung, der Anwendung des Buddy-Prinzips und Arbeitszeitbegrenzungen</li> <li>.4 Erkennen der Gefahren, die drohen, wenn Besatzungsmitglieder niedrigen Temperaturen ausgesetzt sind</li> <li>.5 menschliche Faktoren, insbesondere Ermüdung durch Kälte, Aspekte der medizinischen ersten Hilfe, Wohlergehen der Besatzung</li> <li>.6 Voraussetzungen für das Überleben, insbesondere Verwendung von persönlicher Überlebensausrüstung und von Überlebensausrüstung für Gruppen</li> <li>.7 gewisse Kenntnisse über die häufigsten Schäden am Schiffskörper und an der Ausrüstung sowie eine Vorstellung davon, wie man sie vermeidet</li> </ol>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</li> <li>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</li> <li>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</li> <li>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</li> </ol>	<p>Gefährliche Situationen werden erkannt und es werden Sofortmaßnahmen getroffen, wenn eine gefährliche Situation für das Schiff und einzelne Besatzungsmitglieder bemerkt wird.</p> <p>Es werden im Einklang mit dem Betriebshandbuch für Polargewässer und allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen Maßnahmen durchgeführt, um sichere Betriebsabläufe zu gewährleisten und eine Verschmutzung der Meeresumwelt zu verhüten.</p> <p>Es wird jederzeit auf eine sichere Arbeitsweise geachtet sowie die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwendet.</p> <p>Als Reaktion getroffene Maßnahmen entsprechen allgemein anerkannten Plänen und sind der Situation sowie der Art des Notfalls angemessen.</p> <p>Die rechtlichen Vorschriften im Zusammenhang mit den einschlägigen Regeln, Codes und Verfahren werden richtig erkannt und angewandt.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>.8 Vereisung der Aufbauten, einschließlich Auswirkungen auf Stabilität und Trimm</li> <li>.9 Vermeidung und Beseitigung von Eis, einschließlich Faktoren für den Eisansatz</li> <li>.10 Erkennen von Problemen der Übermüdung aufgrund von Lärm und Erschütterungen</li> <li>.11 Erkennen des Bedarfs an zusätzlichen Versorgungsgütern, zum Beispiel Brennstoffen, Nahrungsmitteln und zusätzlicher Kleidung</li> </ul>		<p>Es wird die jeweils passende Sicherheits- und Schutzausrüstung gewählt und sachgerecht verwandt.</p> <p>Mängel und Beschädigungen werden entdeckt und ordnungsgemäß gemeldet.</p>
<p>Sicherstellung der Einhaltung von Verschmutzungsverhütungsvorschriften und Verhütung von Umweltgefahren</p>	<p>Grundkenntnisse der umweltrelevanten Aspekte und Vorschriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 Erkennen besonders schutzwürdiger Seegebiete im Hinblick auf das Einleiten</li> <li>.2 Erkennen von Gebieten, in denen die Schifffahrt verboten ist oder vermieden werden soll</li> <li>.3 Sondergebiete im Sinne von MARPOL</li> <li>.4 Erkennen von Beschränkungen, denen die Ausrüstung zur Bekämpfung von freigesetztem Öl unterliegt</li> <li>.5 Erstellung eines Plans zur Bewältigung erhöhter Mengen von Müll, Bilgenwasser, Ölschlamm, Abwasser und so weiter</li> <li>.6 fehlende Infrastruktur</li> <li>.7 Ölfreisetzung und Umweltverschmutzung im Eis, einschließlich Folgen</li> </ul>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</li> <li>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</li> <li>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</li> <li>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</li> </ul>	<p>Die rechtlichen Vorschriften im Zusammenhang mit den einschlägigen Regeln, Codes und Verfahren werden erkannt.</p> <p>Die im Polar Code enthaltenen Beschränkungen der Einleitungen aus Schiffen werden richtig erkannt und ausgewählt.</p> <p>Das Betriebshandbuch für Polargewässer/der Müllbehandlungsplan zur Festlegung von Beschränkungen der Einleitungen aus Schiffen sowie die Pläne zur Lagerung von Müll werden richtig angewandt.</p> <p>Referenzmaterial, das genaue Angaben zu den zu meidenden Gebieten enthält, zum Beispiel Naturschutzgebiete, Parks zum Schutz des ökologischen Erbes, Routen wandernder Arten und so weiter (MARPOL, Antarktis-Vertrag und so weiter), wird ermittelt.</p> <p>Faktoren, die zur Handhabung des Abfallstroms auf Reisen in Polargebiete berücksichtigt werden müssen, werden erkannt.</p>

