

# Amtsblatt der Europäischen Union

# L 6



Ausgabe  
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

63. Jahrgang  
10. Januar 2020

## Inhalt

### II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

#### INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

- ★ **Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Ministerrat der Republik Albanien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten** ..... 1
- ★ **Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Armenien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten** ..... 2
- ★ **Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Regierung der Republik Aserbaidschan über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten** ... 3
- ★ **Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Bosnien-Herzegowina über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten** ..... 4
- ★ **Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten** ..... 5
- ★ **Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Regierung von Georgien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten** ..... 6
- ★ **Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Staat Israel über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten** ..... 7

#### VERORDNUNGEN

- ★ **Delegierte Verordnung (EU) 2020/11 der Kommission vom 29. Oktober 2019 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen in Bezug auf Informationen für die gesundheitliche Notversorgung <sup>(1)</sup>** ..... 8

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR.

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

## RICHTLINIEN

- ★ **Delegierte Richtlinie (EU) 2020/12 der Kommission vom 2. August 2019 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Standards für Befähigungen und entsprechende Kenntnisse und Fertigkeiten, für praktische Prüfungen, für die Zulassung von Simulatoren und für die medizinische Tauglichkeit <sup>(1)</sup> .....** 15

## BESCHLÜSSE

- ★ **Beschluss (EU) 2020/13 des Rates vom 19. Dezember 2019 zur Änderung der Direktiven für die Aushandlung von Wirtschaftspartnerschaftsabkommen mit den Staaten und Regionen in Afrika, im karibischen Raum und im Pazifischen Ozean, soweit sie in die Zuständigkeit der Union fallen .....** 101
- ★ **Beschluss (EU) 2020/14 der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 19. Dezember 2019 zur Ermächtigung der Europäischen Kommission, Verhandlungen im Namen der Mitgliedstaaten über Wirtschaftspartnerschaftsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Staaten und Regionen in Afrika, im Karibischen Raum und im Pazifischen Ozean andererseits zu führen, soweit sie in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen .....** 112
- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2020/15 der Kommission vom 9. Januar 2020 zur Änderung des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU mit tierseuchenrechtlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2020) 122) <sup>(1)</sup> .....** 114

---

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR.

## II

*(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)*

## INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

### **Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Ministerrat der Republik Albanien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten**

Das am 5. Mai 2006 in Salzburg unterzeichnete Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Ministerrat der Republik Albanien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten ist gemäß Artikel 8 Absatz 1 des Abkommens am 12. Juli 2010 in Kraft getreten, weil die letzte Notifikation am 12. Juli 2010 hinterlegt worden ist.

---

**Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Armenien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten**

Das am 9. Dezember 2008 in Brüssel unterzeichnete Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Armenien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten ist gemäß Artikel 9 Absatz 1 des Abkommens am 12. November 2009 in Kraft getreten, weil die letzte Notifikation am 12. November 2009 hinterlegt worden ist.

---

**Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Regierung der Republik Aserbaidshan über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten**

Das am 7. Juli 2009 in Straßburg unterzeichnete Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Aserbaidshan über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten ist gemäß Artikel 8 Absatz 1 des Abkommens am 17. Dezember 2010 in Kraft getreten, weil die letzte Notifikation am 17. Dezember 2010 hinterlegt worden ist.

---

**Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Bosnien-Herzegowina über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten**

Das am 5. Mai 2006 in Salzburg unterzeichnete Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und Bosnien-Herzegowina über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten ist gemäß Artikel 8 Absatz 1 des Abkommens am 12. Juli 2010 in Kraft getreten, weil die letzte Notifikation am 12. Juli 2010 hinterlegt worden ist.

---

**Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der  
ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien über bestimmte Aspekte von  
Luftverkehrsdiensten**

Das am 9. Juni 2006 in Luxemburg unterzeichnete Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der ehemaligen jugoslawischen Republik Mazedonien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten ist gemäß Artikel 8 Absatz 1 des Abkommens am 25. Februar 2008 in Kraft getreten, weil die letzte Notifikation am 25. Februar 2008 hinterlegt worden ist.

---

**Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Regierung von Georgien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten**

Das am 3. Mai 2006 in Brüssel unterzeichnete Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Regierung von Georgien über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten ist gemäß Artikel 8 Absatz 1 des Abkommens am 25. Februar 2008 in Kraft getreten, weil die letzte Notifikation am 25. Februar 2008 hinterlegt worden ist.

---

**Mitteilung über das Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Staat Israel über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten**

Das am 9. Dezember 2008 in Brüssel unterzeichnete Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Staat Israel über bestimmte Aspekte von Luftverkehrsdiensten ist gemäß Artikel 8 des Abkommens am 4. November 2009 in Kraft getreten, weil die letzte Notifikation am 4. November 2009 hinterlegt worden ist.

---

# VERORDNUNGEN

## DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2020/11 DER KOMMISSION

vom 29. Oktober 2019

### zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen in Bezug auf Informationen für die gesundheitliche Notversorgung

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen, zur Änderung und Aufhebung der Richtlinien 67/548/EWG und 1999/45/EG und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 45 Absatz 4 und Artikel 53 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 wurde durch die Verordnung (EU) 2017/542 der Kommission <sup>(2)</sup> dahin gehend geändert, dass bestimmte Vorschriften über die Übermittlung von Informationen für die medizinische Notversorgung und über die Aufnahme eines „eindeutigen Rezepturidentifikators“ in die ergänzenden Informationen, die auf dem Kennzeichnungsetikett eines gefährlichen Gemischs angegeben sind, hinzugefügt wurden. Die Änderungen gelten ausdrücklich ab dem 1. Januar 2020, Importeure und nachgeschaltete Anwender müssen die neuen Vorschriften aber erst nach und nach erfüllen und dabei je nach Verwendungszweck, für den ein Gemisch in Verkehr gebracht wird, eine Reihe von Einhaltungsterminen beachten. Der erste derartige Einhaltungstermin ist der 1. Januar 2020.
- (2) Nach dem Erlass der Verordnung (EU) 2017/542 wurden im Zuge der Gespräche mit den nationalen Behörden und anderen Interessenträgern mehrere Formulierungsvorschläge vorgelegt, mit denen die Durchführung der mit der genannten Verordnung eingeführten neuen Vorschriften erleichtert und deren Bedeutung klargestellt werden sollte. Die mit der genannten Verordnung eingeführten neuen Vorschriften sollten daher geändert werden, um eine eindeutige Auslegung dieser Vorschriften zu ermöglichen, die Kohärenz innerhalb des Textes zu verbessern und einige, erst nach der Annahme des Anhangs zutage getretene unbeabsichtigte Folgen abzumildern. Da der eindeutige Rezepturidentifikator (UFI) möglicherweise häufig aktualisiert werden muss, sollte der UFI nach den neuen Vorschriften insbesondere entweder auf dem Kennzeichnungsetikett des gefährlichen Gemischs oder auf dessen Verpackung in unmittelbarer Nähe des Kennzeichnungsetiketts dargestellt sein. Nach Artikel 31 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 ist bereits vorgesehen, dass alle Kennzeichnungselemente auf der Verpackung und nicht mehr auf einem Kennzeichnungsetikett angebracht sein können. Zusätzlich regelt Artikel 29 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 Situationen, in denen ein Gemisch unverpackt abgegeben wird.
- (3) Über die Formulierungsvorschläge hinaus sind die nationalen Behörden und anderen Interessenträger auch auf bestimmte Fragen zur Praxistauglichkeit der neuen mit der Verordnung (EU) 2017/542 eingeführten Vorschriften eingegangen, beispielsweise auf die Auswirkungen einer aufgrund des natürlichen Ursprungs von Bestandteilen stark schwankenden Zusammensetzung von Gemischen, die Schwierigkeiten bei der Ermittlung der genauen Zusammensetzung der Produkte im Falle komplexer Lieferketten und die Auswirkungen der Bereitstellung von Bestandteilen, die dieselben technischen Eigenschaften und Gefahren aufweisen, durch mehrere Zulieferer. Sobald die zur Bewältigung dieser Probleme erforderlichen Lösungen entwickelt worden sind, müssen alle sich daraus ergebenden Änderungen an den neuen Vorschriften vor dem ersten Einhaltungstermin vorgenommen werden, ab dem Importeure und nachgeschaltete Anwender die neuen Vorschriften über Gemische zur Verwendung durch

<sup>(1)</sup> ABl. L 353 vom 31.12.2008, S. 1.

<sup>(2)</sup> Verordnung (EU) 2017/542 der Kommission vom 22. März 2017 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen durch Hinzufügung eines Anhangs über die harmonisierten Informationen für die gesundheitliche Notversorgung (AbL. L 78 vom 23.3.2017, S. 1).

Verbraucher einhalten müssen. Daher sollte der erste Einhaltungstermin vom 1. Januar 2020 auf den 1. Januar 2021 verlegt werden, sodass genügend Zeit bleibt, um die notwendigen Lösungen zu entwickeln und die erforderlichen Änderungen an den neuen Vorschriften vorzunehmen. Diese Verschiebung hat keine Auswirkungen darauf, dass die Systeme der Mitgliedstaaten rechtzeitig vor dem 1. Januar 2021 operativ sein müssen, damit die Importeure und nachgeschalteten Anwender über genügend Zeit verfügen, um bis zu diesem Datum ihre Meldungen zu erstellen.

- (4) Die Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (5) Der Geltungsbeginn dieser Verordnung sollte verlegt und damit an den Geltungsbeginn der Verordnung (EU) 2017/542 angeglichen werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 wird wie folgt geändert:

- (1) Artikel 25 Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„7. Erstellt der Mitteilungspflichtige einen eindeutigen Rezepturidentifikator gemäß Anhang VIII, ist dieser nach Maßgabe von Teil A Abschnitt 5 dieses Anhangs in den ergänzenden Informationen auf dem Kennzeichnungsetikett aufzuführen.“;

- (2) in Artikel 29 wird der folgende Absatz eingefügt:

„4a. Erstellt der Mitteilungspflichtige einen eindeutigen Rezepturidentifikator gemäß Anhang VIII, kann der Mitteilungspflichtige diesen auf eine andere nach Teil A Abschnitt 5 dieses Anhangs zulässige Weise darstellen anstatt ihn in den ergänzenden Informationen auf dem Kennzeichnungsetikett aufzuführen.“;

- (3) Anhang VIII wird nach Maßgabe des Anhangs der vorliegenden Verordnung geändert.

#### *Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 1. Januar 2020.

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

Brüssel, den 29. Oktober 2019

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
Jean-Claude JUNCKER

## ANHANG

Anhang VIII der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 wird wie folgt geändert:

(1) Teil A wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 1.1 erhält folgende Fassung:

„1.1. Importeure und nachgeschaltete Anwender, die Gemische zur Verwendung durch Verbraucher im Sinne des Teils A Abschnitt 2.4 dieses Anhangs in Verkehr bringen, sind ab dem 1. Januar 2021 zur Einhaltung dieses Anhangs verpflichtet.“;

b) Abschnitt 2.3 erhält folgende Fassung:

„2.3. Im Fall von Gemischen, die nur zur industriellen Verwendung in Verkehr gebracht werden, können sich die Mitteilungspflichtigen — als Alternative zu den allgemeinen Anforderungen an eine Mitteilung — gemäß Teil B Abschnitt 3.1.1 für eine verkürzte Mitteilung entscheiden, sofern ein schneller Zugriff auf zusätzliche detaillierte Produktinformationen gemäß Abschnitt 1.3 dieses Teils gewährleistet ist.“;

c) Abschnitt 4.1 erhält folgende Fassung:

„4.1. Für mehr als ein Gemisch kann eine einzige Mitteilung (im Folgenden ‚Gruppenmitteilung‘) eingereicht werden, wenn alle Gemische einer Gruppe im Hinblick auf Gesundheitsgefahren und physikalische Gefahren dieselbe Einstufung aufweisen.“;

d) Abschnitt 4.3 erhält folgende Fassung:

„4.3. Abweichend von Abschnitt 4.2 ist eine Gruppenmitteilung auch dann zulässig, wenn die Unterschiede in der Zusammensetzung zwischen den verschiedenen Gemischen in der Gruppe nur Parfümstoffe betreffen, wobei jedoch der Gesamtanteil der sich unterscheidenden Parfümstoffe in jedem Gemisch nicht mehr als 5 % betragen darf.“

e) Abschnitt 5.1 Unterabsatz 3 erhält folgende Fassung:

„Abweichend von Unterabsatz 2 ist für Gemische in einer Gruppenmitteilung, die Parfümstoffe enthalten, kein neuer UFI erforderlich, sofern die Veränderung der Zusammensetzung lediglich diese Parfümstoffe oder die Zugabe neuer Parfümstoffe betrifft.“;

f) Abschnitt 5.2 erhält folgende Fassung:

„5.2. Der Mitteilungspflichtige kann sich dafür entscheiden, den UFI nicht in die ergänzenden Informationen auf dem Kennzeichnungsetikett aufzunehmen, sondern ihn stattdessen auf der inneren Verpackung zusammen mit den anderen Kennzeichnungselementen aufzudrucken oder anzubringen.

Der Mitteilungspflichtige kann in Fällen, in denen die innere Verpackung entweder so beschaffen oder derart klein ist, dass der UFI darauf nicht angebracht werden kann, ihn zusammen mit den anderen Kennzeichnungselementen auf einer äußeren Verpackung aufdrucken oder anbringen.

Im Fall von Gemischen, die nicht verpackt werden, wird der UFI im Sicherheitsdatenblatt angegeben oder gegebenenfalls in die Kopie der Kennzeichnungselemente gemäß Artikel 29 Absatz 3 aufgenommen.

Dem UFI geht das Akronym ‚UFI‘ in Großbuchstaben voraus, gefolgt von einem Doppelpunkt (‚UFI:‘), und er ist deutlich sichtbar, lesbar und unverwischbar angebracht.“;

g) Abschnitt 5.3 erhält folgende Fassung:

„5.3. Abweichend von Abschnitt 5.2. Unterabsatz 1 kann der UFI bei zur Verwendung in industriellen Anlagen gelieferten Gemischen alternativ im Sicherheitsdatenblatt angegeben werden.“;

(2) Teil B wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 1.1 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Der vollständige Handelsname bzw. die vollständigen Handelsnamen des Gemischs werden angegeben, einschließlich — falls relevant — des Markennamens/der Markennamen, des Namens des Produkts und abweichender Namen, die auf dem Kennzeichnungsetikett erscheinen, ohne Abkürzungen und in einer Form, die eine konkrete Identifizierung ermöglicht.“;

b) Abschnitt 1.2 erhält folgende Fassung:

„1.2. *Informationen des Mitteilungspflichtigen und der Kontaktstelle*

Name, vollständige Anschrift, Telefonnummer und E-Mail-Adresse des Mitteilungspflichtigen werden angegeben, sowie – falls davon abweichend – Bezeichnung, vollständige Anschrift, Telefonnummer und E-Mail-Adresse der Kontaktstelle, über die weitere Informationen, die für die Zwecke der gesundheitlichen Notversorgung relevant sind, zu erhalten sind.“;

c) Abschnitt 1.3 erhält folgende Fassung:

„1.3. *Name, Telefonnummer und E-Mail-Adresse für schnellen Zugriff auf zusätzliche Produktinformationen*

Im Falle einer verkürzten Mitteilung gemäß Teil A Abschnitt 2.3 werden ein Name, eine Telefonnummer und eine E-Mail-Adresse angegeben, über die ein schneller Zugriff auf detaillierte zusätzliche Produktinformationen, die für die Zwecke der gesundheitlichen Notversorgung relevant sind, in der in Teil A Abschnitt 3.3 genannten Sprache verfügbar ist. Die Telefonnummer muss 24 Stunden täglich und sieben Tage in der Woche erreichbar sein.“;

d) Abschnitt 2.4 dritter Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— falls verfügbar, pH-Wert des Gemischs in der gelieferten Form oder, falls es sich um ein festes Gemisch handelt, pH-Wert einer wässrigen Flüssigkeit oder Lösung in einer bestimmten Konzentration. Die Konzentration des Prüfgemischs im Wasser wird angegeben. Falls der pH-Wert nicht verfügbar ist, so sind die Gründe dafür anzugeben.“

e) Abschnitt 3.1 Unterabsätze 3 und 4 erhält folgende Fassung:

„Abweichend von Unterabsatz 2 kommen bei einer Gruppenmitteilung Parfümstoffbestandteile in den Gemischen mindestens in einem der Gemische vor.

Wenn bei einer Gruppenmitteilung die Parfümstoffe zwischen den in der Gruppe enthaltenen Gemischen variieren, wird eine Liste der Gemische und der darin enthaltenen Parfümstoffe, einschließlich ihrer Einstufung, vorgelegt.“;

f) Abschnitt 3.1.1 erhält folgende Fassung:

„3.1.1. *Anforderungen für Gemische für die industrielle Verwendung*

Im Fall einer verkürzten Mitteilung gemäß Teil A Abschnitt 2.3 dürfen sich die einzureichenden Informationen zur Zusammensetzung eines Gemischs für die industrielle Verwendung auf die gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 im Sicherheitsdatenblatt enthaltenen Informationen beschränken, sofern zusätzliche Informationen zur Zusammensetzung auf Anfrage für einen schnellen Zugriff gemäß Abschnitt 1.3 zur Verfügung stehen.“;

g) Die Überschrift von Abschnitt 3.2. erhält folgende Fassung:

„*Identifizierung von Gemisch-Bestandteilen*“;

h) In Abschnitt 3.2 wird der folgende Absatz vor Abschnitt 3.2.1 eingefügt:

„Ein Gemisch-Bestandteil ist entweder ein Stoff oder ein Gemisch im Gemisch.“;

- i) Abschnitt 3.2.2 Unterabsatz 2 erhält folgende Fassung:

„Informationen zu den in einem MIM enthaltenen Stoffen werden gemäß den Kriterien in Abschnitt 3.2.1 angegeben, es sei denn, der Mitteilungspflichtige hat keinen Zugriff auf die Informationen über die vollständige Zusammensetzung des MIM. Ist Letzteres der Fall, wird das MIM durch seinen Produktidentifikator gemäß Artikel 18 Absatz 3 Buchstabe a, zusammen mit seiner Konzentration und dem UFI identifiziert, falls dieser verfügbar ist und die benannte Stelle die Informationen über das MIM in einer früheren Mitteilung erhalten hat. Falls kein UFI vorliegt oder die benannte Stelle die Informationen über das MIM nicht in einer vorherigen Mitteilung erhalten hat, wird das MIM durch seinen Produktidentifikator gemäß Artikel 18 Absatz 3 Buchstabe a, zusammen mit seiner Konzentration und den im Sicherheitsdatenblatt des MIM enthaltenen Informationen zur Zusammensetzung, alle anderen bekannten Bestandteile sowie Name, E-Mail-Adresse und Telefonnummer des MIM-Lieferanten identifiziert.“;

- j) Abschnitt 3.2.3 erhält folgende Fassung:

„3.2.3. Generische Produktidentifikatoren

Abweichend von den Abschnitten 3.2.1 und 3.2.2 dürfen die generischen Produktidentifikatoren ‚Parfümstoff‘ oder ‚Farbstoff‘ für Gemisch-Bestandteile, die ausschließlich dazu verwendet werden, dem Gemisch ein Parfüm oder eine Farbe hinzuzufügen, verwendet werden, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- die Gemisch-Bestandteile sind nicht als gesundheitsgefährdend eingestuft;
- die Konzentration der Gemisch-Bestandteile, die mit einem generischen Produktidentifikator gekennzeichnet sind, überschreitet folgende Konzentrationen nicht:

- a) 5 % für die Summe der Parfümstoffe; und
- b) 25 % für die Summe der Farbstoffe.“;

- k) Abschnitt 3.3 erhält folgende Fassung:

„3.3. *Mitteilungsanforderungen unterliegende Gemisch-Bestandteile*

Die folgenden Gemisch-Bestandteile sind anzugeben:

- (1) Gemisch-Bestandteile, die aufgrund ihrer Wirkungen auf die Gesundheit oder aufgrund ihrer physikalischen Wirkungen als ‚gefährlich‘ eingestuft sind und die
  - in einer Konzentration von 0,1 % oder höher vorkommen;
  - identifiziert sind — selbst wenn ihre Konzentration unter 0,1 % liegt —, es sei denn, der Mitteilungspflichtige kann nachweisen, dass diese Bestandteile im Hinblick auf die gesundheitliche Notversorgung und die vorbeugenden Maßnahmen irrelevant sind, sowie
- (2) Gemisch-Bestandteile, die aufgrund ihrer Wirkungen auf die Gesundheit oder aufgrund ihrer physikalischen Wirkungen nicht als ‚gefährlich‘ eingestuft sind, die identifiziert sind und die in einer Konzentration von 1 % oder höher vorkommen.“;

- l) Abschnitt 3.4 erhält folgende Fassung:

„3.4. *Konzentration und Konzentrationsbereiche der Gemisch-Bestandteile*

Die Mitteilungspflichtigen stellen die Informationen zur Verfügung, die in den Abschnitten 3.4.1 und 3.4.2 in Bezug auf die Konzentration der gemäß Abschnitt 3.3 identifizierten Gemisch-Bestandteile festgelegt sind.“;

- m) In Abschnitt 3.4.1 erhält die Überschrift der Tabelle 1 folgende Fassung:

**„Konzentrationsbereiche der gefährlichen Bestandteile, die für die gesundheitliche Notversorgung von besonderer Bedeutung sind“;**

n) Abschnitt 3.4.2 erhält folgende Fassung:

„3.4.2. Andere gefährliche Bestandteile und Bestandteile, die nicht als gefährlich eingestuft sind

Die Konzentrationen der gefährlichen Bestandteile in einem Gemisch, die nicht in eine der im Abschnitt 3.4.1 angeführten Gefahrenkategorien eingestuft sind, und der identifizierten Bestandteile, die nicht als gefährlich eingestuft sind, werden gemäß Tabelle 2 als Prozentbereiche ausgedrückt, und zwar absteigend nach Masse oder Volumen. Alternativ können auch genaue Prozentsätze angegeben werden.

Abweichend von Unterabsatz 1 sind die Mitteilungspflichtigen bei Parfümstoffbestandteilen, die keine Einstufung aufweisen oder die lediglich aufgrund ihrer Sensibilisierung der Haut (Kategorie 1, 1A oder 1B) oder aufgrund ihrer Aspirationsgefahr als gefährlich eingestuft sind, nicht verpflichtet, Informationen zur Konzentration anzugeben, sofern ihre Gesamtkonzentration 5 % nicht übersteigt.

Tabelle 2

**Konzentrationsbereiche für andere gefährliche Bestandteile und für Bestandteile, die nicht als gefährlich eingestuft sind**

Konzentrationsbereich des im Gemisch enthaltenen Bestandteils (%)	Maximale Spanne des Konzentrationsbereichs, der in der Mitteilung zu verwenden ist
≥ 25 — < 100	20 % (Prozentpunkte)
≥ 10 — < 25	10 % (Prozentpunkte)
≥ 1 — < 10	3 % (Prozentpunkte)
> 0 — < 1	1 % (Prozentpunkte)“;

o) Abschnitt 3.5 erhält folgende Fassung:

„3.5. *Einstufung der Gemisch-Bestandteile*

Die Einstufung der Gemisch-Bestandteile in Bezug auf Gesundheitsgefahren und physikalische Gefahren (Gefahrenklassen, Gefahrenkategorien und Gefahrenhinweise) wird angegeben. Dies beinhaltet die Einstufung mindestens aller Stoffe, auf die in Anhang II Nummer 3.2.1 der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 über die Anforderungen für die Erstellung von Sicherheitsdatenblättern verwiesen wird. Im Falle eines MIM, das durch seinen Produktidentifikator und seinen UFI gemäß Teil B Abschnitt 3.2.2 identifiziert ist, wird nur die Einstufung des MIM im Hinblick auf Gesundheitsgefahren und physikalische Gefahren angegeben.“;

p) In Abschnitt 4.1 erhält die Überschrift der Tabelle 3 folgende Fassung:

**„Abweichungen bei der Bestandteil-Konzentration, die eine Aktualisierung der Mitteilung erfordern“;**

q) Abschnitt 4.1 letzter Unterabsatz erhält folgende Fassung:

„Wenn sich die Parfümstoffe in einer Gruppenmitteilung ändern, wird die Liste der Gemische und der darin enthaltenen Parfümstoffe gemäß Abschnitt 3.1 aktualisiert.“;

(3) Teil C wird wie folgt geändert:

a) Abschnitt 1.2 erhält folgende Fassung:

**„1.2. Identifizierung des Gemischs und des Mitteilungspflichtigen**

*Produktidentifikator*

- Vollständige(r) Handelsname(n) des Produkts (im Falle einer Gruppenmitteilung sind alle Produktidentifikatoren aufzuführen)
- Andere Namen, Synonyme
- Eindeutige(r) Rezepturidentifikator(en) (Unique Formula Identifier — UFI)
- Andere Identifikatoren (Zulassungsnummer, Produktcodes der Unternehmen)

*Kontaktinformationen des Mitteilungspflichtigen und ggf. der Kontaktstelle*

- Name
- Vollständige Anschrift
- Telefonnummer
- E-Mail-Adresse

*Kontaktinformationen für schnellen Zugriff auf zusätzliche Produktinformationen (24 Stunden/sieben Tage). Nur für verkürzte Mitteilung.*

- Name
- Telefonnummer (24 Stunden täglich, sieben Tage pro Woche erreichbar)
- E-Mail-Adresse“

b) In Abschnitt 1.3 erhält die Liste „Zusätzliche Informationen zum Gemisch“ folgende Fassung:

*„Zusätzliche Informationen zum Gemisch*

- Farbe(n)
  - falls verfügbar, pH-Wert des Gemischs in der gelieferten Form oder, falls es sich um ein festes Gemisch handelt, pH-Wert einer wässrigen Flüssigkeit oder Lösung in einer bestimmten Konzentration. Die Konzentration des Prüfgemischs im Wasser wird angegeben. Falls der pH-Wert nicht verfügbar ist, so sind die Gründe dafür anzugeben;
  - physikalische Beschaffenheit(en)
  - Verpackung (Art(en) und Größe(n))
  - beabsichtigte Verwendung (Produktkategorie)
  - Verwendungen (Verbraucher, gewerblich, industriell)“.
-

# RICHTLINIEN

## DELEGIERTE RICHTLINIE (EU) 2020/12 DER KOMMISSION

vom 2. August 2019

**zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Standards für Befähigungen und entsprechende Kenntnisse und Fertigkeiten, für praktische Prüfungen, für die Zulassung von Simulatoren und für die medizinische Tauglichkeit**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 17 Absätze 1 und 4, Artikel 21 Absatz 2 und Artikel 23 Absatz 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Richtlinie (EU) 2017/2397 sind die Bedingungen und Verfahren für die Ausstellung von Zeugnissen über die Qualifikationen von Personen, die am Betrieb eines Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen der Union beteiligt sind, festgelegt. Mit der Ausstellung von Befähigungszeugnissen soll die Mobilität erleichtert und die Sicherheit der Schifffahrt und der Schutz des menschlichen Lebens und der Umwelt gewährleistet werden.
- (2) Um harmonisierte Mindeststandards für die Ausstellung von Befähigungszeugnissen zu gewährleisten, wurde der Kommission die Befugnis übertragen, detaillierte Vorschriften mit Standards für Befähigungen und entsprechende Kenntnisse und Fertigkeiten, für praktische Prüfungen, für die Zulassung von Simulatoren und für die medizinische Tauglichkeit zu erlassen.
- (3) Gemäß Artikel 32 der Richtlinie (EU) 2017/2397 sollten delegierte Rechtsakte auf die vom Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le domain de Navigation Intérieure — CESNI) festgelegten Standards verweisen und deren vollständigen Wortlaut enthalten, sofern diese Standards verfügbar und auf dem aktuellen Stand sind, gegebenenfalls einschlägige in den Anhängen der Richtlinie festgelegte Anforderungen erfüllen und die Interessen der Union durch Änderungen am Beschlussfassungsverfahren des CESNI nicht beeinträchtigt werden. Diese drei Voraussetzungen waren bei der Annahme der ersten Standards für Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt durch den CESNI auf seiner Sitzung vom 8. November 2018 erfüllt.
- (4) In den Befähigungsstandards sollten die für einen sicheren Fahrzeugbetrieb erforderliche Mindestbefähigungen festgelegt werden, und zwar für Besatzungsmitglieder auf der Betriebs- und der Führungsebene, für Schiffsführer, die unter Radar fahren, für Schiffsführer, die auf Wasserstraßen mit maritimem Charakter fahren, für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt sowie für Sachkundige für Flüssigerdgas (liquefied natural gas — LNG). Jede vorgeschriebene Befähigung sollte zusammen mit den ihr entsprechenden erforderlichen Kenntnissen und Fertigkeiten definiert werden.
- (5) Damit die zuständigen Behörden die in Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2017/2397 vorgeschriebenen praktischen Prüfungen in vergleichbarer Weise durchführen können, sollten Standards für die praktischen Prüfungen festgelegt werden. Die Standards sollten daher für jede praktische Prüfung spezifische Befähigungen und Beurteilungssituationen vorsehen, einschließlich eines spezifischen Punktesystems sowie technischer Anforderungen an Fahrzeuge und Einrichtungen an Land. Für Bewerber, die die Befähigung als Schiffsführer erlangen wollen, sich aber nicht vorher einer Beurteilung auf Betriebsebene unterzogen haben, sollte ein zusätzliches Modul vorgesehen werden, damit auch die Befähigung zur Durchführung der entsprechenden überwachten Aufgaben überprüft werden kann.

<sup>(1)</sup> ABl. L 345 vom 27.12.2017, S. 53.

- (6) Es sollten Standards für die Zulassung von Simulatoren festgelegt werden, um sicherzustellen, dass die für eine Beurteilung der Befähigung eingesetzten Simulatoren so konstruiert sind, dass sie für die Feststellung der Befähigung gemäß den Standards für praktische Prüfungen geeignet sind. In den Standards sollten technische und funktionale Anforderungen für Fahrsimulatoren und Radarsimulatoren sowie das behördliche Zulassungsverfahren für diese Simulatoren festgelegt werden.
- (7) Um die nationalen Unterschiede bei den medizinischen Anforderungen und den Prüfungsverfahren zu verringern und sicherzustellen, dass Tauglichkeitszeugnisse, die für Mitglieder einer Decksmannschaft in der Binnenschifffahrt ausgestellt werden, einen zuverlässigen Indikator für die medizinische Tauglichkeit für die von ihnen ausgeführten Tätigkeiten darstellen, sollten Standards für die medizinische Tauglichkeit festgelegt werden. In den Standards sollte angegeben werden, welche Tests Ärzte zur Feststellung der Diensttauglichkeit der Mitglieder einer Decksmannschaft vornehmen und nach welchen Kriterien sie entscheiden sollen. Abgedeckt werden sollten das Sehvermögen, das Hörvermögen sowie körperliche und psychische Leiden, die zu einer vorübergehenden oder dauerhaften Dienstuntauglichkeit führen können, sowie mögliche Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen. Im Interesse der Einheitlichkeit sollten die Standards auf den Leitlinien für medizinische Untersuchungen von Seeleuten beruhen, die von der Internationalen Arbeitsorganisation und der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation veröffentlicht wurden, insbesondere in Bezug auf die für die Küstendienste geltenden Kriterien.
- (8) Die Anwendung dieser delegierten Richtlinie sollte aus Gründen der Kohärenz und Effizienz zeitlich an die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2017/2397 gekoppelt werden.
- (9) Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union müssen die Informationen, die die Mitgliedstaaten der Kommission im Zusammenhang mit der Umsetzung einer Richtlinie vorlegen müssen, klar und genau sein. Dies gilt auch für diesen delegierten Rechtsakt —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die Standards für Befähigungen und entsprechende Kenntnisse und Fertigkeiten gemäß Artikel 17 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2017/2397 sind in Anhang I der vorliegenden Richtlinie festgelegt.

#### *Artikel 2*

Die Standards für die praktischen Prüfungen gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2017/2397 sind in Anhang II der vorliegenden Richtlinie festgelegt.

#### *Artikel 3*

Die Standards für die Zulassung von Simulatoren gemäß Artikel 21 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397 sind in Anhang III der vorliegenden Richtlinie festgelegt.

#### *Artikel 4*

Die Standards für die medizinische Tauglichkeit gemäß Artikel 23 Absatz 6 der Richtlinie (EU) 2017/2397 sind in Anhang IV der vorliegenden Richtlinie festgelegt.

#### *Artikel 5*

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am 17. Januar 2022 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

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

(2) Absatz 1 gilt nicht für einen Mitgliedstaat, der die Richtlinie (EU) 2017/2397 gemäß Artikel 39 Absatz 2, 3 oder 4 der genannten Richtlinie nicht vollständig in nationales Recht umgesetzt und durchgeführt hat. Wenn ein solcher Mitgliedstaat die Richtlinie (EU) 2017/2397 vollständig in nationales Recht umsetzt und durchführt, setzt er zum selben Zeitpunkt die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, und setzt die Kommission davon in Kenntnis.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 6*

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

*Artikel 7*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 2. August 2019

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
Jean-Claude JUNCKER

\_\_\_\_\_

## ANHANG I

## BEFÄHIGUNGSSTANDARDS UND ENTSPRECHENDE KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN

## I. BEFÄHIGUNGSSTANDARDS FÜR DIE BETRIEBSEBENE

## 1. Navigation

1.1. Der Matrose muss in der Lage sein, die Führung des Fahrzeugs beim Manövrieren und Steuern des Fahrzeugs auf allen Arten von Binnenwasserstraßen und in allen Arten von Häfen zu unterstützen.

Der Matrose muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Unterstützung beim Festmachen, Ablegen und Verholen (Schleppen) zu leisten;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der an Bord eingesetzten Ausrüstung, Materialien und Verfahren für das Festmachen, Ablegen und Verholen (Schleppen).</li> <li>2. Fähigkeit, die erforderliche Ausrüstung an Bord, z. B. Poller und Winden, für Festmach-, Ablege- und Verholmanöver zu nutzen.</li> <li>3. Fähigkeit, die an Bord verfügbaren Materialien wie Seile und Drähte unter Berücksichtigung der relevanten Sicherheitsmaßnahmen einschließlich des Gebrauchs persönlicher Schutz- und Rettungsausrüstung zu nutzen.</li> <li>4. Fähigkeit, mit dem Steuerhaus unter Verwendung von internen Wechselsprechanlagen sowie Handzeichen zu kommunizieren.</li> <li>5. Kenntnis der Auswirkungen der Wasserbewegungen um das Fahrzeug und lokaler Effekte auf die Fahrbedingungen, einschließlich der Auswirkungen von Trimmung und flachem Wasser im Zusammenhang mit dem Tiefgang des Fahrzeugs.</li> <li>6. Kenntnis der beim Manövrieren auf das Fahrzeug einwirkenden Wasserbewegungen, einschließlich der Wechselwirkungen zwischen zwei Fahrzeugen beim Vorbeifahren oder Überholen in engem Fahrwasser sowie der Wechselwirkungen zwischen einem längsseits festgemachten Fahrzeug und einem anderen in geringem Abstand im Fahrwasser vorbeifahrenden Fahrzeug.</li> </ol>
2. Unterstützung beim Kuppeln von Schubverbänden zu leisten;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der für das Kuppeln eingesetzten Ausrüstung, Materialien und Verfahren.</li> <li>2. Fähigkeit, Schubverbände unter Einsatz der erforderlichen Ausrüstung und Materialien zu kuppeln und zu entkuppeln.</li> <li>3. Kenntnis der sicherheitsbezogenen Arbeitsvorschriften, einschließlich des Gebrauchs persönlicher Schutz- und Rettungsausrüstung.</li> <li>4. Fähigkeit, sicherheitsbezogene Arbeitsvorschriften anzuwenden und mit den beteiligten Besatzungsmitgliedern zu kommunizieren.</li> </ol>
3. Unterstützung beim Ankern zu leisten;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der beim Ankern unter verschiedenen Umständen eingesetzten Ausrüstung, Materialien und Verfahren.</li> <li>2. Fähigkeit, bei Ankermanövern Unterstützung zu leisten, z. B. die Anker ausrüstung für das Ankern vorzubereiten, den Anker fallen zu lassen, ausreichend Trosse oder Kette zu geben, um zunächst zu fieren, zu bestimmen, wann der Anker das Fahrzeug in seiner Position hält (Ankerpeilung), die Anker nach Abschluss des Ankervorgangs zu sichern, in verschiedenen Manövern Treibanker zu benutzen und mit den Ankerzeichen umzugehen.</li> <li>3. Kenntnis der sicherheitsbezogenen Arbeitsvorschriften, einschließlich des Gebrauchs persönlicher Schutz- und Rettungsausrüstung.</li> </ol>
4. das Fahrzeug unter korrektem Einsatz der Ruderanlage nach Ruderkommandos zu steuern;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Funktionen und Arten verschiedener Antriebs- und Steuerungssysteme.</li> <li>2. Fähigkeit, das Fahrzeug unter Aufsicht und Einhaltung der Ruderkommandos zu steuern.</li> </ol>

<b>SPALTE 1 BEFÄHIGUNG</b>	<b>SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN</b>
5. das Fahrzeug unter Berücksichtigung des Wind- und Strömungseinflusses nach Ruderkommandos zu steuern;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis des Einflusses von Wind und Strömung auf das Führen und Manövrieren des Fahrzeugs.</li> <li>2. Fähigkeit, das Fahrzeug unter Aufsicht und unter Berücksichtigung des Windeinflusses auf das Fahren und Manövrieren auf Wasserstraßen mit oder ohne Strömung bei verschiedenen Windverhältnissen zu steuern.</li> </ol>
6. Navigationshilfen und -instrumente unter Aufsicht zu nutzen;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Navigationshilfen und -instrumente wie Ruderlageanzeiger, Radar, Wendegeschwindigkeitsanzeiger, Fahrgeschwindigkeitsanzeiger.</li> <li>2. Fähigkeit, die von Navigationshilfen wie Leuchtfeuer- und Betonungssystemen und -karten ausgehenden Informationen zu nutzen.</li> <li>3. Fähigkeit, Navigationsinstrumente wie Kompass, Wendegeschwindigkeitsanzeiger und Fahrgeschwindigkeitsanzeiger zu nutzen.</li> </ol>
7. die notwendigen Maßnahmen für die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu ergreifen;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der in Gefahr- und Notsituationen zu befolgenden Sicherheitsvorschriften und Prüflisten.</li> <li>2. Fähigkeit, unsichere Situationen zu erkennen und Gegenmaßnahmen gemäß den Sicherheitsvorschriften zu ergreifen.</li> <li>3. Fähigkeit, die Führung des Fahrzeugs umgehend zu warnen.</li> <li>4. Fähigkeit, persönliche Schutz- und Rettungsausrüstung zu benutzen.</li> <li>5. Kenntnis der vom Vorgesetzten beauftragten Überprüfung der Verfügbarkeit, Brauchbarkeit, Wasserdichtigkeit und Sicherung des Fahrzeugs und seiner Ausrüstung.</li> <li>6. Fähigkeit, Arbeiten gemäß der Prüfliste an Deck und in den Aufenthaltsräumen durchzuführen, wie Abdichten und Sichern von Luken und Laderäumen.</li> <li>7. Fähigkeit, Arbeiten gemäß der Prüfliste im Maschinenraum durchzuführen; lose Gegenstände zu verstauen und zu sichern, die Tagesdiensttanks zu befüllen und die Lüftungsöffnungen zu überprüfen.</li> </ol>
8. die Merkmale der wichtigsten europäischen Binnenwasserstraßen, Häfen und Terminals zur Vorbereitung der Fahrt und zur Steuerung des Fahrzeugs zu beschreiben;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der wichtigsten nationalen und internationalen Binnenwasserstraßen.</li> <li>2. Kenntnis der wichtigsten Häfen und Terminals des europäischen Binnenwasserstraßennetzes.</li> <li>3. Kenntnis des Einflusses von Wasserbauwerken, Wasserstraßenprofilen und Schutzbauten auf die Navigation.</li> <li>4. Kenntnis der Klassifizierungsmerkmale von Flüssen, Kanälen und Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter: Sohlenbreite, Uferart, Uferschutz, Wasserstand, Wasserbewegung, Brückendurchfahrtshöhe und -breite und Tiefe.</li> <li>5. Kenntnis der für die Fahrt auf Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter erforderlichen Navigationshilfen und -instrumente.</li> <li>6. Fähigkeit, die Merkmale der verschiedenen Arten von Binnenwasserstraßen zur Vorbereitung der Fahrt und zur Steuerung des Fahrzeugs zu erläutern.</li> </ol>
9. die allgemeinen Bestimmungen, Signale, Zeichen und Kennzeichnungssysteme zu beachten.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der geltenden vereinbarten Regeln im Bereich der Binnenschifffahrt und der für die jeweilige Binnenwasserstraße geltenden Polizeivorschriften.</li> <li>2. Fähigkeit, das Tag- und Nachtkennzeichnungssystem, die Zeichen und die Schallzeichen des Fahrzeugs zu bedienen und zu warten.</li> <li>3. Kenntnis des Kennzeichnungssystems SIGNI (Signalisation de voies de Navigation Intérieure) und IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) Teil A.</li> </ol>
10. die Verfahren beim Durchfahren von Schleusen und Brücken zu beachten;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Form, Anordnung und Einrichtungen von Schleusen und Brücken, Schleusung, Arten von Schleusen, Pollern und Stufen usw.</li> <li>2. Fähigkeit, die Verfahren beim Heranfahren, Einfahren, Schleusen und Ausfahren aus der Schleuse oder Brücke anzuwenden.</li> </ol>

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
11. Verkehrsleitsysteme zu nutzen.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der verschiedenen im Einsatz befindlichen Verkehrsleitsysteme wie Tag- und Nachtzeichen an Schleusen, Wehren und Brücken.</li> <li>2. Fähigkeit, die Tag- und Nachtzeichen an Schleusen, Wehren und Brücken zu erkennen und Anweisungen der zuständigen Stellen, wie Brücken- und Schleusenwärtern und Betreibern von Verkehrsleitsystemen, zu befolgen.</li> <li>3. Fähigkeit, in Notsituationen Funkgeräte zu benutzen.</li> <li>4. Kenntnis des Automatischen Identifikationssystems Inland AIS (Automatic Identification System) und des Elektronischen Kartendarstellungs- und Informationssystems Inland ECDIS (Electronic Chart and Display Information System).</li> </ol>

## 2. Betrieb des Fahrzeugs

2.1. Der Matrose muss in der Lage sein, die Führung des Fahrzeugs bei der Überwachung des Fahrzeugbetriebs und der Fürsorge für die an Bord befindlichen Personen zu unterstützen.

Der Matrose muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. verschiedene Arten von Fahrzeugen zu unterscheiden;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der häufigsten Arten der in der europäischen Binnenschifffahrt eingesetzten Fahrzeuge, einschließlich Verbände, und ihrer jeweiligen Konstruktion, Abmessungen und Tragfähigkeit.</li> <li>2. Fähigkeit, die Merkmale der häufigsten Arten der in der europäischen Binnenschifffahrt verkehrenden Fahrzeuge, einschließlich Verbände, zu erläutern.</li> </ol>
2. die Kenntnis der Konstruktion von Fahrzeugen auf Binnenwasserstraßen und ihres Verhaltens im Wasser, insbesondere im Hinblick auf Stabilität und Festigkeit, anzuwenden;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Auswirkungen der Fahrzeugbewegungen unter verschiedenen Umständen, die durch Längs- und Querspannungen verursacht werden, und verschiedener Ladebedingungen.</li> <li>2. Fähigkeit, das Verhalten des Fahrzeugs bei verschiedenen Beladungsbedingungen im Hinblick auf die Fahrzeugstabilität und -festigkeit zu erläutern.</li> </ol>
3. die Kenntnisse über Bauteile des Fahrzeugs anzuwenden und die Bezeichnung und Funktion der Teile zu nennen;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Bauteile des Fahrzeugs im Hinblick auf die Beförderung verschiedener Arten von Ladung und Fahrgästen, einschließlich der Längs- und Querstruktur und örtlicher Verstärkungen.</li> <li>2. Fähigkeit, die Bauteile des Fahrzeugs zu benennen und ihre Funktionen zu beschreiben.</li> </ol>
4. die Kenntnisse über die Wasserdichtigkeit des Fahrzeugs anzuwenden;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnisse über die Wasserdichtigkeit des Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen.</li> <li>2. Fähigkeit zur Überprüfung der Wasserdichtigkeit.</li> </ol>
5. die Kenntnisse über die für den Fahrzeugbetrieb erforderlichen Dokumente anzuwenden.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der vorgeschriebenen Fahrzeugdokumente.</li> <li>2. Fähigkeit, deren Bedeutung im Zusammenhang mit (inter)nationalen Anforderungen und Rechtsvorschriften zu erläutern.</li> </ol>

2.2. Der Matrose muss in der Lage sein, die Ausrüstung des Fahrzeugs zu verwenden.

Der Matrose muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Anker zu verwenden und Ankerwinden zu bedienen;	1. Kenntnis der verschiedenen an Bord von Fahrzeugen eingesetzten Anker und Ankerwinden.

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
	2. Fähigkeit, die verschiedenen an Bord von Fahrzeugen eingesetzten Anker und Ankerwinden zu erkennen und zu benennen und ihren speziellen Einsatz zu erläutern. 3. Fähigkeit, die verschiedenen Anker und Ankerwinden in verschiedenen Situationen und Bedingungen sicher einzusetzen.
2. Deckausrüstung und Hebegeräte zu nutzen;	1. Kenntnis der auf Deck eines Fahrzeugs verwendeten Ausrüstung wie (Kupplungs-)Winden, Luken, Hebegeräte, Autokrane, Leitungssysteme, Feuerlöschschläuche usw. 2. Fähigkeit, die Deckausrüstung und Hebegeräte zu erkennen und zu benennen und ihren speziellen Einsatz zu erläutern. 3. Fähigkeit, die Deckausrüstung und Hebegeräte sicher einzusetzen.
3. spezielle Ausrüstung für Fahrgastschiffe zu nutzen.	1. Kenntnis der speziellen Konstruktionsanforderungen, Ausrüstung und Geräte für Fahrgastschiffe. 2. Fähigkeit, die ausschließlich an Bord von Fahrgastschiffen verwendete Ausrüstung zu erkennen und zu benennen und ihren speziellen Einsatz zu erläutern. 3. Fähigkeit, die an Bord von Fahrgastschiffen verwendete Ausrüstung sicher einzusetzen.

### 3. Ladungsumschlag, Ladungsstauung und Fahrgastbeförderung

3.1. Der Matrose muss in der Lage sein, die Führung des Fahrzeugs bei der Vorbereitung, Stauung und Überwachung der Ladung während des Be- und Entladens zu unterstützen.

Der Matrose muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Stau- und Stabilitätspläne zu lesen;	1. Kenntnis der Auswirkungen von Ladungsarten auf Stau- und Stabilitätspläne. 2. Kenntnis der Stau- und Stabilitätspläne. 3. Fähigkeit, Staupläne zu verstehen. 4. Kenntnis der Nummerierung und Unterteilung der Laderäume von Trockengüterschiffen und der Tanks von Tankschiffen (N, C oder G) und Kenntnisse zur Stauung verschiedener Arten von Ladung. 5. Fähigkeit, die Kennzeichnung gefährlicher Güter gemäß dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) zu identifizieren.
2. die Stauung und Sicherung von Ladung zu überwachen;	1. Kenntnis der Methoden für die Stauung verschiedener Ladungen auf Fahrzeugen, um eine sichere und effiziente Beförderung zu gewährleisten. 2. Kenntnis der Verfahren zur Vorbereitung des Fahrzeugs für das Be- und Entladen. 3. Fähigkeit, Be- und Entladeverfahren sicher anzuwenden, d. h. durch Öffnen und Schließen der Laderäume, und eine Deckwache während des Be- und Entladens durchzuführen. 4. Fähigkeit, während des Be- und Entladens eine wirksame Kommunikation aufzubauen und aufrechtzuerhalten. 5. Kenntnis der Auswirkung von Ladung auf die Stabilität des Fahrzeugs. 6. Fähigkeit, die Ladung zu überwachen und Schäden zu melden.
3. verschiedene Arten von Ladung und ihre Eigenschaften zu unterscheiden;	1. Kenntnis der verschiedenen Arten von Ladung, z. B. loses Stückgut, flüssiges Massengut, Schwergut usw. 2. Kenntnis der Logistikkette und des multimodalen Verkehrs. 3. Fähigkeit, den Fahrzeugbetrieb im Zusammenhang mit den Be- und Entladevorgängen vorzubereiten, z. B. mit der Landseite zu kommunizieren und den Laderaum vorzubereiten.