Tabelle A-V/4-2

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

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
Planung und Durchführung einer Reise in Polargewässern	<p>Kenntnisse in Bezug auf Reiseplanung und die Abgabe von Meldungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 Informationsquellen</li> <li>.2 Meldeverfahren in Polargewässern</li> <li>.3 Ausarbeitung sicherer Reiserouten und Routenplanung nach Möglichkeit unter Umfahrung von Eis</li> <li>.4 Fähigkeit zum Erkennen der Beschränkungen hydrographischer Informationen und Karten in Polargebieten sowie zum Feststellen der Eignung der Informationen für eine sichere Schiffsführung</li> <li>.5 Abweichen von und Änderung der Routenplanung bei wechselnden Eisverhältnissen</li> </ol> <p>Wissen um die Beschränkungen der Ausrüstung:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 Verständnis und Erkennen der Gefahren im Zusammenhang mit begrenzten terrestrischen Navigationshilfen in Polargebieten</li> <li>.2 Verständnis und Erkennen von Kompassfehlern in hohen Breiten</li> <li>.3 Verständnis und Erkennen von Beschränkungen bei der Unterscheidung zwischen Radarzielen und Eis-Echos bei durch Eis verursachtem Clutter</li> <li>.4 Verständnis und Erkennen der Beschränkungen, denen elektronische Positionsbestimmungssysteme in hohen Breiten unterliegen</li> <li>.5 Verständnis und Erkennen der Beschränkungen in der Nutzung von Seekarten und Seehandbüchern</li> <li>.6 Verständnis und Erkennen der Beschränkungen in der Nutzung von Anlagen zur Nachrichtenübermittlung</li> </ol>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</li> <li>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</li> <li>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</li> <li>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</li> </ol>	<p>Die für die Reise vorgeschriebenen Ausrüstungsgegenstände, Seekarten und nautischen Veröffentlichungen sind in einer Auflistung dargestellt und für eine sichere Durchführung der Reise angemessen.</p> <p>Die Gründe für die Wahl der geplanten Reiseroute werden durch Tatsachen gestützt, die aus einschlägigen Veröffentlichungen und sonstigen Quellen stammen, sowie durch statistische Angaben und Beschränkungen in der Nutzung von Anlagen zur Nachrichtenübermittlung und Navigationssystemen.</p> <p>Im Reiseplan sind die einschlägigen Regelungsrahmen für Polargebiete und die Notwendigkeit einer Lotsung durch das Eis und/oder der Unterstützung durch einen Eisbrecher richtig angegeben.</p> <p>Alle potenziellen Gefahren für die Schiffsführung werden zutreffend erkannt.</p> <p>Die berechneten Positionen, Kurse, Entfernungen und Zeiten sind innerhalb der für Navigationsgeräte allgemein anerkannten Fehlertoleranzen zutreffend.</p>
Leitung eines sicheren Betriebs auf Schiffen, die in Polargewässern verkehren	<p>Kenntnisse über das und Fähigkeit zum Führen und Manövrieren eines Schiffes im Eis:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 Vorbereitung und Risikoabschätzung vor dem Ansteuern eisführender Gewässer, insbesondere bei Vorhandensein von Eisbergen, und unter Berücksichtigung von Wind, Dunkelheit, Dünung, Nebel und Presseis</li> <li>.2 Verständigung mit Eisbrechern und anderen Fahrzeugen in dem Gebiet sowie mit Seenotleitstellen</li> <li>.3 Verständnis und Beschreibung der Bedingungen für das sichere Ansteuern von und Auslaufen aus eisführenden Gewässern beziehungsweise das sichere Ansteuern von und Auslaufen aus eisfreien Gewässern, zum Beispiel</li> </ol>	<p>Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die im Rahmen praktischer Unterweisung erbracht wurden</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>.1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung</li> <li>.2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung</li> <li>.3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator</li> <li>.4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm</li> </ol>	<p>Alle Entscheidungen die Fahrt durchs Eis betreffend werden auf Grundlage einer sachgerechten Beurteilung der Manövriereigenschaften und Maschinenkennwerte des Schiffes sowie der Kräfte getroffen, mit deren Auftreten während der Fahrt in Polargewässern zu rechnen ist.