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
4. Ballastsysteme einzusetzen;	1. Kenntnis der Funktion und des Einsatzes von Ballastsystemen. 2. Fähigkeit, Ballastsysteme einzusetzen, z. B. durch die Befüllung oder Entleerung der Ballasttanks.
5. die Ladungsmenge zu überprüfen;	1. Kenntnis der manuellen und technischen Verfahren zur Bestimmung des Ladungsgewichts auf verschiedenen Arten von Fahrzeugen. 2. Kenntnis der Methoden zur Bestimmung der Menge geladener oder gelöschter Ladung. 3. Kenntnis der Berechnung der Menge flüssiger Ladung unter Verwendung von Sondierungen und/oder Tanktabellen. 4. Fähigkeit, Einsenkungsmarken und Tiefgangsanzeiger abzulesen.
6. gemäß den Regelungen und sicherheitsbezogenen Arbeitsvorschriften zu arbeiten.	1. Kenntnis der während der Vorbereitung, Be- und Entladung von Fahrzeugen mit verschiedenen Arten von Ladung anwendbaren sicherheitsbezogenen Arbeitsvorschriften und -verfahren. 2. Fähigkeit, die während der Be- und Entladung anwendbaren sicherheitsbezogenen Arbeitsvorschriften und -verfahren einzuhalten und persönliche Schutz- und Rettungsausrüstung zu benutzen. 3. Fähigkeit, mit allen an den Be- und Entladevorgängen beteiligten Partnern eine wirksame verbale und nonverbale Kommunikation aufzubauen und aufrechtzuerhalten. 4. Kenntnis der technischen Mittel für den Ladungsumschlag auf Fahrzeugen und in Häfen und der Arbeitssicherheitsmaßnahmen während deren Gebrauch.

3.2. Der Matrose muss in der Lage sein, die Führung des Fahrzeugs bei der Bereitstellung von Dienstleistungen für die Fahrgäste zu unterstützen und Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates (\*) unmittelbar Hilfe zu leisten.

Der Matrose muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Vorschriften und Übereinkommen zur Fahrgastbeförderung zu beachten;	1. Kenntnis der geltenden Vorschriften und Übereinkommen zur Fahrgastbeförderung. 2. Fähigkeit, Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 unmittelbar Hilfe zu leisten.
2. beim sicheren Ein- und Ausstieg von Fahrgästen Unterstützung zu leisten;	1. Kenntnis der vor und während des Ein- und Ausstiegs von Fahrgästen geltenden Verfahren. 2. Fähigkeit, die Ausrüstung für den Ein- und Ausstieg zu platzieren und auszurichten und die Sicherheitsmaßnahmen anzuwenden.
3. bei der Aufsicht über die Fahrgäste in Notsituationen Unterstützung zu leisten;	1. Kenntnis der vorhandenen Rettungsmittel für Notsituationen und der im Falle eines Lecks, eines Brandes, einer über Bord gegangenen Person und einer Evakuierung zu beachtenden Verfahren, einschließlich Krisenbewältigung und Führung von Menschenmengen, sowie der Erste-Hilfe-Maßnahmen an Bord von Fahrzeugen. 2. Fähigkeit, im Falle eines Lecks, eines Brandes, einer über Bord gegangenen Person, eines Zusammenstoßes und einer Evakuierung Unterstützung zu leisten, einschließlich Krisenbewältigung und Führung von Menschenmengen, sowie Fähigkeit zum Gebrauch von Rettungsmitteln in Notsituationen und zum Leisten von Erster Hilfe an Bord des Fahrzeugs.

(\*) Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. November 2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 334 vom 17.12.2010, S. 1).

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
4. mit Fahrgästen wirksam zu kommunizieren.	1. Kenntnis der Standardredewendungen bei der Evakuierung von Fahrgästen in Notfällen. 2. Fähigkeit zu dienstleistungsorientiertem Verhalten und Sprachgebrauch.

#### 4. Schiffsbetriebstechnik und Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik

4.1. Der Matrose muss in der Lage sein, die Führung des Fahrzeugs in Fragen der Schiffsbetriebstechnik, Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik zu unterstützen, um die allgemeine technische Sicherheit zu gewährleisten.

Der Matrose muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. bei der Überwachung der Antriebsmaschinen und Antriebssysteme Unterstützung zu leisten;	1. Kenntnis der Grundsätze von Antriebssystemen. 2. Kenntnis der verschiedenen Arten von Antriebsmaschinen sowie ihrer Konstruktion, Leistung und Terminologie. 3. Kenntnis von Funktion und Betrieb der Luftzufuhr, Kraftstoffzufuhr, Schmiermittel, Kühlung und des Abgassystems. 4. Kenntnis der Haupt- und Hilfsmaschinen. 5. Fähigkeit, grundlegende Prüfungen durchzuführen und ein ordnungsgemäßes Funktionieren der Antriebsmaschinen sicherzustellen.
2. die Hauptmaschinen und die Hilfseinrichtungen für den Betrieb vorzubereiten;	1. Kenntnis der Anlasssysteme der Hauptmaschinen, Hilfseinrichtungen und der hydraulischen und pneumatischen Systeme gemäß Anweisungen. 2. Kenntnis der Grundsätze des Umsteuerns des Antriebes. 3. Fähigkeit, die Maschinen im Maschinenraum gemäß der Prüfliste für die Abfahrt vorzubereiten. 4. Fähigkeit, das Anlasssystem und die Hilfseinrichtungen gemäß Anweisungen zu verwenden, z. B. die Steuerungsausrüstung. 5. Fähigkeit, die Hauptmaschinen gemäß den Anlassverfahren anzulassen. 6. Fähigkeit, die hydraulischen und pneumatischen Systeme zu benutzen.
3. angemessen auf Funktionsstörungen der Antriebsmaschinen zu reagieren;	1. Kenntnis der Steuerungs- und Überwachungsanlagen im Maschinenraum und der Meldeverfahren für Funktionsstörungen. 2. Fähigkeit, Funktionsstörungen zu erkennen und geeignete Maßnahmen im Falle von Funktionsstörungen zu ergreifen, einschließlich der Meldung an die Führung des Fahrzeugs.
4. die Maschinen, einschließlich Pumpen, Rohrleitungssystemen, Bilge- und Ballastsystemen, zu bedienen;	1. Kenntnis des sicheren Betriebs und der Steuerung der Maschinen im Maschinenraum, in Ballastzellen und Bilgen entsprechend den Verfahren. 2. Fähigkeit, die sichere Funktion und den Betrieb der Maschinen im Maschinenraum zu kontrollieren und das Bilge- und Ballastsystem instand zu halten, einschließlich: Meldung von Zwischenfällen im Zusammenhang mit Umpumpvorgängen und Fähigkeit, Tankfüllstände korrekt zu messen und zu melden. 3. Fähigkeit, das Abschalten der Maschinen nach dem Einsatz vorzubereiten und durchzuführen. 4. Fähigkeit, Bilge-, Ballast- und Ladungspumpensysteme zu bedienen.
5. Unterstützung bei der Überwachung elektronischer und elektrischer Geräte zu leisten;	1. Kenntnis elektronischer und elektrischer Systeme und Komponenten. 2. Kenntnis von Gleich- und Wechselstrom. 3. Fähigkeit, Kontrollinstrumente zu überwachen und auszuwerten. 4. Kenntnis des Magnetismus und des Unterschieds zwischen natürlichen und künstlichen Magneten. 5. Kenntnis des elektrohydraulischen Systems.

<b>SPALTE 1 BEFÄHIGUNG</b>	<b>SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN</b>
6. die Generatoren vorzubereiten, einzuschalten, anzuschließen und zu wechseln und ihre Systeme und den Landanschluss zu überprüfen;	1. Kenntnis der Kraftanlage. 2. Fähigkeit, die Schalttafel zu benutzen. 3. Fähigkeit, den Landanschluss zu benutzen.
7. Funktionsstörungen und häufige Fehler zu definieren und Maßnahmen zur Schadensverhütung zu beschreiben;	1. Kenntnis der Maßnahmen bei Funktionsstörungen außerhalb des Maschinenraums und der Maßnahmen zur Schadensverhütung. 2. Fähigkeit, häufige Fehler zu erkennen und Maßnahmen zur Schadensverhütung an mechanischen, elektrischen, elektronischen, hydraulischen und pneumatischen Systemen zu ergreifen.
8. die erforderlichen Werkzeuge zur Gewährleistung der allgemeinen technischen Sicherheit einzusetzen.	1. Kenntnis der Eigenschaften und Grenzen der zur Wartung und Instandsetzung von Maschinen und Ausrüstung eingesetzten Prozesse und Materialien. 2. Fähigkeit, bei der Wartung und Instandsetzung von Maschinen und Ausrüstung sichere Arbeitsmethoden anzuwenden.

4.2. Der Matrose muss in der Lage sein, Wartungsarbeiten an der Ausrüstung in den Bereichen Schiffsbetriebstechnik, Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik durchzuführen, um die allgemeine technische Sicherheit zu gewährleisten.

Der Matrose muss in der Lage sein,

<b>SPALTE 1 BEFÄHIGUNG</b>	<b>SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN</b>
1. die täglichen Wartungsarbeiten an den Hauptmotoren, Hilfsmaschinen und Regelungs- und Steuerungsanlagen durchzuführen;	1. Kenntnis der für die Wartung und Instandhaltung des Maschinenraums, des Hauptmotors, der Hauptmaschinen, der Hilfseinrichtungen und der Regelungs- und Steuerungsanlagen zu befolgenden Verfahren. 2. Fähigkeit, Hauptmotoren, Hilfseinrichtungen und Regelungs- und Steuerungsanlagen zu warten.
2. die täglichen Wartungsarbeiten an den Maschinen, einschließlich Pumpen, Rohrleitungssystemen, Bilge- und Ballastsystemen, durchzuführen.	1. Kenntnis der täglichen Wartungsverfahren. 2. Fähigkeit, Pumpen, Rohrleitungssysteme, Bilge- und Ballastsysteme zu warten und instand zu halten.
3. die erforderlichen Werkzeuge zur Gewährleistung der allgemeinen technischen Sicherheit einzusetzen.	1. Kenntnis des Einsatzes der an Bord befindlichen Wartungsmaterialien und Instandsetzungsausrüstungen, einschließlich ihrer Eigenschaften und Grenzen. 2. Fähigkeit, die an Bord befindlichen Wartungsmaterialien und Instandsetzungsausrüstungen auszuwählen und einzusetzen.
4. die Wartungs- und Instandsetzungsverfahren zu befolgen;	1. Kenntnis der Handbücher und Anweisungen für Wartung und Instandsetzung. 2. Fähigkeit, Wartungs- und Instandsetzungsverfahren gemäß den geltenden Handbüchern und Anweisungen durchzuführen.
5. technische Informationen zu nutzen und technische Verfahren zu dokumentieren.	1. Kenntnis der technischen Dokumentation und Handbücher. 2. Fähigkeit, Wartungsarbeiten zu dokumentieren.

## 5. **Wartung und Instandsetzung**

5.1. Der Matrose muss in der Lage sein, die Führung des Fahrzeugs bei der Wartung und Instandsetzung des Fahrzeugs, seiner Anlagen und seiner Ausrüstung zu unterstützen.

Der Matrose muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. mit verschiedenen Arten von Materialien und Werkzeugen für Wartungs- und Instandsetzungsvorgänge zu arbeiten;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der erforderlichen Werkzeuge und der Wartung der Ausrüstung sowie der sicherheitsbezogenen Arbeitsvorschriften und der Umweltschutzvorschriften.</li> <li>2. Fähigkeit, einschlägige Verfahren für die Wartung des Fahrzeugs einzusetzen, einschließlich der Fähigkeit, verschiedene Materialien auszuwählen.</li> <li>3. Fähigkeit, Werkzeuge und Wartungsausrüstung ordnungsgemäß zu warten und zu lagern.</li> <li>4. Fähigkeit, Wartungsarbeiten gemäß den sicherheitsbezogenen Arbeitsvorschriften und den Umweltschutzvorschriften durchzuführen.</li> </ol>
2. Gesundheit und Umwelt bei der Durchführung von Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten zu schützen;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der anwendbaren Reinigungs- und Konservierungsverfahren sowie der Hygienevorschriften.</li> <li>2. Fähigkeit, unter Einhaltung der Hygienevorschriften sämtliche Wohnräume und das Steuerhaus zu reinigen sowie den Haushalt ordnungsgemäß zu führen; dies schließt die Übernahme der Verantwortung für den eigenen Wohnraum ein.</li> <li>3. Fähigkeit, die Maschinenräume und die Maschinen unter Einsatz der erforderlichen Reinigungsmaterialien zu reinigen.</li> <li>4. Fähigkeit, die äußeren Teile, den Körper und die Decks des Fahrzeugs in der korrekten Reihenfolge unter Einsatz der gemäß den Umweltschutzvorschriften erforderlichen Materialien zu reinigen und zu konservieren.</li> <li>5. Fähigkeit, für die Entsorgung der Fahrzeug- und Haushaltsabfälle gemäß den Umweltschutzvorschriften zu sorgen.</li> </ol>
3. die technischen Geräte gemäß den technischen Anweisungen zu warten;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der technischen Anweisungen für Wartung und Wartungsprogramme.</li> <li>2. Fähigkeit, für sämtliche technische Ausrüstung gemäß den Anweisungen Sorge zu tragen und Wartungsprogramme (auch digitale) unter Aufsicht zu verwenden.</li> </ol>
4. sicher mit Drähten und Seilen umzugehen;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Eigenschaften der verschiedenen Arten von Seilen und Drähten.</li> <li>2. Fähigkeit, diese gemäß den Methoden und Vorschriften für sicheres Arbeiten zu verwenden und zu lagern.</li> </ol>
5. Knoten und Spleiße entsprechend ihrem Verwendungszweck anzufertigen und instand zu halten;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Verfahren, die für die Gewährleistung eines sicheren Schleppens und Kuppelns mit den an Bord verfügbaren Mitteln zu befolgen sind.</li> <li>2. Fähigkeit, Drähte und Seile zu spleißen.</li> <li>3. Fähigkeit, Knoten entsprechend ihrem Verwendungszweck anzuwenden.</li> <li>4. Fähigkeit, Drähte und Seile instand zu halten.</li> </ol>
6. Arbeitspläne im Team vorzubereiten und umzusetzen und die Ergebnisse zu kontrollieren.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Grundsätze von Teamarbeit.</li> <li>2. Fähigkeit, als Teammitglied eigenständig Wartungs- und einfache Instandsetzungsarbeiten durchzuführen.</li> <li>3. Fähigkeit, komplexere Instandsetzungsarbeiten unter Aufsicht durchzuführen.</li> <li>4. Fähigkeit, verschiedene Arbeitsmethoden, einschließlich Teamarbeit, gemäß den Sicherheitsanweisungen anzuwenden.</li> <li>5. Fähigkeit, die Qualität von Arbeiten zu beurteilen.</li> </ol>

## 6. **Kommunikation**

6.1. Der Matrose muss in der Lage sein, allgemein und fachgerecht zu kommunizieren; dazu gehört auch die Fähigkeit, im Falle von Kommunikationsproblemen Standardredewendungen zu verwenden.

Der Matrose muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Informations- und Kommunikationssysteme zu nutzen;	1. Kenntnis der Wechselsprechanlage für die fahrzeuginterne oder die Terminalkommunikation, des (Mobil-)Telefon-, Funk-, (Satelliten-)TV- und Kamerasystems des Fahrzeugs. 2. Fähigkeit, das (Mobil-)Telefon-, Funk-, (Satelliten-)TV- und Kamerasystem des Fahrzeugs zu nutzen. 3. Kenntnis der Bedienungsgrundlagen des Inland AIS. 4. Fähigkeit, Daten des Inland AIS zu nutzen, um Kontakt zu anderen Fahrzeugen aufzunehmen.
2. verschiedene Aufgaben mithilfe verschiedener Arten von informationstechnischen Geräten, Informationsdiensten (wie den Binnenschiffahrtswahl- und Kommunikationssystemen (RIS)) und Kommunikationssystemen zu lösen;	1. Kenntnis der im Binnenschiffsverkehr verfügbaren informationstechnischen Geräte. 2. Fähigkeit, die informationstechnischen Geräte des Fahrzeugs entsprechend den Anweisungen für die Durchführung einfacher Aufgaben zu verwenden.
3. Daten zu erfassen und zu speichern sowie Datensicherungen und -aktualisierungen durchzuführen;	1. Kenntnis des Kommunikationssystems des Fahrzeugs für die Datenerfassung, -speicherung und -aktualisierung. 2. Fähigkeit, Daten unter strenger Aufsicht zu verarbeiten.
4. Anweisungen für den Datenschutz zu befolgen;	1. Kenntnis der Datenschutz- und Geheimhaltungsvorschriften. 2. Fähigkeit, Daten gemäß den Datenschutz- und Geheimhaltungsvorschriften zu verarbeiten.
5. Fakten unter Verwendung technischer Begriffe darzulegen;	1. Kenntnis der erforderlichen technischen und nautischen Begriffe sowie von Begriffen im Zusammenhang mit sozialen Aspekten in Standardredewendungen. 2. Fähigkeit, die erforderlichen technischen und nautischen Begriffe sowie Begriffe im Zusammenhang mit sozialen Aspekten in Standardredewendungen zu verwenden.
6. nautische und technische Informationen zur Wahrung der Sicherheit des Schiffsverkehrs einzuholen.	1. Kenntnis der verfügbaren Informationsquellen. 2. Fähigkeit zur Nutzung von Informationsquellen für das Einholen notwendiger nautischer und technischer Informationen zur Wahrung der Sicherheit des Schiffsverkehrs.

6.2. Der Matrose muss in der Lage sein, umgänglich zu sein.

Der Matrose muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Anweisungen zu befolgen und sich mit anderen über die schiffsinternen Pflichten zu verständigen;	1. Kenntnis der Bedeutung von Befehlen der Führung des Fahrzeugs, formellen und informellen Anweisungen, Vorschriften und Verfahren sowie der Bedeutung der eigenen Vorbildfunktion für unerfahrene Besatzungsmitglieder. 2. Fähigkeit, Befehle der Führung des Fahrzeugs sowie sonstige Anweisungen und Vorschriften weiterzuverfolgen und unerfahrene Besatzungsmitglieder zu begleiten. 3. Kenntnis der Unternehmens- oder Bordvorschriften. 4. Fähigkeit zur Einhaltung der Unternehmens- oder Bordvorschriften.
2. zu guten sozialen Beziehungen an Bord beizutragen und mit anderen zusammenzuarbeiten;	1. Kenntnis der kulturellen Vielfalt. 2. Fähigkeit, verschiedene kulturelle Standards, Werte und Gepflogenheiten zu akzeptieren. 3. Fähigkeit, im Team zu arbeiten und zu leben.

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
	4. Fähigkeit, an Teambesprechungen teilzunehmen und die zugewiesenen Aufgaben auszuführen. 5. Wissen um die Bedeutung von Respekt bei Teamarbeit. 6. Fähigkeit, geschlechtsbezogene und kulturelle Unterschiede zu respektieren und diesbezügliche Probleme, einschließlich Mobbing und (sexuelle) Belästigung, zu melden.
3. soziale Verantwortung zu übernehmen, Beschäftigungsbedingungen, individuelle Rechte und Pflichten zu akzeptieren; sich der Gefahren des Missbrauchs von Alkohol und Drogen bewusst zu sein und auf Fehlverhalten und Gefahren angemessen zu reagieren;	1. Fähigkeit, Fehlverhalten und mögliche Gefahren zu erkennen. 2. Fähigkeit, auf Fehlverhalten und mögliche Gefahren proaktiv zu reagieren. 3. Fähigkeit, eigenständig entsprechend den Anweisungen zu arbeiten. 4. Kenntnis der Rechte und Pflichten der einzelnen Arbeitnehmer. 5. Kenntnis der Gefahren des Alkohol- und Drogenkonsums im Arbeits- und sozialen Umfeld (Kenntnis der Polizeivorschriften zur Toxikologie). 6. Fähigkeit, Gefahren für den sicheren Fahrzeugbetrieb im Zusammenhang mit Alkohol und Drogen zu erkennen.
4. einfache Mahlzeiten zu planen, dafür einzukaufen und diese zuzubereiten.	1. Kenntnis der Möglichkeiten der Nahrungsmittelbeschaffung und der Grundsätze gesunder Ernährung. 2. Fähigkeit, einfache Mahlzeiten unter Einhaltung der Hygienevorschriften zuzubereiten.

## 7. Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz

7.1. Der Matrose muss in der Lage sein, sicherheitsbezogene Arbeitsvorschriften einzuhalten und die Bedeutung der Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften und die Bedeutung der Umwelt zu verstehen.

Der Matrose muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. gemäß den Anweisungen und Vorschriften für Arbeitssicherheit und Unfallverhütung zu arbeiten;	1. Kenntnis der Vorteile sicherer Arbeitsmethoden. 2. Kenntnis der Arten von Gefahrenmomenten an Bord. 3. Fähigkeit, Gefahren im Zusammenhang mit Gefahrenmomenten an Bord zu vermeiden, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeugbewegungen;</li> <li>• Vorkehrungen für den sicheren Ein- und Ausstieg (z. B. Landungssteg, Beiboote);               <ul style="list-style-type: none"> <li>• sicheres Stauen beweglicher Gegenstände;</li> <li>• Arbeiten mit Maschinen;</li> <li>• Erkennen elektrischer Gefahren;</li> <li>• Brandschutz und Brandbekämpfung;</li> <li>• professioneller Gebrauch von Handwerkzeug;</li> <li>• professioneller Gebrauch von tragbarem Elektrowerkzeug;</li> <li>• Einhaltung der Gesundheits- und Hygienevorschriften;</li> <li>• Beseitigung von Rutsch-, Sturz- und Stolpergefahren.</li> </ul> </li> </ul> 4. Kenntnis der einschlägigen gesundheits- und sicherheitsbezogenen Arbeitsanweisungen bei Tätigkeiten an Bord. 5. Kenntnis der anwendbaren Vorschriften betreffend sichere und nachhaltige Arbeitsbedingungen. 6. Fähigkeit, Unfälle bei für Personal oder Fahrzeug potenziell gefährlichen Tätigkeiten zu vermeiden, im Zusammenhang mit <ul style="list-style-type: none"> <li>• Be- und Entladung;</li> <li>• Festmachen und Ablegen;</li> <li>• Höhenarbeiten;</li> <li>• Arbeiten mit Chemikalien;</li> <li>• Arbeiten mit Batterien;</li> <li>• Aufenthalt im Maschinenraum;</li> </ul>

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Heben von Lasten (manuell und mechanisch);</li> <li>• Betreten von und Arbeiten in geschlossenen Räumen.</li> </ul> 7. Fähigkeit, Befehle zu verstehen und sich mit anderen über die Aufgaben an Bord zu verständigen.
2. persönliche Schutzausrüstung zur Unfallverhütung zu benutzen;	1. Kenntnis persönlicher Schutzausrüstung. 2. Fähigkeit, persönliche Schutzausrüstung zu benutzen, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augenschutz,</li> <li>• Atemschutz,</li> <li>• Gehörschutz,</li> <li>• Kopfschutz,</li> <li>• Schutzkleidung.</li> </ul>
3. die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen vor dem Betreten geschlossener Räume zu beachten.	1. Kenntnis der Gefahren im Zusammenhang mit dem Betreten geschlossener Räume. 2. Kenntnis der Vorsichtsmaßnahmen und Tests oder Messungen, die vor dem Betreten geschlossener Räume und bei Arbeiten in geschlossenen Räumen zu beachten bzw. durchzuführen sind. 3. Fähigkeit, die Sicherheitsanweisungen vor dem Betreten bestimmter Räume an Bord anzuwenden, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Laderäume,</li> <li>• Kofferdämme,</li> <li>• Doppelhülle.</li> </ul> 4. Fähigkeit, Vorsichtsmaßnahmen für Arbeiten in geschlossenen Räumen zu beachten.