</p> <p>Verständigungsfähigkeiten werden nachgewiesen, eine Reiseroute durch das Eis wird angefordert und die Reise durch das Eis wird geplant und begonnen.</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	<p>Rinnen oder Rissen, unter Umfahrung von Eisbergen und gefährlichen Eisverhältnissen und Einhaltung einer sicheren Entfernung zu Eisbergen</p> <p>.4 Verständnis und Beschreibung von Verfahren für das Rammen von Eis, insbesondere das Schaffen einer Durchfahrt durch zweimaliges oder einmaliges Rammen</p> <p>.5 Erkennen der und Entscheidung über die Notwendigkeit einer Verstärkung der Brückenwache in Abhängigkeit von den Umweltbedingungen, der Schiffsausrüstung und der Eisklasse des Schiffes</p> <p>.6 Erkennen des Erscheinungsbilds der verschiedenen Eisverhältnisse auf dem Radar</p> <p>.7 Verständnis der Fachbegriffe im Zusammenhang mit Eisbrecher-Konvois und ihres Nachrichtenverkehrs sowie Verfolgen der Route des Eisbrechers und Fahren im Konvoi</p> <p>.8 Verständnis der Methoden zur Vermeidung des Einfrierens und zur Befreiung eines eingefrorenen Schiffes aus dem Eis sowie der Auswirkungen des Einfrierens</p> <p>.9 Verständnis des Schleppens und Bugrierens und der Rettung im Eis, insbesondere betriebsbezogene Risiken</p> <p>.10 Handhabung von Schiffen bei unterschiedlichen Eisverhältnissen und unterschiedlicher Eisbedeckung der durchfahrenen Gewässer, insbesondere Risiken im Zusammenhang mit der Schiffsführung im Eis, zum Beispiel Vermeidung gleichzeitiger Kurven- und Rückwärtsfahrt</p> <p>.11 Verwendung unterschiedlicher Systeme von Antriebs- und Ruderanlagen, insbesondere Wissen um ihre Beschränkungen zur Vermeidung von Schäden beim Betrieb im Eis</p> <p>.12 Benutzung der Stabilisatoren des Schiffes für gesteuertes Rollen und Stampfen, Wissen um die Gefahren im Zusammenhang mit Ballast und Trimm in Verbindung mit Eis</p> <p>.13 Eindocken und Ausdocken in eisbedeckten Gewässern, insbesondere Wissen um die betriebsbezogenen Gefahren sowie um die verschiedenen Techniken zum sicheren Eindocken und Ausdocken in eisbedeckten Gewässern</p> <p>.14 Ankern im Eis, insbesondere Wissen um die Gefahren für die Ankeranlage – Eisansatz am Klüsenrohr und an der Ankerkette</p> <p>.15 Erkennen von Bedingungen, welche die Sichtweite in Polargebieten beein-</p>		<p>Alle potenziellen eisbezogenen Gefahren werden richtig erkannt.</p> <p>Alle Entscheidungen das Anlegen, Ankern, die Ladung sowie die Ballastnahme und -abgabe betreffend werden auf Grundlage einer sachgerechten Beurteilung der Manövriereigenschaften und Maschinenkennwerte des Schiffes und der zu erwartenden Kräfte sowie im Einklang mit den Richtlinien des Polar Codes und der anwendbaren völkerrechtlichen Übereinkünfte getroffen.</p> <p>Die Durchfahrt eines Schiffes durchs Eis, wobei das Schiff durch mittlere Eiskonzentrationen (im Bereich von 1/10 bis 5/10) zu manövrieren ist, wird sicher nachgewiesen.</p> <p>Die Durchfahrt eines Schiffes durchs Eis, wobei das Schiff durch hohe Eiskonzentrationen (im Bereich von 6/10 bis 10/10) zu manövrieren ist, wird sicher nachgewiesen.</p> <p>Der Betrieb wird im Einklang mit den festgelegten Regeln und Verfahren geplant und durchgeführt, um die Sicherheit des Betriebs zu gewährleisten und die Verschmutzung der Meeresumwelt zu vermeiden.</p> <p>Die Sicherheit der Seefahrt wird durch die Schiffsführungsstrategie und dadurch aufrechterhalten, dass die Geschwindigkeit des Schiffes und sein Kurs während der Fahrt durch verschiedene Arten von Eis angepasst werden.</p> <p>Die zur Nutzung der Ankeranlage bei niedrigen Temperaturen erforderlichen Maßnahmen sind verstanden worden.</p> <p>Es werden im Einklang mit allgemein anerkannten Grundsätzen und Verfahrensweisen Maßnahmen zur Vorbereitung auf</p>