7.2. Der Matrose muss in der Lage sein, die Bedeutung der Ausbildung zur Sicherheit an Bord zu würdigen und in Notfällen umgehend zu handeln.

Der Matrose muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. in Notfällen gemäß den anwendbaren Anweisungen und Verfahren zu handeln;	1. Kenntnis der verschiedenen Arten von Notfällen. 2. Kenntnis der im Falle eines Alarms zu befolgenden Abläufe. 3. Kenntnis der im Falle eines Unfalls anzuwendenden Verfahren. 4. Fähigkeit, gemäß den Anweisungen und Verfahren zu handeln.
2. Erste Hilfe zu leisten;	1. Kenntnis der allgemeinen Grundsätze der Ersten Hilfe, einschließlich der Beurteilung von Körperschäden bzw. der Beeinträchtigung von Körperfunktionen, an Bord eines Fahrzeugs nach Einschätzung einer Situation. 2. Fähigkeit, die körperliche und geistige Verfassung sowie die persönliche Hygiene im Falle von Erster Hilfe zu wahren. 3. Kenntnis der einschlägigen Maßnahmen bei Unfällen entsprechend den anerkannten bewährten Verfahren. 4. Fähigkeit, Erfordernisse der Betroffenen und Bedrohungen für die eigene Sicherheit einzuschätzen. 5. Fähigkeit, die in Notfällen erforderlichen Maßnahmen durchzuführen, einschließlich: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Betroffene in die richtige Lage zu bringen,</li> <li>b) Wiederbelebungstechniken anzuwenden,</li> <li>c) Blutungen zu stillen,</li> <li>d) angemessene Maßnahmen der grundlegenden Schockbehandlung anzuwenden,</li> <li>e) angemessene Maßnahmen im Falle von Verbrennungen und Verbrühungen anzuwenden, einschließlich von durch Strom verursachten Unfällen,</li> <li>f) Betroffene zu retten und zu transportieren.</li> </ol>

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
	6. Fähigkeit, Verbände provisorisch anzulegen und Material aus der Erste-Hilfe-Ausrüstung anzuwenden.
3. persönliche Schutzausrüstung und Rettungsmittel an Bord zu benutzen und instand zu halten;	1. Kenntnis der regelmäßigen Überprüfungen der persönlichen Schutzausrüstung, der Fluchtwege und der Rettungsausrüstung in Bezug auf Funktion, Beschädigungen, Verschleiß und sonstige Mängel. 2. Fähigkeit, im Falle festgestellter Mängel zu reagieren und dabei die relevanten Kommunikationsverfahren anzuwenden. 3. Fähigkeit, persönliche Rettungsmittel zu benutzen, z. B.: • Rettungsringe, einschließlich der relevanten Ausrüstung, und • Rettungswesten, einschließlich der relevanten Ausrüstung an Rettungswesten wie feste Lichter oder Blinklichter und eine mit einer Kordel sicher befestigte Pfeife 4. Kenntnis der Funktionen des Beiboots. 5. Fähigkeit, das Beiboot vorzubereiten, zu Wasser zu bringen, zu fahren, wieder an Bord zu nehmen und zu verstauen.
4. bei Rettungsarbeiten Unterstützung zu leisten und zu schwimmen;	1. Fähigkeit, Betroffene zu retten und zu transportieren. 2. Fähigkeit, Schwimmkenntnisse für Rettungsarbeiten einzusetzen.
5. Fluchtwege zu benutzen;	Fähigkeit, Fluchtwege (entsprechend den lokalen Gegebenheiten an Bord) frei zu halten.
6. interne Notfallkommunikations- und Alarmsysteme zu benutzen.	Fähigkeit, Notfallkommunikations- und Alarmsysteme sowie -ausrüstung zu benutzen.

7.3. Der Matrose muss in der Lage sein, Brandschutzmaßnahmen zu ergreifen und Brandbekämpfungsgeräte ordnungsgemäß zu bedienen.

Der Matrose muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die Bestandteile von Bränden und Zündarten und -quellen zu unterscheiden;	1. Kenntnis der möglichen Brandursachen bei verschiedenen Tätigkeiten sowie der Brandklassen gemäß der europäischen EN-Norm oder einer gleichwertigen Norm. 2. Kenntnis der Bestandteile des Verbrennungsprozesses. 3. Fähigkeit, die Grundsätze der Brandbekämpfung anzuwenden.
2. verschiedene Arten von Feuerlöschern zu benutzen;	1. Kenntnis der verschiedenen Merkmale und Klassen von Feuerlöschern. 2. Fähigkeit, verschiedene Methoden der Brandbekämpfung und Löscheräte und feste Löschanlagen unter Berücksichtigung z. B. folgender Aspekte einzusetzen: • Gebrauch verschiedener Arten tragbarer Feuerlöscher und • Auswirkungen des Windes beim Annähern an das Feuer.
3. gemäß den an Bord geltenden Verfahren und der Organisation der Brandbekämpfung zu handeln;	1. Kenntnis der Brandbekämpfungssysteme an Bord. 2. Fähigkeit, Brände zu bekämpfen und die entsprechenden Meldungen vorzunehmen.
4. Anweisungen zu befolgen betreffend: persönliche Ausrüstung, Methoden, Löschmittel und Verfahren bei Brandbekämpfung und Rettungsarbeiten.	1. Kenntnis der Verfahren zur Vermeidung persönlicher Gefährdungen. 2. Fähigkeit, gemäß den Notfallverfahren zu handeln.

7.4. Der Matrose muss in der Lage sein, seine Aufgaben unter Berücksichtigung der Bedeutung des Umweltschutzes wahrzunehmen.

Der Matrose muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die Umwelt gemäß den einschlägigen Vorschriften zu schützen;	1. Kenntnis der nationalen und internationalen Umweltschutzvorschriften. 2. Fähigkeit, die verfügbaren Dokumentations- und Informationssysteme zu Umweltfragen gemäß den Anweisungen zu nutzen. 3. Kenntnis der Folgen eines möglichen Austritts von Ladung und Schadstoffen in die Umwelt. 4. Kenntnis gefährlicher Güter und ihrer Klassifizierung in Bezug auf Umweltaspekte.
2. Vorsichtsmaßnahmen zur Vermeidung von Umweltverschmutzung zu treffen;	1. Kenntnis der allgemeinen Vorsichtsmaßnahmen zur Vermeidung von Umweltverschmutzung. 2. Fähigkeit, allgemeine Vorsichtsmaßnahmen zu treffen und sichere Bunkerverfahren anzuwenden. 3. Fähigkeit, im Falle eines Zusammenstoßes Maßnahmen gemäß den Anweisungen zu ergreifen, z. B. durch das Abdichten von Leckagen.
3. Ressourcen effizient einzusetzen;	1. Kenntnis des effizienten Kraftstoffverbrauchs. 2. Fähigkeit, Materialien wirtschaftlich und energiesparend einzusetzen.
4. Abfälle umweltfreundlich zu entsorgen.	1. Kenntnis der anwendbaren Abfallvorschriften. 2. Fähigkeit zur Durchführung der Sammlung, Abgabe und des Verbrauchs von: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeugölen und -fetten,</li> <li>• Ladungsrückständen und</li> <li>• anderen Arten von Abfallprodukten.</li> </ul>

## II. BEFÄHIGUNGSSTANDARDS FÜR DIE FÜHRUNGSEBENE

### 0. Aufsicht

Der Schiffsführer muss in der Lage sein, gemäß Abschnitt 1 des Anhangs II der Richtlinie (EU) 2017/2397 anderen Mitgliedern der Decks Mannschaft Anweisungen zu erteilen und die von ihnen ausgeführten Aufgaben zu überwachen, was ausreichende Fähigkeiten zur Ausführung dieser Aufgaben voraussetzt.

Personen, die die Befähigung als Schiffsführer erlangen möchten, müssen die in den folgenden Abschnitten 0.1 bis 7.4 aufgeführten Befähigungen nachweisen, es sei denn, sie haben einen der folgenden Schritte durchgeführt:

- ein zugelassenes Ausbildungsprogramm absolviert, das auf den Befähigungsstandards für die Betriebsebene beruht;
- eine Beurteilung ihrer Befähigung bei einer Verwaltungsbehörde bestanden, in deren Rahmen überprüft wurde, dass die Befähigungsstandards für die Betriebsebene erfüllt sind.

#### 0.1. Navigation

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. das Festmachen, Ablegen und Verholen (Schleppen) vorzuführen;	1. Kenntnis der eingesetzten Ausrüstung, Materialien und Verfahren für das Festmachen, Ablegen und Verholen (Schleppen). 2. Fähigkeit, die an Bord verfügbaren Materialien wie Winden, Poller, Seile und Drähte unter Berücksichtigung der relevanten Arbeitssicherheitsmaßnahmen einschließlich des Gebrauchs persönlicher Schutz- und Rettungsausrüstung zu nutzen. 3. Fähigkeit, mit dem Steuerhaus unter Verwendung von internen Wechselsprechanlagen sowie Handzeichen zu kommunizieren.

<b>SPALTE 1 BEFÄHIGUNG</b>	<b>SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN</b>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Kenntnis der Auswirkungen der Wasserbewegungen um das Fahrzeug und lokaler Effekte auf die Fahrbedingungen, einschließlich der Auswirkungen von Trimmung und flachem Wasser im Zusammenhang mit dem Tiefgang des Fahrzeugs.</li> <li>5. Kenntnis der beim Manövrieren auf das Fahrzeug einwirkenden Wasserbewegungen, einschließlich der Wechselwirkungen zwischen zwei Fahrzeugen beim Vorbeifahren oder Überholen in engem Fahrwasser sowie der Wechselwirkungen zwischen einem längsseits festgemachten Fahrzeug und einem anderen in geringem Abstand im Fahrwasser vorbeifahrenden Fahrzeug.</li> </ol>
<p>2. das Kuppeln von Schubverbänden vorzuführen;</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der für das Kuppeln eingesetzten Ausrüstung, Materialien und Verfahren.</li> <li>2. Fähigkeit, Schubverbände unter Einsatz der erforderlichen Ausrüstung und Materialien zu kuppeln und zu entkuppeln.</li> <li>3. Fähigkeit, die an Bord für das Kuppeln verfügbare Ausrüstung und verfügbaren Materialien unter Berücksichtigung der relevanten Arbeitssicherheitsmaßnahmen einschließlich des Gebrauchs persönlicher Schutz- und Rettungsausrüstung zu nutzen.</li> <li>4. Fähigkeit, mit den am Kuppeln von Schubverbänden beteiligten Besatzungsmitgliedern zu kommunizieren.</li> </ol>
<p>3. das Ankern vorzuführen;</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der für das Ankern eingesetzten Ausrüstung, Materialien und Verfahren.</li> <li>2. Fähigkeit, Ankermanöver vorzuführen: die Anker ausrüsten für das Ankern vorzubereiten, den Anker fallen zu lassen, ausreichend Trosse oder Kette zu geben, um zunächst zu fieren, zu bestimmen, wann der Anker das Fahrzeug in seiner Position hält (Ankerpeilung), die Anker nach Abschluss des Ankervorgangs zu sichern, in verschiedenen Manövern Treibanker zu benutzen und mit den Ankerzeichen umzugehen.</li> <li>3. Fähigkeit, die an Bord für das Ankern verfügbare Ausrüstung und verfügbaren Materialien unter Berücksichtigung der relevanten Arbeitssicherheitsmaßnahmen einschließlich des Gebrauchs persönlicher Schutz- und Rettungsausrüstung zu nutzen.</li> <li>4. Fähigkeit, mit dem Steuerhaus unter Verwendung von internen Wechselsprechanlagen sowie Handzeichen zu kommunizieren.</li> </ol>
<p>4. angemessene Maßnahmen für die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu ergreifen;</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fähigkeit, die Besatzung des Fahrzeugs umgehend zu warnen und persönliche Schutz- und Rettungsausrüstung zu benutzen.</li> <li>2. Fähigkeit, die Wasserdichtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen.</li> <li>3. Fähigkeit, Arbeiten gemäß der Prüfliste an Deck und in den Aufenthaltsräumen vor- und durchzuführen, wie die Wasserabdichtung und Sicherung von Luken und Laderäumen.</li> </ol>
<p>5. die verschiedenen Arten von Schleusen und Brücken in Bezug auf ihren Betrieb zu beschreiben;</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnisse über Form, Anordnung und Einrichtungen von Schleusen und Brücken, Schleusung, Arten von Schleusentoren, Pollern und Stufen usw.</li> <li>2. Fähigkeit, den Mitgliedern der Decks Mannschaft die anwendbaren Verfahren beim Durchfahren von Schleusen, Wehren und Brücken zu erklären und vorzuführen.</li> </ol>
<p>6. die allgemeinen Bestimmungen, Signale, Zeichen und Kennzeichnungssysteme zu beachten.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der für die jeweilige Binnenwasserstraße geltenden Polizeivorschriften.</li> <li>2. Fähigkeit, das Tag- und Nachtkennzeichnungssystem, die Zeichen und Schallzeichen des Fahrzeugs zu bedienen und zu warten.</li> <li>3. Kenntnis des Kennzeichnungssystems gemäß SIGNI (Signalisation des voies de navigation intérieure) und IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) Teil A.</li> </ol>

## 0.2. Betrieb des Fahrzeugs

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. verschiedene Arten von Fahrzeugen zu unterscheiden;	1. Kenntnis der häufigsten Arten der in der europäischen Binnenschifffahrt eingesetzten Fahrzeuge, einschließlich Verbände, und ihrer jeweiligen Konstruktion, Abmessungen und Tonnage. 2. Fähigkeit, die Merkmale der häufigsten Arten der in der europäischen Binnenschifffahrt eingesetzten Fahrzeuge, einschließlich Verbände, zu erläutern.
2. die Kenntnisse über die für den Fahrzeugbetrieb erforderlichen Dokumente anzuwenden.	1. Kenntnis der vorgeschriebenen Fahrzeugdokumente. 2. Fähigkeit, die Bedeutung der Dokumente im Zusammenhang mit internationalen und nationalen Anforderungen und Rechtsvorschriften zu erläutern.

## 0.3. Ladungsumschlag, Ladungsstauung und Fahrgastbeförderung

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die Kennzeichnung gemäß dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) und die Verfahren für die Sicherheit der Fahrgastbeförderung zu erklären;	1. Fähigkeit, die Kennzeichnung gefährlicher Güter gemäß ADN zu erklären. 2. Fähigkeit, die Verfahren für die Sicherheit der Fahrgastbeförderung zu erklären, einschließlich der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010. 3. Fähigkeit, mit Fahrgästen effektiv zu kommunizieren.
2. den Einsatz von Ballastsystemen zu erklären und vorzuführen;	1. Kenntnis der Funktion und des Einsatzes von Ballastsystemen. 2. Fähigkeit, den Einsatz des Ballastsystems, z. B. durch die Befüllung oder Entleerung der Ballasttanks, zu erklären.
3. die Ladungsmenge zu überprüfen;	1. Kenntnis der manuellen und technischen Verfahren zur Bestimmung des Ladungsgewichts auf verschiedenen Arten von Fahrzeugen. 2. Fähigkeit, Verfahren zur Bestimmung der Menge geladener oder gelöschter Ladung anzuwenden. 3. Fähigkeit, die Menge flüssiger Ladung unter Verwendung von Sondierungen und/oder Tanktabellen zu berechnen.

## 0.4. Schiffsbetriebstechnik und Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die Maschinen, einschließlich Pumpen, Rohrleitungssystemen, Bilge- und Ballastsystemen, zu bedienen;	1. Kenntnis der für den sicheren Betrieb der Maschinen und des Bilge- und Ballastsystems zu befolgenden Verfahren sowie der ordnungsgemäßen Abfallentsorgung. 2. Fähigkeit, die Maschinen im Maschinenraum entsprechend den Verfahren zu betreiben und zu steuern. 3. Fähigkeit, die sichere Funktion, Betriebsweise und Instandhaltung des Bilge- und Ballastsystems zu erklären, einschließlich Meldung von Zwischenfällen im Zusammenhang mit Umpumpvorgängen und Fähigkeit, Tankfüllstände korrekt zu messen und zu melden.

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
	4. Fähigkeit, das Abschalten der Maschinen nach dem Einsatz vorzubereiten und durchzuführen. 5. Fähigkeit, Bilge-, Ballast- und Ladungspumpensysteme zu bedienen. 6. Fähigkeit, die Notwendigkeit einer ordnungsgemäßen und sicheren Sammlung, Lagerung und Abgabe von Abfällen zu erklären. 7. Fähigkeit, die hydraulischen und pneumatischen Systeme zu benutzen.
2. die Generatoren vorzubereiten, einzuschalten, anzuschließen und zu wechseln und ihre Systeme und den Landanschluss zu überprüfen;	1. Kenntnis der Kraftanlage. 2. Fähigkeit, die Schalttafel zu benutzen. 3. Fähigkeit, den Landanschluss zu benutzen.
3. die erforderlichen Werkzeuge und Materialien zu verwenden;	1. Kenntnis der Eigenschaften und Grenzen der zur Wartung und Instandsetzung von Maschinen und Ausrüstung eingesetzten Prozesse, Materialien und Werkzeuge. 2. Fähigkeit, sichere Arbeitsverfahren anzuwenden.
4. die täglichen Wartungsarbeiten an den Hauptmotoren, Hilfsmaschinen und Regelungs- und Steuerungsanlagen durchzuführen;	Fähigkeit, Maschinenraum, Hauptmotoren, Hauptmaschinen und Hilfsmaschinen und Regelungs- und Steuerungsanlagen zu warten und instand zu halten.
5. die täglichen Wartungsarbeiten an den Maschinen, einschließlich Pumpen, Rohrleitungssystemen, Bilge- und Ballastsystemen, durchzuführen.	Fähigkeit, Pumpen, Rohrleitungssysteme, Bilge- und Ballastsysteme zu warten und instand zu halten.

## 0.5. Wartung und Instandsetzung

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Gesundheit und Umwelt bei der Durchführung von Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten zu schützen;	1. Kenntnis der anwendbaren Reinigungs- und Konservierungsverfahren sowie der Hygienevorschriften. 2. Fähigkeit, unter Einhaltung der Hygienevorschriften sämtliche Wohnräume und das Steuerhaus zu reinigen sowie den Haushalt ordnungsgemäß zu führen; dies schließt die Verantwortung für den eigenen Wohnraum ein. 3. Fähigkeit, die Maschinenräume und die Maschinen unter Einsatz der geeigneten Reinigungsmaterialien zu reinigen. 4. Fähigkeit, die äußeren Teile, den Körper und die Decks des Fahrzeugs in der korrekten Reihenfolge unter Einsatz der gemäß den Umweltvorschriften geeigneten Materialien zu reinigen und zu konservieren. 5. Fähigkeit, für die Entsorgung der Fahrzeug- und Haushaltsabfälle gemäß den Umweltvorschriften zu sorgen.
2. die technischen Geräte gemäß den technischen Anweisungen zu warten;	1. Kenntnis der technischen Anweisungen für Wartungs- und Instandsetzungsprogramme. 2. Fähigkeit, sämtliche technische Ausrüstung gemäß den technischen Anweisungen zu warten und instand zu halten. 3. Fähigkeit, die Wartungsprogramme (auch digitale) unter Aufsicht zu verwenden.
3. sicher mit Drähten und Seilen umzugehen;	1. Kenntnis der Eigenschaften der verschiedenen Arten von Seilen und Drähten. 2. Fähigkeit, diese gemäß den Methoden und Vorschriften für sicheres Arbeiten zu verwenden und zu lagern.

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
4. Knoten und Spleiße entsprechend ihrem Verwendungszweck anzufertigen und instand zu halten;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Verfahren, die für die Gewährleistung eines sicheren Schleppens und Kuppelns mit den an Bord verfügbaren Mitteln zu befolgen sind.</li> <li>2. Fähigkeit, Drähte und Seile zu spleißen.</li> <li>3. Fähigkeit, Knoten entsprechend ihrem Verwendungszweck anzuwenden.</li> <li>4. Fähigkeit, Drähte und Seile instand zu halten.</li> </ol>

## 0.6. Kommunikation

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Fakten unter Verwendung technischer Begriffe darzulegen;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der erforderlichen technischen und nautischen Begriffe sowie von Begriffen im Zusammenhang mit sozialen Aspekten in Standardredenwendungen.</li> <li>2. Fähigkeit, die erforderlichen technischen und nautischen Begriffe sowie Begriffe im Zusammenhang mit sozialen Aspekten in Standardredenwendungen zu verwenden.</li> </ol>

## 0.7. Gesundheit, Sicherheit und Umweltschutz

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die Vorschriften für Arbeitssicherheit und Unfallverhütung anzuwenden;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis sicherer Arbeitsmethoden.</li> <li>2. Kenntnis der Arten von Gefahrenmomenten an Bord.</li> <li>3. Fähigkeit, Gefahren im Zusammenhang mit Gefahrenmomenten an Bord zu vermeiden, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeugbewegungen,</li> <li>• Vorkehrungen für den sicheren Ein- und Ausstieg (z. B. Landungssteg, Beiboote),</li> <li>• sicheres Stauen beweglicher Gegenstände,</li> <li>• Arbeiten mit Maschinen,</li> <li>• Erkennen elektrischer Gefahren,</li> <li>• Brandschutz und Brandbekämpfung,</li> <li>• professioneller Gebrauch von Handwerkzeug,</li> <li>• professioneller Gebrauch von tragbarem Elektrowerkzeug,</li> <li>• Einhaltung der Gesundheits- und Hygienevorschriften,</li> <li>• Beseitigung von Rutsch-, Sturz- und Stolpergefahren.</li> </ul> </li> <li>4. Kenntnis der einschlägigen gesundheits- und sicherheitsbezogenen Arbeitsanweisungen bei Tätigkeiten an Bord.</li> <li>5. Kenntnis der anwendbaren Vorschriften betreffend sichere und nachhaltige Arbeitsbedingungen.</li> <li>6. Fähigkeit, für Personal oder Fahrzeug potenziell gefährliche Tätigkeiten zu verhindern, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Be- und Entladung,</li> <li>• Festmachen und Ablegen,</li> <li>• Höhenarbeiten,</li> <li>• Arbeiten mit Chemikalien,</li> <li>• Arbeiten mit Batterien,</li> <li>• während des Aufenthalts im Maschinenraum,</li> <li>• Heben von Lasten (manuell und mechanisch),</li> <li>• Betreten von und Arbeiten in geschlossenen Räumen.</li> </ul> </li> </ol>

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
2. persönliche Schutzausrüstung zur Unfallverhütung zu benutzen;	1. Kenntnis der Verfahren für die Benutzung der erforderlichen Ausrüstung für Arbeitssicherheit an Bord. 2. Fähigkeit, persönliche Schutzausrüstung zu benutzen, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augenschutz,</li> <li>• Atemschutz,</li> <li>• Gehörschutz,</li> <li>• Kopfschutz,</li> <li>• Schutzkleidung.</li> </ul>
3. bei Rettungsarbeiten zu schwimmen und Unterstützung zu leisten;	1. Fähigkeit, Schwimmkenntnisse für Rettungsarbeiten einzusetzen. 2. Fähigkeit, Rettungs-ausrüstung bei Rettungsarbeiten zu benutzen. 3. Fähigkeit, Betroffene zu retten und zu transportieren.
4. Fluchtwege zu benutzen;	1. Kenntnis der bei einer Evakuierung zu befolgenden Verfahren (entsprechend den lokalen Gegebenheiten an Bord). 2. Fähigkeit, Fluchtwege frei zu halten.
5. interne Notfallkommunikations- und Alarmsysteme zu benutzen.	Fähigkeit, Notfallkommunikations- und Alarmsysteme sowie -ausrüstung zu benutzen.
6. die Bestandteile von Bränden und Zündarten und -quellen zu unterscheiden;	1. Kenntnis der möglichen Brandursachen bei verschiedenen Tätigkeiten sowie der Brandklassen gemäß der Europäischen Norm (EN) oder einer gleichwertigen Norm. 2. Kenntnis der Bestandteile des Verbrennungsprozesses. 3. Fähigkeit, die Grundsätze der Brandbekämpfung anzuwenden.
7. verschiedene Arten von Feuerlöschern zu unterscheiden und zu benutzen;	1. Kenntnis der verschiedenen Merkmale und Klassen von Feuerlöschern. 2. Fähigkeit, verschiedene Methoden der Brandbekämpfung und Löscheräte und feste Löschanlagen anzuwenden, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Klassen von Feuerlöschern,</li> <li>• Gebrauch verschiedener Arten tragbarer Feuerlöscher,</li> <li>• Auswirkungen des Windes beim Annähern an das Feuer.</li> </ul>
8. Erste Hilfe zu leisten;	1. Kenntnis der allgemeinen Grundsätze der Ersten Hilfe, einschließlich der Beurteilung von Körperschäden bzw. der Beeinträchtigung von Körperfunktionen, an Bord eines Fahrzeugs nach Einschätzung einer Situation. 2. Fähigkeit, die körperliche und geistige Verfassung sowie die persönliche Hygiene im Falle von Erster Hilfe zu wahren. 3. Kenntnis der einschlägigen Maßnahmen bei Unfällen entsprechend den anerkannten bewährten Verfahren. 4. Fähigkeit, Erfordernisse der Betroffenen und Bedrohungen für die eigene Sicherheit einzuschätzen. 5. Fähigkeit, die in Notfällen erforderlichen Maßnahmen durchzuführen, einschließlich: <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Betroffene in die richtige Lage zu bringen,</li> <li>b) Wiederbelebungstechniken anzuwenden,</li> <li>c) Blutungen zu stillen,</li> <li>d) angemessene Maßnahmen der grundlegenden Schockbehandlung anzuwenden,</li> <li>e) angemessene Maßnahmen im Falle von Verbrennungen und Verbrühungen anzuwenden, einschließlich von durch Strom verursachten Unfällen,</li> <li>f) Betroffene zu retten und zu transportieren.</li> </ul> 6. Fähigkeit, Verbände provisorisch anzulegen und Material aus der Erste-Hilfe-Ausrüstung anzuwenden.

## 1. Navigation

1.1. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, Reisen zu planen und auf Binnenwasserstraßen zu navigieren; dazu gehört auch die Fähigkeit, unter Berücksichtigung der geltenden Verkehrsregeln und der geltenden vereinbarten Regeln im Bereich der Binnenschifffahrt die logischste, wirtschaftlichste und umweltfreundlichste Reiseroute zum Be- bzw. Entladeziel auszuwählen.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
<p>1. auf europäischen Binnenwasserstraßen mit Schleusen und Schiffshebwerken gemäß den Frachtverträgen mit dem Spediteur zu navigieren;</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der durch die Binnenschifffahrt genutzten nationalen und internationalen Wasserstraßen, der geografischen Lage von Flüssen, Kanälen, Seehäfen, Binnenhäfen und des Zusammenhangs mit den Ladungsströmen.</li> <li>2. Kenntnis der Binnenwasserstraßenklassifizierung der CEMT (Conférence européenne des ministres des transports) und der Abmessungen der Wasserstraße im Verhältnis zu den Fahrzeugabmessungen unter Einsatz moderner Informationssysteme.</li> <li>3. Fähigkeit, unter Einsatz relevanter Informationsquellen Wasserstände, Tiefe sowie Tiefgang und Brückendurchfahrtshöhe zu berechnen.</li> <li>4. Fähigkeit, Entfernungen und Fahrzeit unter Verwendung von Informationsquellen zu Entfernungen, Schleusen, Beschränkungen, Fahrgeschwindigkeit oder Fahrzeit zu berechnen.</li> <li>5. Kenntnisse zu Haftung und Versicherung.</li> <li>6. Fähigkeit, Besatzungsmitgliedern und Bordpersonal Anweisungen für die sichere Ausführung von Aufgaben zu erteilen.</li> </ol>
<p>2. die für die Navigation auf Binnenwasserstraßen geltenden Verkehrsregeln zu beachten und anzuwenden, um Schäden zu vermeiden;</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Fahrregeln wie der geltenden vereinbarten Regeln im Bereich der Binnenschifffahrt für die befahrene Binnenwasserstraße, um Schäden zu vermeiden (z. B. durch Kollision).</li> <li>2. Fähigkeit, die einschlägigen für die befahrene Wasserstraße geltenden Verkehrsregeln anzuwenden.</li> </ol>
<p>3. die ökonomischen und ökologischen Aspekte des Fahrzeugbetriebs für eine effiziente und umweltfreundliche Nutzung des Fahrzeugs zu berücksichtigen;</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Umweltaspekte bei der Fahrt auf Binnenwasserstraßen.</li> <li>2. Fähigkeit, nachhaltige und ökonomische Schifffahrt zu treiben im Hinblick auf z. B. Kraftstoffeffizienz, Bunkervorgang, Emissionswerte, Flachwassereffekte, Anschluss an die Landstromversorgung und Abfallentsorgung.</li> </ol>
<p>4. den technischen Bauwerken und Profilen der Wasserstraßen Rechnung zu tragen und Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen;</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis des Einflusses von Wasserbauwerken, Wasserstraßenprofilen und Schutzbauten auf die Navigation.</li> <li>2. Fähigkeit, verschiedene Arten von Schleusen mit verschiedenen Schleusungsvorgängen, verschiedene Arten von Brücken, Kanal- und Flussprofilen zu durchfahren sowie „sichere Häfen“ und Übernachtungshäfen zu nutzen.</li> </ol>
<p>5. mit aktuellen Karten, Nachrichten für die Binnenschifffahrt oder Seefahrer sowie anderen Veröffentlichungen zu arbeiten;</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Navigationshilfen.</li> <li>2. Fähigkeit, gegebenenfalls Navigationshilfen zu verwenden, z. B. Satellitenpositionssystemnavigation.</li> <li>3. Fähigkeit, nautische Karten unter Berücksichtigung von Faktoren im Zusammenhang mit Genauigkeit und Kartenangaben, wie Kartendatum, Symbolen, Tiefeninformationen, Bodenbeschreibung, Tiefen und Datum (WGS84), und internationale Kartenstandards wie Inland ECDIS zu nutzen.</li> <li>4. Fähigkeit, nautische Veröffentlichungen wie Nachrichten für die Binnenschifffahrt oder Seefahrer zu nutzen, um die erforderlichen Informationen für eine sichere Navigation zu sammeln, sodass jederzeit die Gezeitenhöhe, Informationen zu Vereisung, Hochwasser oder Niedrigwasser, Liegeplätzen und Hafenverzeichnissen verfügbar sind.</li> </ol>

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
6. die einschlägigen Verkehrsüberwachungsinstrumente zu nutzen und anzuwenden;	1. Kenntnis der Signale. 2. Fähigkeit, Tag- und Nachtzeichen wie Leitfeuer zu nutzen. Kenntnis von Inland AIS, Inland ECDIS, elektronischen Meldungen und Nachrichten für die Binnenschifffahrt oder Seefahrer, Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (river information services — RIS), überwachten und unüberwachten Schiffsverkehrsdiensten (vessel traffic services — VTS) und deren Komponenten. 3. Fähigkeit, Verkehrsinformationssysteme zu nutzen.

1.2. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, seine Kenntnisse der geltenden Besatzungsvorschriften, einschließlich seiner Kenntnisse über Ruhezeiten und die Zusammensetzung der Mitglieder einer Decksmannschaft, anzuwenden;

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die erforderlichen Qualifikationen und Besatzungsmitglieder anhand der anwendbaren Vorschriften für die Besatzung von Fahrzeugen auszuwählen; dies schließt Kenntnisse über Ruhezeiten und die Zusammensetzung der Mitglieder einer Decksmannschaft ein.	1. Kenntnis der Mindestbesatzungsanforderungen und vorgeschriebenen Berufsqualifikationen von Besatzungsmitgliedern und Bordpersonal. 2. Kenntnis der Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit und die medizinischen Untersuchungen von Besatzungsmitgliedern. 3. Kenntnis des administrativen Verfahrens für die Erfassung von Daten in Schifferdienstbüchern. 4. Kenntnis der anwendbaren Betriebsarten und der Mindestruhezeit. 5. Kenntnis des administrativen Verfahrens für die Erfassung von Daten im Bordbuch. 6. Kenntnis der Vorschriften über die Arbeitszeit. 7. Kenntnis der Anforderungen für besondere Berechtigungen. 8. Kenntnis der speziellen Besatzungsanforderungen für Schiffe, die dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) unterliegen, Fahrgastschiffe und mit Flüssigerdgas betriebene Fahrzeuge, sofern anwendbar. 9. Fähigkeit, den Besatzungsmitgliedern Anweisungen hinsichtlich Dienstantritt und Dienstende zu erteilen.

1.3. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, bei Gewährleistung des sicheren Betriebs des Fahrzeugs unter allen Bedingungen auf Binnenwasserstraßen Fahrzeuge zu führen und zu manövrieren; dies gilt auch für Situationen mit hohem Verkehrsaufkommen oder Situationen, in denen andere Fahrzeuge Gefahrgut befördern, wofür Grundkenntnisse des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) erforderlich sind.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. unter Berücksichtigung der geografischen, hydrologischen, meteorologischen und morphologischen Eigenschaften der Hauptbinnenwasserstraßen auf diesen zu fahren und zu manövrieren;	1. Kenntnisse zu den hydrologischen und morphologischen Eigenschaften der Hauptwasserstraßen, z. B. Einzugsgebiet und Wasserscheide, Flussarten nach Wasserquelle, Flussgefälle und -lauf, Fließgeschwindigkeit und Strömungsmuster, menschliche Eingriffe in den Flusslauf. 2. Kenntnisse zu den meteorologischen Auswirkungen auf die Hauptbinnenwasserstraßen, z. B. Wetterbericht und Warndienste, Beaufort-Skala, regionale Einteilung für Wind- und Unwetterwarnungen mit Faktoren wie Luftdruck, Windstärke, Hoch- und Tiefdruckgebieten, Wolken, Nebel, Arten und Durchzug von Wetterfronten, Eiswarnungen und Hochwasserwarnungen. 3. Fähigkeit, die geografischen, hydrologischen, meteorologischen und morphologischen Informationen anzuwenden.

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
2. Anweisungen für das Festmachen und Ablegen des Fahrzeugs und das Verholen und Schleppen zu erteilen;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der technischen Anforderungen und Dokumente zum Festmachen und Verholen.</li> <li>2. Fähigkeit, die Verfahren für Festmach- und Ablegemanöver einzuleiten und sicherzustellen, dass die Ausrüstung auf verschiedenen Arten von Fahrzeugen mit den Anforderungen des Zeugnisses des Fahrzeugs übereinstimmt.</li> <li>3. Fähigkeit, mit der Decksmannschaft zu kommunizieren, z. B. Kommunikationssysteme und Handzeichen zu verwenden.</li> </ol>
3. für einen sicheren Zugang zum Fahrzeug zu sorgen;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der technischen Anforderungen an Einrichtungen für den Fahrzeugzugang.</li> <li>2. Fähigkeit, einen sicheren Zugang zum Fahrzeug im fahrenden, festgemachten Zustand und vor Anker zu organisieren und z. B. Treppen, Landungsstege, Beiboote, Absturzsicherung und Beleuchtung zu verwenden.</li> </ol>
4. moderne elektronische Navigationshilfen zu benutzen;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Funktionen und Bedienung von Navigationshilfen.</li> <li>2. Kenntnis der Bedienungsgrundlagen, Beschränkungen und Fehlerquellen von Navigationshilfen.</li> <li>3. Fähigkeit, nautische Sensoren und Anzeigen, die nautische Informationen bereitstellen, z. B. (D)GPS, Positions-, Steuerkurs-, Kurs-, Geschwindigkeits-, Abstands-, Tiefenanzeiger, Inland ECDIS, Radar, zu verwenden.</li> <li>4. Fähigkeit, Binnenschifffahrtsinformationssysteme (RIS) und -technologien, z. B. Inland AIS, Inland ECDIS, elektronische Meldungen und Nachrichten für die Binnenschiffahrt, Wasserstraßeninformationssysteme (Fairway Information Services — FIS), Verkehrsinformationen (Traffic Information Services — TIS), Verkehrsmanagementdienste (Traffic Management Services — TMS), Havariemanagementdienste (Calamity Abatement Services — CAS), Informationen für Transportlogistik (Information for Transport Logistics — ITL), Informationen für Strafverfolgung (Information for Law Enforcement — ILE), Statistiken, Informationen zu Schifffahrtsabgaben und Hafengeldern (Waterway Charges and Harbour Dues — WCHD), Abstand, Tiefe, auch in Verbindung mit Radar, zu verwenden.</li> <li>5. Fähigkeit, fehlerhafte Anzeigen zu erkennen und Methoden zur Korrektur anzuwenden.</li> </ol>
5. die technischen Anforderungen an die Binnenschiffahrt zu beachten;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis des Aufbaus und Inhalts der anwendbaren technischen Anforderungen und des Inhalts des Zeugnisses des Fahrzeugs.</li> <li>2. Fähigkeit, Prüfungen und Zertifizierungsverfahren einzuleiten.</li> </ol>
6. die Auswirkungen von Strömung, Wellengang, Wind und Wasserständen im Zusammenhang mit den Wechselwirkungen beim Kreuzen, Begegnen und Überholen von Fahrzeugen sowie zwischen Fahrzeug und Ufer (Kanalwirkung) zu berücksichtigen;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis des Einflusses von Wellengang, Wind und Strömung auf das fahrende, manövrierende oder stillliegende Fahrzeug, einschließlich der Auswirkungen von Wind, z. B. Seitenwind, beim Manövrieren, u. a. auf nautische Aufbauten, oder beim Einfahren in oder Ausfahren aus Häfen, Schleusen und Nebenwasserstraßen.</li> <li>2. Kenntnis des Einflusses der Strömung auf das fahrende, manövrierende oder stillliegende Fahrzeug auf durch die Binnenschiffahrt genutzten Wasserstraßen, wie die Auswirkungen der Strömung z. B. beim Manövrieren zu Berg und zu Tal oder im leeren oder beladenen Zustand und z. B. beim Einfahren in und Ausfahren aus Häfen, Schleusen oder Nebenwasserstraßen.</li> <li>3. Kenntnis des Einflusses der Wasserbewegung auf das fahrende, manövrierende oder stillliegende Fahrzeug, wie des Einflusses der Wasserbewegung auf den Tiefgang in Abhängigkeit der Wassertiefe, und der Reaktion auf Flachwassereffekte, z. B. durch eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit.</li> </ol>

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
	4. Fähigkeit, die Wechselwirkungen auf das fahrende, manövrierende oder stillliegende Fahrzeug in Fahrwasserengen zu berücksichtigen und die Wechselwirkungen im Zusammenhang mit einem leeren oder beladenen Fahrzeug zu erkennen. 5. Kenntnis der Auswirkungen von Ladungsumschlag und Stauungsbedingungen auf die Stabilität des fahrenden, manövrierenden oder stillliegenden Fahrzeugs. 6. Fähigkeit, Trimmung, Krängung, Flutung, Hebelarm und Schwerpunkte zu berücksichtigen.
7. die Antriebs- und Manövriersysteme sowie geeignete Kommunikations- und Alarmsysteme zu benutzen;	1. Kenntnis der Antriebs-, Steuerungs- und Manövriersysteme und ihres Einflusses auf die Manövrierfähigkeit. 2. Fähigkeit, die Antriebs-, Steuerungs- und Manövriersysteme zu benutzen. 3. Kenntnis der Ankervorrichtungen. 4. Fähigkeit, Anker unter verschiedenen Umständen zu benutzen. 5. Kenntnis der Kommunikations- und Alarmsysteme. 6. Fähigkeit, erforderlichenfalls Anweisungen im Falle eines Alarms zu erteilen.
8. Fahrzeuge auch in Situationen mit hohem Verkehrsaufkommen oder Situationen, in denen andere Fahrzeuge Gefahrgut befördern, zu führen und zu manövrieren, wofür Grundkenntnisse des ADN erforderlich sind.	1. Grundlegende Kenntnis des Aufbaus des ADN, der ADN-Dokumente und -Anweisungen sowie der im ADN vorgeschriebenen optischen Signalzeichen. 2. Fähigkeit, Anweisungen im ADN zu finden und optische Signalzeichen für dem ADN unterliegende Fahrzeuge zu erkennen.

1.4. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, auf navigatorische Notfälle auf Binnenwasserstraßen zu reagieren.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. im Notfall beim absichtlichen Auf Grundsetzen eines Fahrzeugs Vorsichtsmaßnahmen zur Vermeidung größerer Schäden zu ergreifen;	1. Kenntnis von flachen Stellen und Sandbänken, die für ein Auf Grundsetzen des Fahrzeugs genutzt werden können. 2. Fähigkeit, Maschinen oder Ankervorrichtungen im Falle eines erforderlichen Auf Grundsetzens angemessen einzusetzen.
2. ein auf Grund gelaufenes Fahrzeug mit und ohne Hilfe wieder in Fahrt zu bringen;	1. Kenntnis der im Falle eines Auflaufens zu ergreifenden Maßnahmen, einschließlich des Abdichtens von Leckagen und der erforderlichen Maßnahmen, um das Fahrzeug wieder in die Fahrrinne zu lenken. 2. Fähigkeit, Leckagen abzudichten, das Fahrzeug mithilfe anderer Fahrzeuge, z. B. Schlepp- oder Schubboote, zu bewegen.
3. bei einem bevorstehenden Zusammenstoß geeignete Maßnahmen zu ergreifen;	1. Kenntnis der bei einem bevorstehenden Zusammenstoß oder Unfall anwendbaren Vorschriften. 2. Fähigkeit, das Fahrzeug bei einem unvermeidbaren Zusammenstoß so zu führen, dass der Schaden für Personen, z. B. Fahrgäste und Besatzungsmitglieder, das eigene Fahrzeug und das andere Fahrzeug, die Ladung und die Umwelt so gering wie möglich bleibt.
4. nach einem Zusammenstoß und einer Bewertung des Schadens angemessene Maßnahmen zu ergreifen.	1. Kenntnis der nach einem Zusammenstoß oder Unfall anwendbaren Vorschriften. 2. Fähigkeit, die geeigneten Maßnahmen im Falle eines Schadens, Zusammenstoßes oder Auflaufens zu ergreifen, einschließlich Bewertung des Schadens, Kommunikation mit den zuständigen Behörden und Einholen der Erlaubnis, in eine sichere Position zu fahren.

## 2. Betrieb des Fahrzeugs

2.1. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, seine Kenntnisse der Konstruktion und des Baus von Binnenschiffen auf den Betrieb unterschiedlicher Arten von Fahrzeugen anzuwenden, und er muss über Grundkenntnisse der technischen Vorschriften für Binnenschiffe gemäß der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> verfügen.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die Grundsätze des Schiffbaus in der Binnenschiffahrt zu beachten;	1. Kenntnis der Bedeutung und der Auswirkungen der Fahrzeugabmessungen und der Abmessungen der Binnenwasserstraßen gemäß den anwendbaren Vorschriften. 2. Fähigkeit, Fahrzeuge ihren Abmessungen und den anwendbaren Bauvorschriften entsprechend zu betreiben. 3. Fähigkeit, die Erfüllung der anwendbaren Rechtsvorschriften durch das Fahrzeug unter Berücksichtigung der Bauarbeiten zu überwachen.
2. die Konstruktion von Fahrzeugen und ihr Verhalten im Wasser, insbesondere im Hinblick auf Stabilität und Festigkeit, zu unterscheiden;	1. Kenntnis der Fahrzeugmerkmale gemäß den Konstruktionszeichnungen verschiedener Arten von Fahrzeugen und der Auswirkungen der Konstruktion auf das Fahrzeugverhalten sowie auf dessen Stabilität und Festigkeit. 2. Kenntnis des Fahrzeugverhaltens unter verschiedenen Bedingungen und in verschiedenen Umgebungen. 3. Fähigkeit, die Stabilität des Fahrzeugs zu überwachen und entsprechende Anweisungen zu erteilen.
3. die Bauteile des Fahrzeugs und die Schadenskontrolle und -analyse zu verstehen;	1. Kenntnis der wichtigsten Bestandteile von Fahrzeugen und verschiedener Fahrzeugarten einschließlich der technischen Anforderungen an Binnenschiffe gemäß der Richtlinie (EU) 2016/1629. 2. Fähigkeit, die Hauptbestandteile des Fahrzeugs für die verschiedenen Verkehrsarten zu überwachen und entsprechende Anweisungen zu erteilen. 3. Kenntnis der Längs- und Querstruktur und örtlicher Verstärkungen zum Zwecke der Schadensverhütung und -analyse. 4. Fähigkeit, die Funktionen der Ausrüstung und die Nutzung der verschiedenen Laderäume und Abteilungen zum Zwecke der Schadensverhütung und -analyse zu verstehen und zu kontrollieren.
4. Maßnahmen zum Schutz der Wasserdichtigkeit des Fahrzeugs zu ergreifen.	1. Kenntnisse über die Wasserdichtigkeit des Fahrzeugs. 2. Fähigkeit, die Wasserdichtigkeit des Fahrzeugs zu überwachen und entsprechende Anweisungen zu erteilen.

2.2. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die vorgeschriebene Ausrüstung gemäß dem geltenden Zeugnis des Fahrzeugs zu kontrollieren und zu überwachen.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die Funktionen der Fahrzeugausrüstung zu verstehen;	1. Kenntnis der vorgeschriebenen Ausrüstung des Fahrzeugs. 2. Fähigkeit, die Funktionen der gesamten Ausrüstung gemäß den anwendbaren Rechtsvorschriften zu nutzen und zu kontrollieren sowie entsprechende Anweisungen zu erteilen und zu beaufsichtigen.
2. die speziellen Anforderungen bei der Beförderung von Ladung und Fahrgästen zu beachten.	1. Kenntnis der speziellen Anforderungen an die Konstruktion und Ausrüstung von Fahrzeugen für die Beförderung verschiedener Ladungen und Fahrgäste mit verschiedenen Arten von Fahrzeugen gemäß den geltenden Rechtsvorschriften.

<sup>(2)</sup> Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118).

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
	2. Fähigkeit, entsprechende Anweisungen zu erteilen und zu beaufsichtigen. 3. Fähigkeit, Anweisungen zur ordnungsgemäßen Anwendung der Anforderungen des Zeugnisses des Fahrzeugs zu erteilen und zu beaufsichtigen.

### 3. Ladungsumschlag, Ladungsstauung und Fahrgastbeförderung

3.1 Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die Sicherheit beim Beladen, Stauen, Befestigen und Entladen sowie die Ladungsfürsorge während der Reise zu planen und zu gewährleisten.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die einschlägigen nationalen, europäischen und internationalen Vorschriften, Codes und Standards für die Beförderung von Ladung zu verstehen;	1. Kenntnis der nationalen, europäischen und internationalen Vorschriften zum Be- und Entladen und zur Beförderung. 2. Anwendung der einschlägigen Regeln und Standards für Logistik und multimodalen Verkehr.
2. Staupläne unter Berücksichtigung von Kenntnissen über das Laden von Ladungen und Ballastsysteme zu erstellen, um die Belastung des Schiffskörpers in annehmbaren Grenzen zu halten;	1. Kenntnis der Betriebs- und Konstruktionseinschränkungen von Trockengüterfahrzeugen (z. B. Containerfahrzeugen) und Tankschiffen (N, C, G). 2. Fähigkeit, die Grenzwerte für Biegemomente und Scherkräfte zu interpretieren. 3. Kenntnis der Nutzung von Stau- und Stabilitätssoftware. 4. Fähigkeit, Staupläne unter Nutzung von Stau- und Stabilitätssoftware zu erstellen.
3. die Be- und Entladevorgänge im Hinblick auf eine sichere Beförderung zu kontrollieren;	1. Kenntnis der Staupläne und verfügbaren schiffsseitigen Daten und deren Umsetzung. 2. Fähigkeit, Ladung zu stauen und zu sichern, unter Einsatz des notwendigen Ladegeschirrs sowie von Ausrüstung zum Sichern und Laschen der Ladung. 3. Kenntnis der verschiedenen Verfahren zur Bestimmung des Ladungsgewichts auf Güterschiffen und Tankschiffen sowie anderen Fahrzeugen. 4. Kenntnis der Bestimmung der Menge geladener oder gelöschter Ladung und der Berechnung der Menge trockener und flüssiger Ladung. 5. Kenntnis der möglichen schädlichen Auswirkungen von unsachgemäßem Ladungsumschlag. 6. Fähigkeit, die technischen Mittel für den Ladungsumschlag zwischen Fahrzeug und Hafen zu nutzen und die Arbeitssicherheitsmaßnahmen während deren Gebrauch anzuwenden.
4. verschiedene Güter und deren Eigenschaften zu unterscheiden, um ein sicheres Laden der Güter nach dem Stauplan zu überwachen und zu gewährleisten;	1. Fähigkeit, Verfahren für den sicheren Ladungsumschlag gemäß den Bestimmungen der einschlägigen sicherheitsbezogenen Arbeitsvorschriften einzuführen. 2. Kenntnisse über effiziente Kommunikation und Arbeitsbeziehungen mit allen an den Be- und Entladevorgängen beteiligten Partnern.