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4
Befähigung	Kenntnisse, Verständnis und Fachkunde	Verfahren für den Nachweis der Befähigung	Kriterien für die Beurteilung der Befähigung
	flussen und die Hinweise auf die örtlichen Eis- und Wasserverhältnisse geben können, insbesondere Seerauch, Wasserhimmel, Eisblink und Brechung		das Schleppen und Bugsieren durch einen Eisbrecher durchgeführt, insbesondere auf das Schleppen und Bugsieren mit heckseitigem Kopeln.
Aufrechterhaltung der Sicherheit der Schiffsbesatzung und der Fahrgäste sowie des einwandfreien Betriebszustands von Rettungsmitteln, Brandbekämpfungseinrichtungen und sonstigen der Sicherheit dienenden Ein- und Vorrichtungen	Kenntnisse im Bereich der Sicherheit: .1 Verständnis der Verfahren und Techniken für das Verlassen des Schiffes und das Überleben im Eis sowie in eisbedeckten Gewässern .2 Erkennen der Beschränkungen, denen Brandbekämpfungseinrichtungen und Rettungsmittel aufgrund von niedrigen Lufttemperaturen unterliegen .3 Verständnis der besonderen Belange, die mit der Durchführung von Notfallübungen im Eis und bei niedrigen Temperaturen verbunden sind .4 Verständnis der besonderen Belange, die mit der Reaktion auf Notfälle im Eis und bei niedrigen Luft- und Wassertemperaturen verbunden sind	Prüfung und Beurteilung von nachweisbaren Leistungen, die auf eine oder mehrere der nachstehenden Arten erbracht wurden: .1 anerkannte im regulären Dienstbetrieb gewonnene Erfahrung .2 anerkannte auf einem Ausbildungsschiff gewonnene Erfahrung .3 gegebenenfalls eine zugelassene Ausbildung am Simulator .4 ein zugelassenes Ausbildungsprogramm	Als Reaktion getroffene Maßnahmen entsprechen allgemein anerkannten Plänen und Verfahrensweisen und sind der Situation sowie der Art des Notfalls angemessen.

“

**Bekanntmachung  
über das Inkrafttreten  
des deutsch-französischen Ergänzungsprotokolls  
über den grenzüberschreitenden Einsatz von Luftfahrzeugen**

**Vom 18. Oktober 2018**

Nach Artikel 2 Absatz 2 des Gesetzes vom 1. März 2017 zu dem Protokoll vom 7. April 2016 zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Regierung der Französischen Republik über den grenzüberschreitenden Einsatz von Luftfahrzeugen zur Ergänzung des Abkommens vom 9. Oktober 1997 über die Zusammenarbeit der Polizei- und Zollbehörden in den Grenzgebieten (BGBl. 2017 II S. 194, 195) wird bekannt gemacht, dass das Protokoll nach seinem Artikel 11 Absatz 1 Satz 1

am 24. September 2018

in Kraft getreten ist.

Berlin, den 18. Oktober 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Guido Hildner

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Zweiten Protokolls zur Haager Konvention vom 14. Mai 1954  
zum Schutz von Kulturgut bei bewaffneten Konflikten**

**Vom 18. Oktober 2018**

Das Zweite Protokoll vom 26. März 1999 zur Haager Konvention vom 14. Mai 1954 zum Schutz von Kulturgut bei bewaffneten Konflikten (BGBl. 2009 II S. 716, 717; 2012 II S. 54, 55) ist nach seinem Artikel 43 Absatz 2 für

Afghanistan	am	12. Juni 2018
Burkina Faso	am	5. Mai 2018
Madagaskar	am	3. Oktober 2018
Portugal	am	9. Juli 2018

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 27. August 2018 (BGBl. II S. 407).

Berlin, den 18. Oktober 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Guido Hildner

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Übereinkommens über den Straßenverkehr**

**Vom 23. Oktober 2018**

Das Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Straßenverkehr (BGBl. 1977 II S. 809, 811; 2016 II S. 1306, 1307) wird nach seinem Artikel 47 Absatz 2 für

Nigeria am 18. Oktober 2019  
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 26. Juni 2018 (BGBl. II S. 313).