3.2. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die Stabilität des Fahrzeugs zu planen und zu gewährleisten.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die Auswirkungen von Ladung und Ladevorgängen auf Trimmlage und Stabilität zu beachten;	1. Kenntnisse zur Wasserdichtigkeit und Stabilität für alle Arten von Ladung und Fahrzeugen. 2. Fähigkeit, Instrumente zur Korrektur von Trimmlage und Stabilität einzusetzen.

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
2. die effektive Tonnage des Fahrzeugs zu überprüfen, Stabilitäts- und Trimmdia-gramme sowie Geräte zur Festigkeitsbe-rechnung, einschließlich automatischer datenba-sierter Ausrüstung (ADB-Ausrüstung), zur Überprüfung von Stauplänen zu verwenden;	1. Kenntnis der speziellen Software zur Berechnung von Stabilität, Trimm und Belastung. 2. Fähigkeit, Stabilität und Trimm zu bestimmen und Belastungstabellen, Diagramme und Geräte zur Festigkeitsberechnung zu gebrauchen.

3.3. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die sichere Beförderung von Fahrgästen und deren Fürsorge während der Fahrt zu planen und zu gewährleisten, einschließlich der unmittelbaren Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die einschlägigen nationalen, europä-ischen und internationalen Vorschrif-ten, Codes und Standards für die Beför-derung von Fahrgästen zu verstehen;	1. Kenntnis der geltenden Vorschriften und Übereinkommen zur Fahrgastbe-förderung. 2. Fähigkeit, den sicheren Ein- und Ausstieg von Fahrgästen und deren Fürsorge während der Fahrt zu gewährleisten, unter besonderer Beachtung von hilfsbedürftigen Personen und unmittelbarer Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010. 3. Fähigkeit, die Vorgehensweisen im Falle eines Lecks, eines Brandes, einer über Bord gegangenen Person, eines Zusammenstoßes und einer Evakuierung zu kontrollieren, einschließlich der Krisenbewältigung und der Führung von Menschenmengen.
2. regelmäßige Sicherheitsübungen gemäß der Sicherheitsrolle zu organisieren und zu überwachen, um ein sicheres Verhal-ten in möglichen Gefahrensituation zu gewährleisten;	1. Kenntnis der Verantwortlichkeiten gemäß internationalen und nationalen Vorschriften betreffend die Sicherheit des Schiffes, der Fahrgäste und der Besatzung. 2. Fähigkeit, die Führung und Ausbildung des Bordpersonals in Bezug auf Sicherheit umzusetzen. 3. Anwendung von Erster Hilfe an Bord des Fahrzeugs.
3. die Auswirkungen der Gewichtsvertei-lung der Fahrgäste auf die Stabilität des Fahrgastschiffes, das Verhalten gegen-über und die Kommunikation mit Fahr-gästen zu beachten;	1. Kenntnis der Regeln und Vorschriften in Bezug auf Stabilität. 2. Fähigkeit, die einschlägigen Maßnahmen bezüglich der Wasserdichtigkeit, einschließlich des Einflusses auf Trimmung und Stabilität von Fahrgastschiffen, anzuwenden. 3. Kenntnisse über die Konstruktion des Schiffes im Zusammenhang mit Trimmung und Stabilität sowie die im Falle eines teilweisen Verlusts des Intaktauftriebs/der Leckstabilität des Fahrgastschiffes zu ergreifenden Maßnahmen. 4. Fähigkeit, Standardredewendungen zu verwenden.
4. eine Analyse der Gefahren an Bord be-züglich der Beschränkung des Zugangs für Fahrgäste festzulegen und zu über-wachen sowie ein wirksames Bord-schutzsystem zu erstellen, um unbefug-ten Zutritt zu verhindern;	1. Kenntnis und Einhaltung der Beschränkung der Fahrgastzahl gemäß dem Zeugnis des Fahrgastschiffes. 2. Kenntnis der Schutz- und Sicherheitssysteme, die einen unbefugten Zutritt verhindern. 3. Fähigkeit, ein Wachdienstsystem (d. h. Nachtwache) im Hinblick auf Schutz und Sicherheit zu organisieren.
5. Berichte von Fahrgästen (d. h. über un-vorhergesehene Ereignisse, Beleidigun-gen, Vandalismus) zu analysieren, um angemessen zu reagieren.	1. Kenntnisse über Fahrgastrechte und Fahrgastbeschwerden und die mit der Fahrgastbeförderung verbundenen Gefahren für die Umwelt. 2. Fähigkeit, Umweltverschmutzung durch Fahrgäste und Besatzung zu verhindern.

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
	3. Fähigkeit zum Umgang mit Beschwerden und Konfliktbewältigung. 4. Fähigkeit, mit dem Bordpersonal und sämtlichen beteiligten Parteien zu kommunizieren.

#### 4. Schiffsbetriebstechnik und Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik

4.1. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, den Arbeitsablauf in den Bereichen Schiffsbetriebstechnik und Elektrotechnik, Elektronik und Leittechnik zu planen.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die Funktionen der Hauptmotoren und Hilfseinrichtungen sowie ihrer Kontrollsysteme zu nutzen;	1. Kenntnis der Bedienung des Hauptmotors und der Hilfseinrichtungen. 2. Kenntnis der Eigenschaften von Brennstoffen und Schmiermitteln. 3. Kenntnis der Kontrollsysteme. 4. Fähigkeit, verschiedene Systeme verschiedener Antriebsysteme, Hilfsmaschinen und -einrichtungen zu benutzen.
2. die Besatzungsmitglieder bei Betrieb und Wartung der Hauptmotoren, Hilfsmaschinen und -einrichtungen zu überwachen und zu beaufsichtigen.	1. Fähigkeit, die Besatzung in Bezug auf den Betrieb und die Wartung technischer Einrichtungen zu führen. 2. Fähigkeit, die Führung beim Anfahren und Abschalten des Hauptantriebs, der Hilfsmaschinen und -einrichtungen zu übernehmen.

4.2. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die Antriebsmaschinen und die Hilfsmaschinen und -ausrüstung zu überwachen.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Anweisungen zur Vorbereitung der Antriebsmaschinen und der Hilfsmaschinen und -ausrüstung zu erteilen;	1. Fähigkeit, die Besatzung bei der Vorbereitung und Bedienung der Antriebsmaschinen und der Hilfsmaschinen und -ausrüstung anzuleiten. 2. Fähigkeit, Prüflisten zu erstellen und zu überwachen und Anweisungen zum ordnungsgemäßen Gebrauch solcher Prüflisten zu erteilen. 3. Fähigkeit, die Besatzung in die bei der Maschinenüberwachung zu beachtenden Grundsätze einzuweisen.
2. Funktionsstörungen und häufige Fehler zu erkennen und Maßnahmen zur Schadensverhütung zu ergreifen;	1. Kenntnis der Verfahren zur Erkennung von Funktionsstörungen bei Maschinen. 2. Fähigkeit, Funktionsstörungen, häufige Fehlerquellen oder unsachgemäße Behandlung zu erkennen und entsprechend zu reagieren. 3. Fähigkeit, Maßnahmen zur Schadensverhütung anzuordnen oder Maßnahmen zur Kontrolle des Schadens zu ergreifen.
3. die physikalischen und chemischen Eigenschaften von Öl und anderen Schmiermitteln zu verstehen;	1. Kenntnis der Eigenschaften der eingesetzten Materialien. 2. Fähigkeit, Öl und andere Schmiermittel gemäß den Spezifikationen zu verwenden. 3. Fähigkeit, Maschinenhandbücher zu verstehen. 4. Kenntnis der Betriebseigenschaften der Ausrüstung und Systeme.
4. die Maschinenleistung zu beurteilen.	Fähigkeit, Handbücher zur Beurteilung der Maschinenleistung zu verwenden und zu deuten und die Maschinen entsprechend zu betreiben.

4.3. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, in Bezug auf die Pumpe und das Pumpenkontrollsystem des Fahrzeugs zu planen und Anweisungen zu geben.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. routinemäßige Pumpenarbeiten, Ballast- und Ladungspumpensysteme zu überwachen.	1. Kenntnis der Pumpensysteme und des Pumpbetriebs. 2. Fähigkeit, unter Berücksichtigung des freien Oberflächeneffekts auf die Stabilität die Überwachung des sicheren Betriebs von Bilge-, Ballast- und Ladungspumpensystemen zu gewährleisten und der Besatzung entsprechende Anweisungen zu erteilen.

4.4. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die sichere Verwendung und Bedienung, Wartung und Instandsetzung der elektrotechnischen Geräte des Fahrzeugs zu organisieren.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. mögliche Schäden an elektrischen und elektronischen Geräten an Bord zu verhüten;	1. Kenntnis der Elektrotechnik, der Elektronik, der elektrischen Anlagen und Sicherheitseinrichtungen, z. B. Betriebsautomation, Instrumentenausstattung und Regelungs- und Steuerungsanlagen zur Schadensverhütung. 2. Fähigkeit, sichere Arbeitsmethoden anzuwenden.
2. Regelungs- und Steuerungsanlagen und -instrumente zu testen, um Fehler zu erkennen, und gleichzeitig Maßnahmen zur Instandsetzung und Wartung der elektrischen und elektronischen Regelungs- und Steuerungseinrichtungen zu ergreifen;	1. Kenntnis der elektrotechnischen Testvorrichtungen des Fahrzeugs. 2. Fähigkeit, die Regelungs- und Steuerungsanlagen zu bedienen, zu testen und zu warten und entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.
3. Anweisungen vor dem Aufbauen oder Trennen von Verbindungen mit landseitigen technischen Einrichtungen zu erteilen und diese Tätigkeiten weiterzuverfolgen.	1. Kenntnis der Sicherheitsanforderungen für die Arbeit mit elektrischen Systemen. 2. Kenntnis der Konstruktions- und Betriebseigenschaften der elektrischen Systeme und Anlagen an Bord in Bezug auf landseitige Einrichtungen. 3. Fähigkeit, Anweisungen zur Gewährleistung einer jederzeit sicheren Landverbindung zu erteilen und Gefahrensituationen im Hinblick auf landseitige Einrichtungen zu erkennen.

4.5. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die sichere Wartung und Instandsetzung der technischen Anlagen zu kontrollieren.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die sachgemäße Verwendung der Werkzeuge zur Wartung und Instandsetzung technischer Anlagen zu gewährleisten;	1. Kenntnis der Wartungs- und Instandsetzungsverfahren für technische Anlagen. 2. Fähigkeit, die sichere Wartung und Instandsetzung unter Verwendung geeigneter Verfahren (Kontrolle), Ausrüstung und Software zu organisieren und anzuleiten.
2. die Eigenschaften und Grenzen von Materialien sowie notwendiger Verfahren, die zur Wartung und Instandsetzung technischer Anlagen eingesetzt werden, zu beurteilen;	1. Kenntnis der Eigenschaften von Wartungs- und Instandsetzungsmaterial für technische Anlagen. 2. Fähigkeit, Wartungs- und Instandsetzungsverfahren gemäß den Handbüchern auf Anlagen anzuwenden.

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
3. technische und interne Dokumentation auszuwerten;	1. Kenntnis der Konstruktionsspezifikationen und technischen Dokumentation. 2. Fähigkeit, Prüflisten für die Wartung und Instandsetzung technischer Anlagen zu erstellen.

## 5. **Wartung und Instandsetzung**

5.1. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die sichere Wartung und Instandsetzung des Fahrzeugs und seiner Ausrüstung zu organisieren.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. ein sicheres Verhalten der Besatzungsmitglieder in Bezug auf die Verwendung von Werk- und Zusatzstoffen zu gewährleisten;	1. Kenntnis der Methoden der sicheren und wirksamen Wartung und Instandsetzung. 2. Fähigkeit, die Besatzung bei der Anwendung von Vorsichtsmaßnahmen und ihrem Beitrag zur Verhütung der Verschmutzung der Meeresumwelt zu überwachen und zu beaufsichtigen. 3. Fähigkeit, die anwendbaren arbeitsrechtlichen Bestimmungen und sicherheitsbezogenen Arbeitsvorschriften anzuwenden und zu beachten und für deren Einhaltung zu sorgen.
2. Arbeitsaufträge so festzulegen, zu überwachen und zu kontrollieren, dass die Besatzungsmitglieder in der Lage sind, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten eigenständig durchzuführen;	1. Kenntnis kosteneffizienter und wirksamer Wartungsarbeiten sowie der anwendbaren gesetzlichen Anforderungen. 2. Fähigkeit, (digitale) Wartungsplanungsprogramme effektiv einzusetzen. 3. Fähigkeit, die Wartung und Instandsetzung der inneren und äußeren Teile des Fahrzeugs unter Berücksichtigung der anwendbaren gesetzlichen Anforderungen wie Sicherheitsdatenblätter zu kontrollieren. 4. Fähigkeit, für die Einhaltung der Hygiene des Fahrzeugs zu sorgen. 5. Fähigkeit, die Abfallentsorgung unter Berücksichtigung von Umweltvorschriften wie denen des Übereinkommens über die Sammlung, Abgabe und Annahme von Abfällen in den Rhein- und Binnenschiffahrt (CDNI-Übereinkommens) zu organisieren. 6. Fähigkeit, das regelmäßige Wartungsprogramm für das Fahrzeug zu erstellen. 7. Fähigkeit, die technischen Dokumente des Fahrzeugs zu überwachen und zu kontrollieren und Wartungsnachweise zu führen.
3. Materialien und Werkzeug unter Berücksichtigung des Gesundheits- und Umweltschutzes zu kaufen und zu prüfen;	1. Fähigkeit, die Lagerbestände des Fahrzeugs zu verwalten. 2. Fähigkeit, eine sichere Arbeitsweise an Bord zu organisieren, einschließlich der Verwendung gefährlicher Materialien für Reinigungs- und Konservierungsarbeiten. 3. Fähigkeit, die Qualität von Instandsetzungsarbeiten zu prüfen.
4. sicherzustellen, dass Drähte und Seile den Angaben des Herstellers und ihrem Verwendungszweck entsprechend eingesetzt werden.	Fähigkeit, die Besatzung beim Einsatz von Seilen und Drähten nach Maßgabe des Zeugnisses und der Datenblätter des Fahrzeugs gemäß den Arbeitsverfahren und Sicherheitsbeschränkungen anzuleiten und zu beaufsichtigen.

## 6. **Kommunikation**

6.1. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, Personal zu führen, sich sozial verantwortlich zu verhalten sowie für die Organisation der Arbeitsabläufe und die Ausbildung an Bord des Fahrzeugs zu sorgen.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Teamarbeit zu organisieren und zu fördern und die Besatzungsmitglieder im Hinblick auf die Aufgaben an Bord vorzubereiten sowie gegebenenfalls Disziplinarmaßnahmen zu ergreifen;	1. Kenntnisse in Personalführung. 2. Fähigkeit, der Besatzung angemessen und professionell Anweisungen zu erteilen. 3. Fähigkeit, der Besatzung erteilte Anweisungen zu erklären. 4. Fähigkeit, der Besatzung Rückmeldung zum Arbeits- und Sozialverhalten an Bord zu geben. 5. Fähigkeit zur Aufgaben- und Arbeitsverwaltung, einschließlich: Planung und Koordination, Personaleinsatz, Zeit- und Ressourcenvorgaben, Priorisierung. 6. Fähigkeit, Übermüdung zu erkennen und zu verhindern.
2. die Besatzung in Informations- und Kommunikationssysteme einzuweisen;	1. Kenntnis der an Bord verfügbaren Informations- und Kommunikationssysteme. 2. Fähigkeit, die Besatzung in die Nutzung der Kommunikations-, Medien- und IT-Systeme des Fahrzeugs einzuweisen.
3. Daten unter Einhaltung der Datenschutzvorschriften zu sammeln, zu speichern und zu verwalten.	1. Kenntnis der Nutzung sämtlicher Systeme des Fahrzeugs, die Daten sammeln, speichern und verwalten. 2. Fähigkeit, Daten im Einklang mit den anwendbaren Rechtsvorschriften zu sammeln und zu speichern.

6.2. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, jederzeit eine gute Kommunikation zu gewährleisten, wozu auch die Verwendung von Standardredewendungen im Falle von Kommunikationsproblemen gehört.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die Umstände mittels einschlägiger technischer und nautischer Begrifflichkeiten zu beschreiben;	1. Kenntnis der zutreffenden technischen und nautischen Begriffe. 2. Fähigkeit, die Kommunikation zu beherrschen.
2. Informationen bezüglich der Sicherheit an Bord und nautisch-technischer Fragen zu gewinnen, zu bewerten und zu nutzen.	1. Kenntnis der bei Notfall- und Sicherheitskommunikation zu beachtenden Verfahren. 2. Fähigkeit, Standardredewendungen zu verwenden.

6.3 Der Schiffsführer muss in der Lage sein, ein ausgewogenes und geselliges Arbeitsumfeld an Bord zu fördern.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. ein gutes soziales Arbeitsumfeld zu gewährleisten;	1. Fähigkeit, die Führung bei der Organisation von Teamsitzungen zu übernehmen, um für ein ausgewogenes soziales Klima an Bord zu sorgen. 2. Kenntnis der und Bewusstsein für die geschlechtsbezogenen und kulturellen Unterschiede. 3. Kenntnis der einschlägigen Vorschriften für die Ausbildung von Studenten, Auszubildenden und Praktikanten. 4. Fähigkeit, Studenten, Auszubildende und Praktikanten auf verschiedenen Niveaus anzuleiten. 5. Fähigkeit, die wichtigsten Grundsätze und Verfahren der Teamarbeit einschließlich Konfliktbewältigung anzuwenden.

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
2. die nationale, europäische und internationale Sozialgesetzgebung anzuwenden;	1. Kenntnis der verschiedenen nationalen, europäischen und internationalen Sozialgesetze. 2. Fähigkeit, Besatzungsmitglieder bei der Anwendung relevanter Teile der geltenden Sozialgesetzgebung anzuleiten.
3. ein striktes Alkohol- und Drogenverbot durchzusetzen und bei Verstößen angemessen zu reagieren, Verantwortung zu übernehmen und die Folgen von Fehlverhalten aufzuzeigen;	1. Kenntnis der anwendbaren Vorschriften zu Alkohol und Drogen. 2. Fähigkeit, die anwendbaren Rechtsvorschriften zu kommunizieren und deren Einhaltung zu gewährleisten und die Kenntnis der Unternehmensvorschriften zu Alkohol und Drogen sicherzustellen. 3. Fähigkeit, angemessen auf die Verletzung von Rechts- oder Unternehmensvorschriften zu reagieren.
4. die Beschaffung und Zubereitung von Mahlzeiten an Bord zu organisieren;	1. Kenntnis der Grundsätze gesunder Ernährung. 2. Fähigkeit, die Besatzungsmitglieder in die Planung und Zubereitung von Mahlzeiten einzuweisen. 3. Fähigkeit, die Besatzungsmitglieder hinsichtlich Hygienestandards einzuweisen und zu beaufsichtigen. 4. Fähigkeit, die Besatzungsmitglieder in die Planung von Einkaufsmöglichkeiten einzuweisen.

## 7. Gesundheit, Sicherheit, Fahrgastrechte und Umweltschutz

7.1. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, die geltenden rechtlichen Anforderungen zu verfolgen und Maßnahmen zum Schutz des menschlichen Lebens zu ergreifen.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. nationale und internationale Rechtsvorschriften anzuwenden und geeignete Maßnahmen für Gesundheitsschutz und Unfallverhütung zu ergreifen;	1. Kenntnis der Rechtsvorschriften zu Gesundheitsschutz und Unfallverhütung. 2. Fähigkeit, Sicherheitsverfahren auf der Grundlage der anwendbaren Rechtsvorschriften im Bereich Sicherheits- und Arbeitsbedingungen anzuwenden.
2. die Gültigkeit des Zeugnisses des Fahrzeugs und anderer für das Fahrzeug und dessen Betrieb relevanter Dokumente zu kontrollieren und zu überwachen;	1. Kenntnis der Rechtsvorschriften über regelmäßige Prüfungen von Ausrüstungen und Bauteilen. 2. Fähigkeit, die Gültigkeit der Zeugnisse und anderer für das Fahrzeug und dessen Betrieb relevanter Dokumente zu überprüfen.
3. die Sicherheitsvorschriften bei allen Arbeitsabläufen durch entsprechende Sicherheitsmaßnahmen einzuhalten, um Unfälle zu vermeiden;	1. Kenntnis sicherer Arbeitsmethoden und sicherer Arbeitsverfahren. 2. Fähigkeit, sichere Arbeitsverfahren zu organisieren und die Besatzungsmitglieder zur Anwendung sicherheitsbezogener Arbeitsvorschriften zu motivieren und dabei zu überwachen.
4. alle für die Reinigung geschlossener Räume erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen vor dem Öffnen, Betreten und Reinigen dieser Räume durch andere Personen zu kontrollieren und zu überwachen.	1. Fähigkeit, Sicherheitskontrollen zu organisieren und Sicherheitsverfahren zu überwachen, wenn Besatzungsmitglieder oder andere Personen geschlossene Räume (z. B. Ballasttanks, Kofferdämme, Tanks, Doppelhüllräume) betreten, einschließlich Wachdienst. 2. Fähigkeit, vor dem Betreten geschlossener Räume eine Risikobewertung durchzuführen. 3. Kenntnis der vor dem Betreten geschlossener Räume und bei Arbeiten in geschlossenen Räumen zu ergreifenden Vorsichtsmaßnahmen, z. B.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gefahren geschlossener Räume,</li> <li>• Überprüfung der Atmosphäre vor dem Betreten,</li> <li>• Kontrolle des Zutritts zu geschlossenen Räumen,</li> <li>• Sicherheitsvorkehrungen für das Betreten geschlossener Räume,</li> <li>• Schutzausrüstung (z. B. Gurte und Atemschutzgeräte),</li> <li>• Arbeit in geschlossenen Räumen.</li> </ul> 4. Fähigkeit, geeignete Maßnahmen im Falle eines Notfalls zu ergreifen.