Berlin, den 23. Oktober 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Guido Hildner

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des WIPO-Urheberrechtsvertrags (WCT)**

**Vom 26. Oktober 2018**

Der WIPO-Urheberrechtsvertrag (WCT) vom 20. Dezember 1996 (BGBl. 2003 II S. 754, 755) wird nach seinem Artikel 21 Ziffer ii für

Indien am 25. Dezember 2018  
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 2. November 2017 (BGBl. II S. 1370).

Berlin, den 26. Oktober 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Guido Hildner

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Übereinkommens über Maßnahmen zum Verbot  
und zur Verhütung der rechtswidrigen Einfuhr, Ausfuhr  
und Übereignung von Kulturgut**

**Vom 26. Oktober 2018**

Das Übereinkommen vom 14. November 1970 über Maßnahmen zum Verbot und zur Verhütung der rechtswidrigen Einfuhr, Ausfuhr und Übereignung von Kulturgut (BGBl. 2007 II S. 626, 627) ist nach seinem Artikel 21 für

Dschibuti am 9. Juli 2018  
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 14. Februar 2018 (BGBl. II S. 92).

Berlin, den 26. Oktober 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Guido Hildner

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Übereinkommens gegen Diskriminierung im Unterrichtswesen**

**Vom 26. Oktober 2018**

Das Übereinkommen vom 15. Dezember 1960 gegen Diskriminierung im Unterrichtswesen (BGBl. 1968 II S. 385, 386) ist nach seinem Artikel 14 für

Andorra am 13. Juni 2018  
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 30. November 2017 (BGBl. II S. 1546).

Berlin, den 26. Oktober 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Guido Hildner

**Bekanntmachung  
zum Geltungsbereich und zum Protokoll  
über die Vorrechte und Immunitäten der Europäischen Organisation  
für die Astronomische Forschung in der Südlichen Hemisphäre**

**Vom 29. Oktober 2018**

I.

Das Protokoll vom 12. Juli 1974 über die Vorrechte und Immunitäten der Europäischen Organisation für die Astronomische Forschung in der Südlichen Hemisphäre (BGBl. 1975 II S. 393, 395; 1982 II S. 947) ist nach seinem Artikel 31 für das

Vereinigtes Königreich am 31. August 2012  
in Kraft getreten.

II.

Zum Protokoll hat die Bundesrepublik Deutschland am 4. April 2018 gegenüber Frankreich in dessen Eigenschaft als Verwahrer den folgenden Einspruch gegen eine Erklärung des Vereinigten Königreichs vom 14. Februar 2017, welche am 15. Mai 2017 der Botschaft der Bundesrepublik Deutschland in Paris zugestellt wurde, erhoben:

„Die Bundesrepublik Deutschland hat die am 5. Mai 2017 mit Verbalnote Nr. 2017-314445 vom Außenministerium der Französischen Republik übersandte Erklärung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland zu Artikel 18 des Protokolls über die Vorrechte und Immunitäten der Europäischen Organisation für Astronomische Forschung in der Südlichen Hemisphäre (im Folgenden: das Protokoll) sorgfältig geprüft. Die Erklärung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland ist ein Vorbehalt, also eine einseitige Erklärung, durch die der Staat bezweckt, die Rechtswirkungen einzelner Vertragsbestimmungen in der Anwendung auf diesen Staat auszuschließen oder zu ändern (vgl. Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge).

Die Bundesrepublik Deutschland erhebt Einspruch gegen diesen Vorbehalt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland zu Artikel 18 des Protokolls.

Der Vorbehalt zu Artikel 18 des Protokolls ist gemäß Artikel 19 Buchstabe c des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge unzulässig, weil ein Vorbehalt zu Artikel 18 des Protokolls im Vertrag nicht vorgesehen und ein solcher Vorbehalt jedenfalls mit dem Ziel und Zweck des Vertrags nicht vereinbar ist. Das Protokoll gewährt der ESO und deren Mitarbeitern, zu dem Zweck die Funktionsfähigkeit der Organisation sicherzustellen, bestimmte Privilegien und Immunitäten basierend auf einem ausbalancierten Konzept und sieht aus diesem Grund mit Ausnahme von Artikel 22 keine Ausnahmen in der Anwendung dieser Vorrechte vor. Der erklärte Vorbehalt würde dieses Gesamtkonzept in einem empfindlichen Punkt beeinflussen und damit potentiell die Arbeit der Organisation beeinträchtigen, weshalb er dem Zweck des Abkommens widerspricht.

Der Vorbehalt ist daher unwirksam. Zudem wurde der unwirksame Vorbehalt verspätet eingelegt, da das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland dem Protokoll am 31. August 2012 ohne Vorbehalt beigetreten war. Der mit Verbalnote vom 5. Mai 2017 erklärte Vorbehalt ist auch nicht zwölf Monate unwidersprochen geblieben und kann somit auch nicht trotz seiner Verspätung nach Artikel 20 Absatz 5 des Wiener Übereinkommens über das Recht der Verträge wirksam werden.

Das Protokoll bleibt daher zwischen den beiden Staaten in Kraft, ohne dass sich das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland auf den Vorbehalt berufen kann.“

Die vom Verwahrer Frankreich übermittelte Erklärung des Vereinigten Königreichs hatte den folgenden Wortlaut:

(Übersetzung)

„Le 31 août 2012, l'instrument d'adhésion du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au protocole susmentionné, a été déposé auprès du Ministère des Affaires étrangères et du Développement international.

Le 14 février 2017, le Ministère des Affaires étrangères et du Développement international a accusé réception de la note verbale en date du 13 février 2017 à laquelle était annexée une lettre du Secrétaire d'Etat des Affaires étrangères et du Commonwealth datée du 31 janvier 2017 notifiant que l'adhésion du Gouvernement britannique au protocole était assortie de la réserve suivante: „le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord n'accorde pas aux membres du personnel de l'Organisation européenne pour la recherche astronomique dans l'hémisphère sud à l'exception de son Directeur général, les privilèges prévus par l'Article 18“.

„Am 31. August 2012 wurde die Beitrittsurkunde des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland zum oben genannten Protokoll beim Ministerium für auswärtige Angelegenheiten und internationale Entwicklung hinterlegt.

Am 14. Februar 2017 ist die Verbalnote vom 13. Februar 2017 beim Ministerium für auswärtige Angelegenheiten und internationale Entwicklung eingegangen, der ein Schreiben des Ministers für auswärtige und Commonwealth-Angelegenheiten vom 31. Januar 2017 beigelegt war, in dem notifiziert wurde, dass der Beitritt der britischen Regierung zum Protokoll mit folgendem Vorbehalt erfolgt ist: „Die Regierung des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland gewährt den Mitgliedern des Personals der Europäischen Organisation für Astronomische Forschung in der Südlichen Hemisphäre mit Ausnahme ihres Generaldirektors nicht die in Artikel 18 vorgesehenen Vorrechte“.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 30. Mai 2018 (BGBl. II S. 252).

Berlin, den 29. Oktober 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Guido Hildner

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Markenrechtsvertrags von Singapur**

**Vom 29. Oktober 2018**

Der Markenrechtsvertrag von Singapur vom 27. März 2006 (BGBl. 2012 II S. 754, 755) wird nach seinem Artikel 28 Absatz 3 für

Peru am 27. Dezember 2018  
in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 1. März 2017 (BGBl. II S. 450).

Berlin, den 29. Oktober 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Christophe Eick

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Übereinkommens von Paris**

**Vom 30. Oktober 2018**

Das Übereinkommen von Paris vom 12. Dezember 2015 (BGBl. 2016 II S. 1082, 1083) ist nach seinem Artikel 21 Absatz 3 für

Kolumbien	am	11. August 2018
Kuwait	am	23. Mai 2018
Liberia	am	26. September 2018
Mosambik	am	4. Juli 2018
San Marino	am	26. Oktober 2018
Tansania, Vereinigte Republik	am	17. Juni 2018

in Kraft getreten.

Darüber hinaus wird das Übereinkommen nach seinem Artikel 21 Absatz 3 für  
Guinea-Bissau am 21. November 2018

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 26. April 2018 (BGBl. II S. 197).

Berlin, den 30. Oktober 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Christophe Eick

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des WIPO-Vertrags über Darbietungen und Tonträger (WPPT)**

**Vom 31. Oktober 2018**

Der WIPO-Vertrag über Darbietungen und Tonträger (WPPT) vom 20. Dezember 1996 (BGBl. 2003 II S. 754, 770) wird nach seinem Artikel 30 Ziffer ii für

Indien*	am	25. Dezember 2018
nach Maßgabe von bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde abgegebenen Erklärungen nach Artikel 3 Absatz 3 und Artikel 15 Absatz 3 des Vertrags		

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 19. Oktober 2017 (BGBl. II S. 1351).