7.2. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, für den Schutz und die Sicherheit der an Bord befindlichen Personen zu sorgen, einschließlich der unmittelbaren Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. für die Sicherheit der Betroffenen und die eigene Sicherheit Rettungsmittel zu verwenden und Rettungsverfahren anzuwenden;	1. Kenntnis der verfügbaren Rettungsmittel. 2. Fähigkeit, für die Sicherheit der Betroffenen und die eigene Sicherheit Rettungsmittel zu verwenden und Rettungsverfahren anzuwenden.
2. Krisenbewältigungsübungen zum Verhalten in Notfällen, z. B. Brand, Leckwarnung, Explosion, Zusammenstoß, Mann-über-Bord-Alarm und Evakuierung, zu organisieren;	1. Kenntnis der Notmaßnahmen. 2. Fähigkeit, die Besatzungsmitglieder in die Notmaßnahmen einzuweisen. 3. Fähigkeit, eine regelmäßige Ausbildung der Besatzungsmitglieder zur Vorbereitung auf Notsituationen zu organisieren; dazu gehört auch die Organisation von Feuerlöschübungen sowie Übungen zum Verlassen des Fahrzeugs.
3. Anweisungen in Bezug auf Brandverhütung, individuelle Schutzausrüstung, Verfahren, Materialien zur Brandbekämpfung, Atemschutzgeräte und Einsatzmöglichkeiten dieser Einrichtungen in Notfällen zu erteilen;	1. Kenntnis der anzuwendenden Brandverhütungsvorschriften sowie der Regelungen zur Verwendung von Tabak und möglichen Zündquellen. 2. Fähigkeit zur Einhaltung der einschlägigen Vorschriften über Brandmeldeanlagen, Löschgeräte und feste Löschanlagen und die zugehörigen Einrichtungen, z. B. Pumpen, Rettungsmittel, Bergegerät, individuelle Schutzausrüstung und Kommunikationsgeräte. 3. Fähigkeit, die Überwachung und Instandhaltung von Brandmelde- und Feuerlöschanlagen und -geräten zu kontrollieren. 4. Fähigkeit, Besatzungsmitglieder und Bordpersonal anzuweisen, sicherheitsbezogene Arbeitsvorschriften anzuwenden und die individuelle Schutz- und Sicherheitsausrüstung instand zu halten.
4. Erste Hilfe zu leisten;	1. Fähigkeit, im Einklang mit Erste-Hilfe-Standards und -methoden zu handeln.
5. ein wirksames System zur Kontrolle der Rettungsmittel und der korrekten Anwendung individueller Schutzausrüstung an Bord einzuführen;	1. Kenntnis der anwendbaren Rechtsvorschriften für Rettungsmittel sowie der Vorschriften für sichere Arbeitsbedingungen. 2. Fähigkeit, die Betriebsbereitschaft von Rettungs-, Brandbekämpfungs- und anderen Sicherheitseinrichtungen und -systemen aufrechtzuerhalten und diesbezüglich regelmäßige Prüfungen durchzuführen. 3. Fähigkeit, die Besatzungsmitglieder und das Bordpersonal bezüglich der korrekten Verwendung der (individuellen) Sicherheitsausrüstung anzuleiten, zu motivieren und zu beaufsichtigen.
6. Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität zu organisieren.	1. Kenntnis der Unterweisung und der Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010. 2. Fähigkeit, unmittelbar Hilfe zu leisten und Hilfeleistung zu organisieren für Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität.

7.3. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, Notfall- und Schadensbegrenzungspläne aufzustellen und Notfallsituationen zu bewältigen.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Vorbereitungen für Rettungspläne für verschiedene Arten von Notfällen einzuleiten;	1. Kenntnis der verschiedenen Arten möglicher Notfälle, wie Zusammenstöße, Feuer, Wassereintrich, Sinken. 2. Fähigkeit, Notfallpläne für das Verhalten in Notsituationen an Bord zu erstellen und Besatzungsmitgliedern spezielle Aufgaben zuzuweisen; hierzu gehört auch die Überwachung und Kontrolle.

<b>SPALTE 1 BEFÄHIGUNG</b>	<b>SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN</b>
2. Unterweisungen in Methoden zur Brandverhütung, Brandursachenerkennung und Brandbekämpfung entsprechend der verschiedenen Fähigkeiten der Besatzungsmitglieder durchzuführen;	1. Kenntnis der Brandbekämpfungsmethoden mit besonderem Schwerpunkt auf Taktik und Führung. 2. Kenntnis der Auswirkung des Einsatzes von Wasser zum Feuerlöschen auf die Stabilität des Schiffes und Fähigkeit, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. 3. Fähigkeit, die Kommunikation und Koordination bei Brandbekämpfungseinsätzen zu übernehmen, einschließlich der Kommunikation mit externen Organisationen, und sich aktiv an den Rettungs- und Brandbekämpfungsmaßnahmen zu beteiligen.
3. Unterweisungen im Einsatz von Rettungsmitteln durchzuführen;	1. Kenntnis der besonderen Eigenschaften und Ausstattungen von Rettungsgeräten. 2. Fähigkeit, ein Beiboot zu Wasser zu bringen und wieder an Bord zu nehmen und die Besatzungsmitglieder und das Bordpersonal in die Verwendung eines Beibootes einzuweisen.
4. Anweisungen zu Rettungsplänen, Fluchtwegen und internen Kommunikations- und Alarmsystemen zu erteilen.	1. Kenntnis der Rechtsvorschriften für Rettungspläne und Sicherheitsrollen. 2. Fähigkeit, Anweisungen zu Rettungsplänen, Fluchtwegen und internen Kommunikations- und Alarmsystemen zu erteilen.

7.4. Der Schiffsführer muss in der Lage sein, für die Einhaltung der Umweltschutzanforderungen zu sorgen.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

<b>SPALTE 1 BEFÄHIGUNG</b>	<b>SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN</b>
1. Vorsichtsmaßnahmen gegen Umweltverschmutzung zu ergreifen und entsprechende Ausrüstung zu verwenden;	1. Kenntnis der Verfahren zur Vermeidung von Umweltverschmutzung. 2. Fähigkeit, Vorsichtsmaßnahmen gegen Umweltverschmutzung zu treffen. 3. Fähigkeit, sichere Bunkerverfahren anzuwenden. 4. Fähigkeit, im Falle eines Schadens, Zusammenstoßes und Auflaufens Maßnahmen zu ergreifen und Anweisungen zu erteilen; hierzu gehört auch das Abdichten von Leckagen.
2. die Umweltschutzgesetze anzuwenden;	1. Kenntnis der Umweltvorschriften. 2. Fähigkeit, Besatzungsmitglieder und Bordpersonal dazu zu motivieren, einschlägige Maßnahmen für ein umweltfreundliches Verhalten zu ergreifen oder sich umweltfreundlich zu verhalten.
3. Geräte und Materialien wirtschaftlich und umweltfreundlich einzusetzen;	1. Kenntnis der Verfahren für eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen. 2. Fähigkeit, Besatzungsmitglieder anzuweisen, Geräte und Materialien wirtschaftlich und umweltfreundlich einzusetzen.
4. eine nachhaltige Abfallentsorgung anzuordnen und zu überwachen.	1. Kenntnis der Rechtsvorschriften zur Abfallentsorgung. 2. Fähigkeit, eine nachhaltige Abfallentsorgung zu gewährleisten und Besatzungsmitglieder und Bordpersonal entsprechend anzuleiten.

### III. BEFÄHIGUNGSSTANDARDS FÜR DAS BEFAHREN VON BINNENWASSERSTRASSEN MIT MARITIMEM CHARAKTER

1. Der Schiffsführer, der Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter befährt, muss in der Lage sein, mit aktuellem Kartenmaterial, Nachrichten für die Binnenschifffahrt und Seefahrer sowie anderen, für Wasserstraßen mit maritimem Charakter bestimmten Veröffentlichungen zu arbeiten.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

<b>SPALTE 1 BEFÄHIGUNG</b>	<b>SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN</b>
1. Informationen aus speziellen nautischen Informationsquellen und Vorschriften für Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter zu nutzen.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Nutzung nautischer Karten für Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter.</li> <li>2. Fähigkeit, Karten für Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter zu nutzen und korrekt anzuwenden, zur Berücksichtigung von Faktoren im Zusammenhang mit der Genauigkeit der Kartenangaben, wie Kartendatum, Symbole, Tiefeninformationen, Bodenbeschreibung, Tiefen und Festpunkte, und internationalen Kartenstandards wie ECDIS.</li> <li>3. Kenntnis der terrestrischen und Satellitennavigation zur Bestimmung von Koppelnavigation, des Navigierens nach sichtbaren Markierungen, der Koordinaten, geodätischer Länge und Breite, des horizontalen geodätischen Bezugssystems, des Unterschieds von Breite und Länge, Entfernung und Geschwindigkeit über Grund, Himmelsrichtungen, des Kurses, des Kurses über Grund, des Kompasskurses, der um den Versatz als Ergebnis von Windrichtung und -stärke korrigiert wurde, der Vorausrichtung und der Peilung, der Kursbestimmung, der Kursbestimmung mit dem Einfluss von Wind und Strömung, der Kursbestimmung mit dem Einfluss der Strömung und des Plottens der Position beim Fahren auf Kurs und Peilung.</li> <li>4. Fähigkeit, Nachrichten für die Binnenschifffahrt und Seefahrer sowie sonstige Informationsdienste wie Seehandbücher, Planungshandbücher, Leuchtfeuerverzeichnisse, maritime Sicherheitsinformationen (MSI) zu nutzen.</li> <li>5. Kenntnis der für Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter geltenden Verkehrsregeln einschließlich der einschlägigen Abschnitte der Internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf See.</li> <li>6. Kenntnis der in Notfallsituationen für Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter geltenden Regeln.</li> <li>7. Fähigkeit, die durch spezielle Vorschriften vorgesehene Schiffsausrüstung zu nutzen.</li> </ol>

2. Der Schiffsführer, der Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter befährt, muss in der Lage sein, mit Gezeitenhöhen, -strömen, -perioden und -zyklen, Zeittafeln für Gezeitenströmungen und Gezeiten sowie Abweichungen innerhalb eines Mündungsgebiets umzugehen.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

<b>SPALTE 1 BEFÄHIGUNG</b>	<b>SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN</b>
1. Gezeiten und Gezeiten- und Wettervorhersagen und -verhältnisse vor dem Ablegen und während der Fahrt zu berücksichtigen.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis von Veröffentlichungen und Informationen zur Gezeiten- und Strömungsvorhersage, wie Gezeitentafeln, Gezeitenvorhersage für Anschlussorte, Informationen zu Vereisung, Hochwasser/Niederwasser, Liegeplätzen und Hafenverzeichnissen, zur Bestimmung von Wasserstand, Strömungsrichtung und -stärke und verfügbarer Tiefe.</li> <li>2. Kenntnis der Auswirkungen von Wetterbedingungen, Landform und sonstigen Faktoren auf die Gezeitenströmungen.</li> <li>3. Fähigkeit, die Auswirkungen von Gezeitenstand, Strömung, Wetterbedingungen und Wellengang auf die sichere Navigation bei der geplanten Reise zu bestimmen.</li> </ol>

3. Der Schiffsführer, der Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter befährt, muss in der Lage sein, SIGNI (Signalisation de voies de Navigation Intérieure) und IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) zur sicheren Navigation auf Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter zu verwenden.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. SIGNI (Signalisation de voies de Navigation Intérieure), IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) und sonstige lokale Kennzeichnungs- und Signalsysteme zu nutzen.	1. Kenntnisse über Betonungssysteme, IALA, Region A, Kennzeichnungs- und Signalsysteme wie Betonungsrichtung, -nummerierung, Kennzeichnungen von Gegenständen und Aufbauten, laterale und kardinale Betonung, Trennungstonnen, Zusatzkennzeichnungen, Kennzeichnungen von Gefahrenstellen und Hindernissen, Kennzeichnungen des Fahrwasserverlaufs sowie der Fahrrinne, der Hafeneinfahrten, Betonung und Beleuchtung sowie Beleuchtungsmerkmale. 2. Fähigkeit, die Kennzeichnungs- und Signalsysteme zur Bestimmung der im Hinblick auf lokale Umstände und Bedingungen angemessenen Position des Fahrzeugs auf der Wasserstraße zu nutzen.

#### IV. BEFÄHIGUNGSSTANDARDS FÜR DAS FÜHREN VON FAHRZEUGEN UNTER RADAR

1. Der Schiffsführer, der unter Radar fährt, muss in der Lage sein, mithilfe des Radars vor dem Ablegen geeignete Maßnahmen in Bezug auf die Navigation zu ergreifen.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. den Beginn einer Reise vorzubereiten und insbesondere bei eingeschränkten Sichtverhältnissen Navigationsradaranlagen und Wendegeschwindigkeitsanzeiger zu nutzen.	1. Allgemeine Kenntnisse über Funkwellen und Kenntnisse über das Radarprinzip und insbesondere <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Ausbreitungsgeschwindigkeit von Funkwellen,</li> <li>• die Reflexion von Funkwellen,</li> <li>• die technischen Kennungsgrößen von Navigationsradaranlagen (Betriebsfrequenzbereich, Sendeleistung, Impulsdauer, Antennendrehzahl, Antennencharakteristik, Bildschirmabmessungen und Entfernungsbereiche, Mindestentfernung, radiale und azimutale Auflösung usw.).</li> </ul> 2. Allgemeine Kenntnisse über Funktionsweise und Einsatz von Wendegeschwindigkeitsanzeigern. 3. Fähigkeit, Bedienelemente von Navigationsradaranlagen wie Tune (Abstimmung), Gain (Verstärkung), Brilliance (Helligkeit), On/Standby (An/Bereitschaft), Range (Entfernung) einzuschalten, einzustellen und zu überwachen sowie Wendegeschwindigkeitsanzeiger in der Binnenschiffahrt zu nutzen und ihren ordnungsgemäßen Einsatz sicherzustellen.

2. Der Schiffsführer, der unter Radar fährt, muss in der Lage sein, Radarbilder auszuwerten und die Radarinformationen zu analysieren.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. das Radarbild in Bezug auf die Lage des eigenen Fahrzeugs und die Lage anderer Fahrzeuge korrekt auszuwerten;	1. Fähigkeit, das Radarbild auszuwerten durch korrekte Bestimmung <ul style="list-style-type: none"> <li>• des Standorts der Antenne auf dem Bildschirm und der Vorauslinie,</li> <li>• von Lage, Kurs und Wenderichtung des eigenen Fahrzeugs,</li> <li>• der Abstände und Entfernungen.</li> </ul> 2. Fähigkeit, das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer (stillliegende Fahrzeuge, entgegenkommende Fahrzeuge, mitlaufende Fahrzeuge) zu interpretieren.

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
2. weitere vom Radar bereitgestellte Informationen zu analysieren.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fähigkeit, vom Radar bereitgestellte Informationen wie Vorauslinie (HL — Heading Line), elektronische Peillinie (EBL — Electronic Bearing Line), Ringabstände, variabler Entfernungsmessring (VRM — Variable Range Marker), Zielspuren, Dezentrierung, parallele Linien (P-Linien) zu analysieren und das Radarbild zu erklären.</li> <li>2. Kenntnis der Grenzen der Informationsmöglichkeiten durch Navigationsradaranlagen.</li> <li>3. Fähigkeit, das Verhalten von ortsfesten und sich bewegenden Objekten auszuwerten.</li> </ol>

3. Der Schiffsführer, der unter Radar fährt, muss in der Lage sein, Störungen unterschiedlichen Ursprungs zu reduzieren.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. vom eigenen Fahrzeug ausgehende Störungen zu identifizieren und zu reduzieren;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnisse über Störungen, die durch Bruch oder Aufspaltung der Antennenkeule, durch Abschattungen (blinde Sektoren) oder durch Mehrfachreflexionen (z. B. in Laderäumen) verursacht werden können.</li> <li>2. Fähigkeit, Maßnahmen zur Reduzierung der vom eigenen Fahrzeug ausgehenden Störungen zu ergreifen.</li> </ol>
2. von der Umgebung ausgehende Störungen zu identifizieren und zu reduzieren;	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnisse über Störungen durch Regen oder Wellengang, Streufelder (z. B. bei Brücken), Mehrfachreflexionen, Fehl-/Geisterechos, Hochspannungsleitungen, Radarabschattungen, Mehrwegausbreitung.</li> <li>2. Fähigkeit, Maßnahmen zur Reduzierung der von der Umwelt ausgehenden Störungen (Regenechounderdrückung (FTC) und Seegangechounderdrückung (STC)) zu ergreifen.</li> </ol>
3. von anderen Navigationsradaranlagen ausgehende Störungen zu identifizieren und zu reduzieren.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis des Erscheinungsbildes der von anderen Navigationsradaranlagen verursachten Störungen.</li> <li>2. Fähigkeit, Maßnahmen zur Beseitigung der von anderen Navigationsradaranlagen ausgehenden Störungen (Störunterdrückung (IR)) zu ergreifen.</li> </ol>

4. Der Schiffsführer, der unter Radar fährt, muss in der Lage sein, unter Berücksichtigung der geltenden vereinbarten Regeln im Bereich der Binnenschifffahrt und im Einklang mit den Bestimmungen über die Anforderungen für die Radarfahrt (Besatzungsvorschriften, technische Vorschriften für Schiffe usw.) mit Radar zu fahren.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Regeln für den Einsatz von Radar anzuwenden.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kenntnis der Bestimmungen für den Einsatz von Radar in den geltenden vereinbarten Regeln im Bereich der Binnenschifffahrt und in den geltenden Polizeiverordnungen (z. B. Fahrt bei eingeschränkter Sichtverhältnissen, Einsatz von Radar bei uneingeschränkter Sicht und Pflicht zum Einsatz von Radar bei der Fahrt), die Nutzung von UKW-Sprechfunk, Schallzeichen und Absprache des Steuerkurses.</li> <li>2. Kenntnis der technischen Anforderungen an Fahrzeuge, die Navigationsradaranlagen nutzen, nach den geltenden technischen Vorschriften wie ESTRIN (Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe).</li> <li>3. Fähigkeit, Navigationsradaranlagen, Wendegeschwindigkeitsanzeiger und Inland ECDIS kombiniert mit Radar zu nutzen.</li> <li>4. Kenntnis der Besatzungsanforderungen bei eingeschränkten Sichtverhältnissen und bei guten Sichtverhältnissen.</li> <li>5. Fähigkeit, Aufgaben an die Besatzungsmitglieder angemessen zu verteilen und sachgerechte Anweisungen zu erteilen.</li> </ol>

5. Der Schiffsführer, der unter Radar fährt, muss in der Lage sein, besondere Umstände wie z. B. Verkehrsdichte, Anlagenausfall, gefährliche Situationen zu bewältigen.

Der Schiffsführer muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. unter besonderen Umständen (z. B. hohe Verkehrsdichte, Anlagenausfall und andere unklare oder gefährliche Verkehrssituationen) angemessen zu reagieren.	1. Kenntnis der Möglichkeiten, bei hoher Verkehrsdichte zu reagieren. 2. Fähigkeit, bei hoher Verkehrsdichte angemessene Maßnahmen zu ergreifen. 3. Kenntnis von Maßnahmen zur Risikominderung und angemessener Reaktionsmuster bei Anlagenausfall. 4. Fähigkeit, bei Anlagenausfall zu reagieren. 5. Kenntnis möglicher Maßnahmen in unklaren oder gefährlichen Verkehrssituationen. 6. Fähigkeit, bei unklaren oder gefährlichen Verkehrssituationen zu reagieren.

#### V. BEFÄHIGUNGSSTANDARDS FÜR SACHKUNDIGE FÜR DIE FAHRGASTSCHIFFFAHRT

1. Der Sachkundige muss in der Lage sein, den Einsatz von Rettungsmitteln an Bord von Fahrgastschiffen zu organisieren.

Der Sachkundige muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. den Einsatz von Rettungsmitteln zu organisieren.	1. Kenntnis der Sicherheitspläne einschließlich: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheitsrolle und Sicherheitsplan,</li> <li>• Notfallpläne und -verfahren.</li> </ul> 2. Kenntnis der Rettungsmittel und ihrer Funktionen und Fähigkeit, den Gebrauch von Rettungsmitteln vorzuführen. 3. Kenntnis der für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität zugänglichen Bereiche. 4. Fähigkeit, Fahrgästen, einschließlich Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität, den Gebrauch von Rettungsmitteln vorzuführen.

2. Der Sachkundige muss in der Lage sein, Sicherheitsanweisungen anzuwenden und die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Fahrgäste im Allgemeinen sowie insbesondere in Notfällen zu ergreifen (z. B. Evakuierung, Schäden, Kollision, Auflaufen, Brand, Explosion und andere Situationen, in denen die Gefahr einer Panik besteht), einschließlich der unmittelbaren Hilfeleistung für Menschen mit Behinderung sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Unterweisung und den Instruktionen nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010.

Der Sachkundige muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Sicherheitsanweisungen anzuwenden;	1. Fähigkeit, die Sicherheitssysteme und -ausrüstung zu überwachen und Prüfungen und Kontrollen der Sicherheitsausrüstung von Fahrgastschiffen, einschließlich der Atemschutzgeräte, zu organisieren. 2. Fähigkeit, Übungen zu Notfallsituationen durchzuführen. 3. Fähigkeit, Besatzungsmitglieder und Bordpersonal, die eine Aufgabe gemäß der Sicherheitsrolle haben, in die Nutzung von Rettungsmitteln, Fluchtwegen, Sammel- und Evakuierungsflächen im Notfall einzuweisen. 4. Fähigkeit, Fahrgäste zu Beginn der Fahrt über die Verhaltensregeln und die Inhalte des Sicherheitsplans zu informieren.
2. die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Fahrgäste im Allgemeinen sowie in Notfällen zu ergreifen;	1. Fähigkeit, die Sicherheitseinsatzplanung für die Evakuierung von Teilen oder des gesamten Schiffes unter Berücksichtigung verschiedener Notfallsituationen (z. B. Rauch, Feuer, Leckage, Gefahr für die Stabilität des Schiffes, von der beförderten Ladung ausgehende Gefahren) umzusetzen. 2. Kenntnis der Grundsätze der Krisenbewältigung, der Führung von Menschenmengen und der Konfliktbewältigung.

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
	3. Fähigkeit, dem Schiffsführer, den Fahrgästen und den externen Rettungskräften die notwendigen Informationen bereitzustellen.
3. Hilfe zu leisten und Anweisungen zu erteilen, damit Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität sicher einschiffen, ausschiffen und mit dem Schiff reisen können;	1. Kenntnis der Zugänglichkeit des Schiffes, der Bereiche an Bord, die für Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität geeignet sind, sowie ihrer speziellen Bedürfnisse im Hinblick auf z. B. Fluchtwege und korrekte Bezeichnung dieser Bereiche in den Sicherheitsplänen. 2. Fähigkeit, die Vorschriften für den nichtdiskriminierenden Zugang und die Sicherheitseinsatzplanung für Menschen mit Behinderung und Personen mit eingeschränkter Mobilität sowie die Unterweisung nach Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 vollständig umzusetzen.

3. Der Sachkundige muss in der Lage sein, in einfachem Englisch zu kommunizieren.

Der Sachkundige muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. über sicherheitsrelevante Themen in einfachem Englisch zu kommunizieren.	1. Kenntnis eines einfachen englischen Wortschatzes und der Aussprache, um alle Personen an Bord in Standardsituationen anzuleiten und sie in Notfällen zu warnen und anzuleiten. 2. Fähigkeit, einen einfachen englischen Wortschatz und die Aussprache angemessen zu nutzen, um alle Personen an Bord in Standardsituationen anzuleiten und sie in Notfällen zu warnen und anzuleiten.

4. Der Sachkundige muss in der Lage sein, die einschlägigen Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 zu erfüllen.

Der Sachkundige muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. Fahrgästen in Bezug auf Fahrgastrechte Hilfe zu leisten.	1. Kenntnis der Vorschriften für den Binnenschiffsverkehr gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010, insbesondere betreffend das Verbot der Diskriminierung von Fahrgästen hinsichtlich der von Beförderern angebotenen Beförderungsbedingungen, die Rechte der Fahrgäste bei Annullierungen und bei Verspätungen, die Informationen, die den Fahrgästen mindestens verfügbar zu machen sind, den Umgang mit Beschwerden und die allgemeinen Durchsetzungsbestimmungen. 2. Fähigkeit, die Fahrgäste über die geltenden Fahrgastrechte zu informieren. 3. Fähigkeit, die anwendbaren Verfahren für die Gewährung des Zugangs und professioneller Hilfeleistung umzusetzen.

#### VI. BEFÄHIGUNGSSTANDARDS FÜR SACHKUNDIGE FÜR FLÜSSIGERDAS (LIQUEFIED NATURAL GAS — LNG)

1. Der Sachkundige muss in der Lage sein, für die Einhaltung der Rechtsvorschriften und Standards für mit Flüssigerdgas als Brennstoff betriebene Fahrzeuge sowie sonstiger relevanter Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften zu sorgen.

Der Sachkundige muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. für die Einhaltung relevanter Rechtsvorschriften und Normen für mit LNG als Brennstoff betriebene Fahrzeuge zu sorgen;	1. Kenntnis der Vorschriften für mit LNG als Brennstoff betriebene Fahrzeuge wie der relevanten Polizeivorschriften, technischen Vorschriften sowie Vorschriften des ADN. 2. Kenntnis der Regeln der Klassifikationsgesellschaften.