\* Vorbehalte und Erklärungen:

Vorbehalte und Erklärungen zu diesen Übereinkommen, mit Ausnahme derer Deutschlands, werden im Bundesgesetzblatt Teil II nicht veröffentlicht. Sie sind in englischer Sprache auf der Webseite des Verwahrers unter <http://www.wipo.int/treaties/en> einsehbar. Gleiches gilt für die ggf. gemäß Übereinkommen zu benennenden Zentralen Behörden oder Kontaktstellen.

Berlin, den 31. Oktober 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Guido Hildner

**Bekanntmachung  
über das Inkrafttreten  
des Protokolls zum Europa-Mittelmeer-Assoziationsabkommen  
zwischen der Europäischen Gemeinschaft\* und ihren Mitgliedstaaten einerseits  
und der Libanesischen Republik andererseits anlässlich des Beitritts  
der Republik Bulgarien und Rumäniens zur Europäischen Union**

**Vom 2. November 2018**

Das Protokoll zum Europa-Mittelmeer-Assoziationsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft\* und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Libanesischen Republik andererseits (vgl. die Bekanntmachung vom 14. Juli 2015, BGBl. II S. 1078) anlässlich des Beitritts der Republik Bulgarien und Rumäniens zur Europäischen Union ist nach seinem Artikel 8 für

die Bundesrepublik Deutschland und  
die übrigen Vertragsparteien\*\* am 1. August 2018

in Kraft getreten.

\* Gemäß Artikel 1 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union in seiner durch den Vertrag von Lissabon geänderten Fassung (BGBl. 2008 II S. 1038, 1039), der am 1. Dezember 2009 in Kraft getreten ist (vgl. die Bekanntmachung vom 13. November 2009, BGBl. II S. 1223), ist seit dem 1. Dezember 2009 anstelle der Europäischen Gemeinschaft die Europäische Union als Vertragspartei aller völkerrechtlichen Verträge, deren Vertragspartner die Europäische Gemeinschaft war, anzusehen (BGBl. 2010 II S. 250).

\*\* Eventuelle Beitrittsprotokolle zu und sprachliche Berichtigungen von diesem Abkommen ebenso wie die aktuellen Vertragsparteien werden im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht, zu finden im Internet sowohl unter <http://eur-lex.europa.eu> als auch unter <http://ec.europa.eu/world/agreements/default.home.do> und unter <http://www.consilium.europa.eu/en/documents-publications/agreements-conventions/>. Sie werden im Bundesgesetzblatt Teil II in der Regel nicht bekannt gemacht.

Berlin, den 2. November 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Christophe Eick

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Fakultativ-Protokolls  
über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten  
zu dem Wiener Übereinkommen über diplomatische Beziehungen**

**Vom 2. November 2018**

Die Vereinigten Staaten haben am 12. Oktober 2018 gegenüber dem Generalsekretär der Vereinten Nationen als Verwahrer des Fakultativ-Protokolls vom 18. April 1961 über die obligatorische Beilegung von Streitigkeiten (BGBl. 1964 II S. 957, 1018) zu dem Wiener Übereinkommen über diplomatische Beziehungen (BGBl. 1964 II S. 957, 958) eine Erklärung\* abgegeben, durch die sie von dem Fakultativ-Protokoll zurücktreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 14. November 2014 (BGBl. II S. 1377).

\* Vorbehalte und Erklärungen:

Vorbehalte und Erklärungen zu diesem Übereinkommen, mit Ausnahme derer Deutschlands, werden im Bundesgesetzblatt Teil II nicht veröffentlicht. Sie sind in englischer und französischer Sprache auf der Webseite der Vereinten Nationen unter <http://treaties.un.org> einsehbar. Gleiches gilt für die ggf. gemäß Übereinkommen zu benennenden Zentralen Behörden oder Kontaktstellen.

Berlin, den 2. November 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Christophe Eick

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Internationalen Übereinkommens von 1973  
zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe  
in der durch das Protokoll von 1978 geänderten Fassung**

**Vom 5. November 2018**

Das Internationale Übereinkommen vom 2. November 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe in der durch das Protokoll vom 17. Februar 1978 geänderten Fassung (BGBl. 1982 II S. 2, 4, 24; 1996 II S. 399, Anlageband; 2014 II S. 709, 710, 713) ist nach Artikel V Absatz 2 des Protokolls für

Grenada am 26. Oktober 2018  
unter Ausschluss der Anlagen III, IV und V in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 23. März 2018 (BGBl. II S. 135).

Berlin, den 5. November 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Christophe Eick

**Bekanntmachung**  
**über den Geltungsbereich**  
**des Übereinkommens über die gegenseitige Amtshilfe in Steuersachen**  
**in seiner geänderten Fassung**  
**und zur**  
**Mehrseitigen Vereinbarung zwischen den zuständigen Behörden**  
**über den Austausch von Informationen über Finanzkonten**

**Vom 5. November 2018**

Zum Übereinkommen vom 25. Januar 1988 über die gegenseitige Amtshilfe in Steuersachen in seiner durch das Protokoll vom 27. Mai 2010 geänderten Fassung (BGBl. 2015 II S. 966, 967, 986) sowie in Bezug auf die Mehrseitige Vereinbarung vom 29. Oktober 2014 zwischen den zuständigen Behörden über den automatischen Austausch von Informationen über Finanzkonten (BGBl. 2015 II S. 1630, 1632) haben folgende Staaten *Erklärungen\** nach Artikel 28 Absatz 6 in Verbindung mit Artikel 6 des Übereinkommens in seiner durch das Protokoll geänderten Fassung abgegeben:

Argentinien	am	4. Oktober 2018
Saudi-Arabien	am	27. September 2018
Vereinigte Arabische Emirate	am	22. September 2017.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 19. September 2018 (BGBl. II S. 418).

\* Vorbehalte und Erklärungen:

Vorbehalte und Erklärungen zu diesem Übereinkommen, zu dem Protokoll sowie zur Mehrseitigen Vereinbarung, mit Ausnahme derer Deutschlands, werden im Bundesgesetzblatt Teil II nicht veröffentlicht. Das Gleiche gilt für die Angaben zu den Anlagen A, B und C zu dem Übereinkommen. Sie sind in englischer und französischer Sprache auf der Webseite des Europarats unter [www.conventions.coe.int](http://www.conventions.coe.int) einsehbar.

Berlin, den 5. November 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Christophe Eick

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz

Postanschrift: 11015 Berlin

Hausanschrift: Mohrenstraße 37, 10117 Berlin

Telefon: (0 30) 18 580-0

Redaktion: Bundesamt für Justiz

Schriftleitungen des Bundesgesetzblatts Teil I und Teil II

Postanschrift: 53094 Bonn

Hausanschrift: Adenauerallee 99 – 103, 53113 Bonn

Telefon: (02 28) 99 410-40

Verlag: Bundesanzeiger Verlag GmbH

Postanschrift: Postfach 10 05 34, 50445 Köln

Hausanschrift: Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln

Telefon: (02 21) 9 76 68-0

Satz, Druck und buchbinderische Verarbeitung: M. DuMont Schauberg, Köln

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen,

b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln

Telefon: (02 21) 9 76 68-2 82, Telefax: (02 21) 9 76 68-1 40

E-Mail: [bgbl@bundesanzeiger.de](mailto:bgbl@bundesanzeiger.de)

Internet: [www.bundesgesetzblatt.de](http://www.bundesgesetzblatt.de) bzw. [www.bgbl.de](http://www.bgbl.de)

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich im Abonnement je 85,00 €.

Bezugspreis dieser Ausgabe: 11,05 € (10,00 € zuzüglich 1,05 € Versandkosten). Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7 %.

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlag GmbH · Postfach 10 05 34 · 50445 Köln

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

## **Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Fakultativprotokolls zum Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen**

**Vom 7. November 2018**

Das Fakultativprotokoll vom 13. Dezember 2006 zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. 2008 II S. 1419, 1453) wird nach seinem Artikel 13 Absatz 2 für

Guinea-Bissau\* am 21. November 2018  
nach Maßgabe einer bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde abgegebenen Erklärung gemäß Artikel 8 zu den Artikeln 6 und 7 des Fakultativprotokolls

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluss an die Bekanntmachung vom 5. Mai 2017 (BGBl. II S. 652).

\* Vorbehalte und Erklärungen:

Vorbehalte und Erklärungen zu diesem Übereinkommen, mit Ausnahme derer Deutschlands, werden im Bundesgesetzblatt Teil II nicht veröffentlicht. Sie sind in englischer und französischer Sprache auf der Webseite der Vereinten Nationen unter <http://treaties.un.org> einsehbar. Gleiches gilt für die ggf. gemäß Übereinkommen zu benennenden Zentralen Behörden oder Kontaktstellen.

Berlin, den 7. November 2018

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Christophe Eick