<b>SPALTE 1 BEFÄHIGUNG</b>	<b>SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN</b>
	3. Fähigkeit, die Besatzungsmitglieder in ihren Tätigkeiten zu unterweisen und zu überwachen, um für die Einhaltung der Rechtsvorschriften und Normen für mit LNG als Brennstoff betriebene Fahrzeuge an Bord des Fahrzeugs und insbesondere des Bunkerverfahrens zu sorgen.
2. für die Einhaltung sonstiger relevanter Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften bei Fahrt und im festgemachten Zustand zu sorgen;	1. Kenntnis der relevanten Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften, einschließlich einschlägiger lokaler Vorschriften und Genehmigungen insbesondere in den Hafengebieten. 2. Fähigkeit, die Besatzungsmitglieder in ihren Tätigkeiten zu unterweisen und zu überwachen, um für die Einhaltung der sonstigen relevanten Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften zu sorgen.

2. Der Sachkundige muss in der Lage sein, sich der wichtigen Aspekte im Hinblick auf Flüssigerdgas bewusst zu sein und die damit verbundenen Risiken zu erkennen und zu bewältigen.

Der Sachkundige muss in der Lage sein,

<b>SPALTE 1 BEFÄHIGUNG</b>	<b>SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN</b>
1. wichtige Aspekte hinsichtlich der besonderen Eigenschaften von LNG zu verstehen;	1. Kenntnis der Definition, Zusammensetzung und Qualitätsmerkmale von LNG, Sicherheitsdatenblatt (SDB): physikalische und Produkteigenschaften sowie Umwelteigenschaften. 2. Kenntnis der richtigen Lagertemperatur, des Flammpunkts, der Explosionsgrenzen und Druckeigenschaften, der kritischen Temperaturen, der entsprechenden Gefahren, der atmosphärischen Bedingungen, der kryogenen Eigenschaften, des Verhaltens von LNG in Luft, Boil-Off und Inertgas, z. B. Stickstoff.
2. Risiken zu erkennen und zu beherrschen.	1. Kenntnis der Sicherheitspläne, Gefahren und Risiken, einschließlich der Musterliste und der entsprechenden Sicherheitsaufgaben. 2. Fähigkeit zur Durchführung eines Risikomanagements, zur Dokumentation der Sicherheit an Bord (einschließlich Sicherheitsplan und Sicherheitsanweisungen), zur Bewertung und Überwachung gefährdeter Bereiche und des Brandschutzes sowie zur Verwendung persönlicher Schutzausrüstung.

3. Der Sachkundige muss in der Lage sein, die Flüssigerdgas-spezifischen Systeme sicher zu betreiben.

Der Sachkundige muss in der Lage sein,

<b>SPALTE 1 BEFÄHIGUNG</b>	<b>SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN</b>
1. LNG-Systeme sicher zu betreiben, die sich an Bord befinden und mit an Bord befindlichen Anlagen verbunden sind.	1. Kenntnis der technischen Aspekte der LNG-Anlage wie <ul style="list-style-type: none"> <li>• allgemeine Anordnung und Betriebshandbuch,</li> <li>• LNG-Bunkersystem,</li> <li>• Auffangvorrichtungen,</li> <li>• LNG-Behältersystem,</li> <li>• Gasaufbereitungssystem,</li> <li>• LNG-Leitungssystem,</li> <li>• Gasversorgungssystem,</li> <li>• Maschinenraumkonzept,</li> <li>• Belüftungssystem,</li> <li>• Temperatur und Druck (Lesen eines Druck- und Temperaturverteilungsplans),</li> <li>• Ventile (insbesondere Hauptgasbrennstoffventil), Überdruckventile,</li> <li>• Kontroll-, Überwachungs- und Sicherheitssysteme, Alarmer, Gasdetektion und Abreißkupplungen.</li> </ul>

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
	2. Fähigkeit, die Wirkungsweise von LNG darzulegen, Druck und Temperatur abzulesen, Nachlenz-, Behälter-, Gasversorgungs-, Belüftungs-, Leitungs- und Sicherheitssysteme, Ventile zu betätigen und den Boil-Off von LNG zu regeln.

4. Der Sachkundige muss in der Lage sein, für die regelmäßige Überprüfung der Flüssigerdgas-Anlage zu sorgen.

Der Sachkundige muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die regelmäßige Überprüfung der LNG-Anlage durchzuführen und zu überwachen.	1. Kenntnis der Instandhaltung und Überwachung der LNG-Anlage. 2. Kenntnis möglicher Funktionsstörungen und Alarmer. 3. Fähigkeit, die tägliche, wöchentliche und regelmäßig wiederkehrende Instandhaltung durchzuführen, Funktionsstörungen zu beheben und die Instandhaltungsarbeiten zu dokumentieren.

5. Der Sachkundige muss in der Lage sein, das Bunkern von Flüssigerdgas in sicherer und kontrollierter Weise vornehmen zu können.

Der Sachkundige muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die Bunkervorgänge in sicherer Weise durchzuführen und zu überwachen.	1. Kenntnis <ul style="list-style-type: none"> <li>• der Kennzeichnung gemäß den einschlägigen Polizei- und Hafenvorschriften,</li> <li>• der Liege- und Festmachbedingungen für das Bunkern,</li> <li>• des Verfahrens für das Bunkern von LNG,</li> <li>• der Entleerung der LNG-Anlage,</li> <li>• der einschlägigen Prüflisten und des Auslieferungszertifikats,</li> <li>• der Sicherheitsmaßnahmen beim Bunkern und der Evakuierungsverfahren.</li> </ul> 2. Fähigkeit zur Einleitung und Überwachung der Bunkerverfahren, einschließlich Maßnahmen zur Sicherstellung des sicheren Festmachens, der ordnungsgemäßen Verlegung der Kabel und Leitungen zur Vermeidung von Leckagen, und zur Ergreifung von Maßnahmen, um die LNG- und Bunkerverbindung bei Bedarf jederzeit zu trennen. 3. Fähigkeit, für die Einhaltung der einschlägigen Sicherheitszonenvorschriften zu sorgen. 4. Fähigkeit, den Beginn des Bunkervorgangs zu melden und das Bunkern nach Handbuch sicher durchzuführen, einschließlich der Fähigkeit, Druck, Temperatur und LNG-Füllhöhe in den Tanks zu überwachen. 5. Fähigkeit, das Leitungssystem zu entleeren, die Ventile zu schließen und das Fahrzeug von der Bunkeranlage zu trennen und nach dem Bunkern das Ende des Bunkervorgangs zu melden.

6. Der Sachkundige muss in der Lage sein, die Flüssigerdgas-Anlage für die Wartung von Fahrzeugen vorzubereiten.

Der Sachkundige muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. die LNG-Anlage für die Wartung von Fahrzeugen und den erneuten Einsatz vorzubereiten.	1. Kenntnis der entsprechenden Entleerungsverfahren wie Lenzen und Spülen der LNG-Anlage vor dem Werftaufenthalt.

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
	2. Fähigkeit zur Durchführung <ul style="list-style-type: none"> <li>• der Inertisierung der LNG-Anlage,</li> <li>• des Verfahrens zum Lenzen des LNG-Lagertanks,</li> <li>• der ersten Befüllung des LNG-Lagertanks (Trocknen und Abkühlung),</li> <li>• der Inbetriebnahme nach dem Werftaufenthalt.</li> </ul>

7. Der Sachkundige muss in der Lage sein, Krisensituationen im Zusammenhang mit Flüssigerdgas zu bewältigen.

Der Sachkundige muss in der Lage sein,

SPALTE 1 BEFÄHIGUNG	SPALTE 2 KENNTNISSE UND FERTIGKEITEN
1. in Notfallsituationen (wie Verschüttung und Leckagen von LNG, Hautkontakt mit Niedrigtemperaturmaterie, Brand, Zwischenfälle im Zusammenhang mit der Beförderung von Gefahrgütern mit spezifischen Risiken oder Auflaufen des Fahrzeugs) angemessen zu reagieren.	1. Kenntnis der Notfallmaßnahmen und der Sicherheitsdokumentation an Bord (einschließlich Sicherheitsplan und Sicherheitsanweisungen). 2. Fähigkeit, in Notfällen wie <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verschüttung von LNG auf dem Deck,</li> <li>• Hautkontakt mit LNG,</li> <li>• Verschüttung von LNG in geschlossenen Räumen (z. B. in den Maschinenräumen),</li> <li>• Verschüttung von LNG oder Erdgas in Räumen zwischen Barrieren (z. B. doppelwandige Lagertanks, doppelwandige Leitungen),</li> <li>• Brand in der Nähe des LNG-Lagertanks oder in den Maschinenräumen,</li> <li>• Druckaufbau in den Leitungssystemen nach Betätigung der Notabschaltung bei bevorstehender Freisetzung oder Entspannen angemessen zu reagieren.</li> </ul> 3. Kenntnis der spezifischen Risiken bei der Beförderung von Gefahrgütern und bei Auflaufen oder Kollision des Fahrzeugs. 4. Fähigkeit, Notfallmaßnahmen, auch während der Fernüberwachung, zu ergreifen, z. B. um LNG-Brände, Lachenbrände, Strahlbrände und Verpuffungen unter Kontrolle zu halten.

## ANHANG II

## STANDARDS FÜR PRAKTISCHE PRÜFUNGEN

## I. STANDARDS FÜR DIE PRAKTISCHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG EINER BESONDEREN BERECHTIGUNG FÜR DAS FÜHREN VON FAHRZEUGEN UNTER RADAR

## 1. Besondere Befähigungen und Beurteilungssituationen

Es steht den Prüfern frei, den Inhalt der einzelnen Prüfungselemente festzulegen.

Die Prüfer müssen die Elemente 1 bis 16 und mindestens eines der Elemente 17 bis 19 prüfen. Die Bewerber müssen für jedes Element mindestens 7 von 10 Punkten erreichen.

Nr.	Befähigungen	Prüfungselement
1	1.1.	Bedienungselemente von Navigationsradaranlagen einzuschalten, einzustellen und zu überwachen;
2	1.1.	Bedienungselemente von Wendegeschwindigkeitsanzeigern einzuschalten, einzustellen und zu überwachen;
3	1.1.	das Radarbild durch Einstellung von Entfernung, Auflösung, Helligkeit, Verstärkung, Kontrast, anderen verbundenen Geräten, Mittelpunkt und Abstimmung korrekt auszuwerten;
4	1.1.	den Wendegeschwindigkeitsanzeiger zu verwenden, z. B. durch Einstellung der Wendegeschwindigkeit entsprechend der maximalen Wendegeschwindigkeit des Fahrzeugs;
5	2.1	den Standort der Antenne auf dem Bildschirm und die Vorauslinie, Lage, Kurs und Wenderichtung des eigenen Fahrzeugs und Abstände und Entfernungen zu erkennen;
6	2.1	das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer (stillliegende Fahrzeuge, entgegenkommende Fahrzeuge, mitlaufende Fahrzeuge) zu interpretieren;
7	2.2	vom Radar bereitgestellte Informationen wie Vorauslinie, elektronische Peillinie, Ringabstände, variabler Entfernungsmessring, Zielspuren, Dezentrierung und parallele Linien zu analysieren und das Radarbild zu erklären;
8	3.1	vom eigenen Fahrzeug ausgehende Störungen durch Überprüfung der Antenne, Verringerung von Abschattungen und Mehrfachreflexionen (z. B. in Laderäumen) zu reduzieren;
9	3.2	Maßnahmen zur Reduzierung der von der Umwelt ausgehenden Störungen zu ergreifen durch Verringerung des Einflusses von Regen und Wellengang, den korrekten Umgang mit Streufeldern (z. B. an Brücken), Fehl-/Geisterechos von Hochspannungsleitungen und -kabeln sowie mit Abschattungen und Mehrwegausbreitung;
10	3.3	von anderen Navigationsradaranlagen ausgehende Störungen durch Störunterdrückung zu beseitigen;
11	4.1.	den Mitgliedern einer Decksmannschaft korrekt Aufgaben zuzuweisen;
12	4.1.	die Zusammenarbeit zwischen dem Rudergänger und der Person, die Navigationsradaranlagen verwendet, entsprechend der Sicht und der Ausführung des Steuerhauses sicherzustellen;
13	4.1	Wendegeschwindigkeitsanzeiger und Inland ECDIS oder ähnliche Anzeigen in Kombination mit Radar zu verwenden;
14	4.1.	bei eingeschränkter und bei guter Sicht entsprechend den Polizeivorschriften zu handeln;
15	4.1.	Funk und Schallzeichen zu verwenden und Kursabsprachen unter Verwendung der vom Radar bereitgestellten Informationen vorzunehmen;
16	4.1.	Kommandos an den Rudergänger zu erteilen und die erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten dieser Person zu überprüfen;
17	5.1	bei hoher Verkehrsdichte angemessene Maßnahmen zu ergreifen;
18	5.1.	bei Anlagenausfall angemessene Maßnahmen zu ergreifen;
19	5.1.	in unklaren oder gefährlichen Verkehrssituationen angemessen zu reagieren.

## 2. Technische Anforderungen an Fahrzeuge, die für praktische Prüfungen verwendet werden

Ein für praktische Prüfungen verwendetes Fahrzeug wird von Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397 erfasst.

Fahrzeuge, die für praktische Prüfungen zur Beurteilung der Befähigung eines Schiffsführers, der unter Radar fährt, verwendet werden, müssen die technischen Anforderungen nach Artikel 7.06 ES-TRIN 2017/1 <sup>(1)</sup> erfüllen. Die Fahrzeuge müssen mit einem betriebsfähigen Inland ECDIS oder einem vergleichbaren Kartenanzeigerät ausgestattet sein.

### II. STANDARDS FÜR DIE PRAKTISCHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG EINES BEFÄHIGUNGSZEUGNISSES ALS SACHKUNDIGER FÜR DIE FAHRGASTSCHIFFFAHRT

#### 1. Besondere Befähigungen und Beurteilungssituationen

Es steht den Prüfern frei, den Inhalt der einzelnen Prüfungselemente festzulegen.

Die Prüfer müssen 11 der 14 Elemente der Kategorie I prüfen, vorausgesetzt die Elemente 16 und 20 werden geprüft.

Die Prüfer müssen 7 der 8 Elemente der Kategorie II prüfen.

Die Bewerber können maximal 10 Punkte für jedes Element erreichen.

Für Kategorie I müssen die Bewerber für jedes Element mindestens 7 von 10 Punkten erreichen. Für Kategorie II müssen die Bewerber insgesamt mindestens 45 Punkte erreichen.

Nr.	Befähigungen	Prüfungselemente	Kategorie I-II
1	1.1.	Fahrgästen den Gebrauch von Rettungsringen vorzuführen;	I
2	1.1.	Fahrgästen, Mitgliedern der Decksmannschaft und Bordpersonal den Gebrauch von Rettungswesten vorzuführen, einschließlich bestimmter Einzelrettungsmittel für Personen, die keine Aufgaben nach der Sicherheitsrolle übernehmen;	I
3	1.1.	den Gebrauch geeigneter Einrichtungen für die Evakuierung in seichtes Wasser, an das Ufer oder an Bord eines anderen Fahrzeugs vorzuführen;	I
4	1.1.	den Gebrauch von Beiboote einschließlich ihres Motors und Suchscheinwerfers oder einer Plattform nach Artikel 19.15 ES-TRIN 2017/1 vorzuführen, die das Beiboote oder Sammelrettungsmittel nach Artikel 19.09 Nummern 5 bis 7 ES-TRIN 2017/1 ersetzt;	I
5	1.1.	den Gebrauch einer geeigneten Krankentrage vorzuführen;	I
6	1.1.	den Gebrauch von Verbandkästen vorzuführen;	I
7	1.1.	den Gebrauch von umluftunabhängigen Atemschutzgeräten, Ausrüstungssätzen und Fluchthauben nach Artikel 19.12 Nummer 10 ES-TRIN 2017/1 oder einer Kombination dieser Ausrüstungen vorzuführen;	I
8	2.1.	die Prüfintervalle für die unter Nummern 1 bis 7 dieser Tabelle genannte Ausrüstung zu überprüfen und überwachen;	II
9	2.1.	die erforderlichen Qualifikationen von Personen, die Verbandkästen und umluftunabhängige Atemschutzgeräte, Ausrüstungssätze sowie Fluchthauben verwenden, zu überprüfen und überwachen;	II
10	2.1.	Rettungsmittel angemessen zu verstauen und zu verteilen;	I
11	2.3.	für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität zugängliche Bereiche zu identifizieren;	II
12	1.1.	Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität den Gebrauch von Rettungsmitteln vorzuführen;	I
13	2.1	Bestandteile der Sicherheitsrolle und des Sicherheitsplans zu erläutern;	II

<sup>(1)</sup> Der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe ist abrufbar unter: <https://www.cesni.eu>

Nr.	Befähigungen	Prüfungselemente	Kategorie I-II
14	2.1.	dem Bordpersonal Aufgaben gemäß Sicherheitsrolle und Sicherheitsplan zuzuweisen;	II
15	2.3	dem Bordpersonal Aufgaben in Bezug auf den nichtdiskriminierenden Zugang und die Sicherheitseinsatzplanung für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität zuzuweisen;	II
16	2.3	Unterweisung und Instruktionen für Personen mit eingeschränkter Mobilität gemäß Anhang IV der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 zu organisieren;	I
17	2.2	die Evakuierung von Fahrgasträumen zu organisieren und die speziellen Maßnahmen zu erläutern, die im Falle von Kollision, Auflaufen, Rauchentwicklung und Brand zu ergreifen sind;	I
18	2.2.	Entstehungsbrände zu bekämpfen und wasserdichte und feuerhemmende Türen zu bedienen;	I
19	2.2.	dem Schiffsführer, den Fahrgästen und den externen Rettungskräften in einem simulierten Notfall die notwendigen Informationen bereitzustellen;	II
20	3.1	einen einfachen englischen Wortschatz und die Aussprache angemessen zu nutzen, um Fahrgäste und Bordpersonal in Standardsituationen anzuleiten und in Notfällen zu warnen und anzuleiten;	I
21	4.1	zu erklären, welche Fahrgastrechte gelten;	I
22	4.1	die anwendbaren Verfahren für die Gewährung des Zugangs und professioneller Hilfeleistung für Fahrgäste gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 umzusetzen.	II

## 2. Technische Anforderungen an Fahrzeuge und Landanlagen, die für praktische Prüfungen verwendet werden

Der Ort für die Beurteilung muss mit den für den Nachweis der in Prüfungselement Nr. 2 aufgeführten Befähigung erforderlichen Rettungsmitteln für Fahrgastschiffe ausgestattet sein, einschließlich spezieller Rettungsmittel für Kabinenschiffe gemäß anwendbarem ES-TRIN 2017/1. Er muss mit einer Sicherheitsrolle und einem Sicherheitsplan, die ES-TRIN 2017/1 entsprechen, sowie geeigneten Räumen und Ausrüstungen ausgestattet sein, um die Fähigkeit, eine Evakuierung zu organisieren, und das Brandbekämpfungs- und Reaktionsverhalten im Brandfall zu beurteilen.

Ein für praktische Prüfungen verwendetes Fahrzeug wird von Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397 erfasst.

### III. STANDARDS FÜR DIE PRAKTISCHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG EINES BEFÄHIGUNGSZEUGNISSSES ALS SACHKUNDIGER FÜR FLÜSSIGERDAS (LNG)

#### 1. Besondere Befähigungen und Beurteilungssituationen

Es steht den Prüfern frei, den Inhalt der einzelnen Prüfungselemente festzulegen. Die Prüfer müssen 9 der 11 Elemente der Kategorie I prüfen.

Die Prüfer müssen 5 der 7 Elemente der Kategorie II prüfen.

Die Bewerber können maximal 10 Punkte für jedes Element erreichen.

Für Kategorie I müssen die Bewerber für jedes geprüfte Element mindestens 7 von 10 Punkten erreichen. Für Kategorie II müssen die Bewerber insgesamt mindestens 30 Punkte erreichen.

Nr.	Befähigungen	Prüfungselemente	Kategorie I-II
1	1.1	die Besatzungsmitglieder in ihren Tätigkeiten zu unterweisen und zu überwachen, um für die Einhaltung der Rechtsvorschriften und Normen für mit LNG als Brennstoff betriebene Fahrzeuge an Bord des Schiffes und insbesondere des Bunkerverfahrens zu sorgen;	II
2	1.2	die Besatzungsmitglieder in ihren Tätigkeiten zu unterweisen und zu überwachen, um für die Einhaltung der sonstigen relevanten Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften zu sorgen;	II

Nr.	Befähigungen	Prüfungselemente	Kategorie I-II
3	2.2	Risikomanagement durchzuführen, die Sicherheit an Bord zu dokumentieren (einschließlich Sicherheitsplan und Sicherheitsanweisungen), gefährdete Bereiche, Brandschutz zu bewerten und zu überwachen und persönliche Schutzausrüstung zu benutzen;	II
4	3.1	die Wirkungsweise von LNG darzulegen;	II
5	3.1	Druck und Temperatur abzulesen, Nachlenz-, Behälter-, Leitungs-, Gasversorgungs-, Belüftungs-, Sicherheitssysteme, Ventile zu betätigen und den Boil-Off von LNG zu regeln;	I
6	4.1	die tägliche, wöchentliche und regelmäßig wiederkehrende Instandhaltung durchzuführen;	I
7	4.1	bei der Instandhaltung festgestellte Funktionsstörungen zu beheben;	I
8	4.1	Wartungsarbeiten zu dokumentieren;	II
9	5.1	Bunkerverfahren einzuleiten und zu überwachen, einschließlich Maßnahmen zur Sicherstellung des sicheren Festmachens, der ordnungsgemäßen Verlegung der Kabel und Leitungen zur Vermeidung von Leckagen, und Maßnahmen zu ergreifen, um die LNG- und Bunker Verbindung bei Bedarf jederzeit zu trennen;	I
10	5.1	für die Einhaltung der einschlägigen Sicherheitszonenvorschriften zu sorgen;	II
11	5.1	den Beginn des Bunkervorgangs zu melden;	II
12	5.1	das Bunkern nach Handbuch sicher durchzuführen, einschließlich der Fähigkeit, Druck, Temperatur und LNG-Füllhöhe in den Tanks zu überwachen;	I
13	5.1	das Leitungssystem zu entleeren, die Ventile zu schließen und das Fahrzeug von der Bunkeranlage zu trennen und nach dem Bunkern das Ende des Bunkervorgangs zu melden;	I
14	6.1	Durchführung <ul style="list-style-type: none"> <li>• der Inertisierung der LNG-Anlage,</li> <li>• des Verfahrens zum Lenzen des LNG-Lagertanks,</li> <li>• der ersten Befüllung des LNG-Lagertanks (Trocknen und Abkühlung),</li> <li>• der Inbetriebnahme nach dem Werftaufenthalt;</li> </ul>	I
15	7.1	angemessen zu handeln in Notfällen wie <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Verschüttung von LNG auf dem Deck,</li> <li><input type="checkbox"/> Hautkontakt mit LNG,</li> <li><input type="checkbox"/> Verschüttung von LNG in geschlossenen Räumen (z. B. in den Maschinenräumen),</li> <li><input type="checkbox"/> Verschüttung von LNG oder Erdgas in Räumen zwischen Barrieren (z. B. doppelwandige Lagertanks, doppelwandige Leitungen);</li> </ul>	I
16	7.1	bei einem Brand in der Nähe des LNG-Lagertanks oder in den Maschinenräumen angemessen zu reagieren;	I
17	7.1	im Falle eines Druckaufbaus in den Leitungssystemen nach Betätigung der Notabschaltung bei bevorstehender Freisetzung oder Entspannen angemessen zu reagieren;	I
18	7.1	Notfallmaßnahmen, auch während der Fernüberwachung, zu ergreifen, z. B. um LNG-Brände, Lachenbrände, Strahlbrände und Verpuffungen unter Kontrolle zu halten.	I

## 2. Technische Anforderungen an Fahrzeuge und Landanlagen, die für praktische Prüfungen verwendet werden

Das Fahrzeug und die Landanlagen müssen ausgestattet sein mit

1. Dokumenten, die für die Beurteilung verwendet werden, wie

1.1. Sicherheitsrolle (einschließlich Sicherheitsplan und Sicherheitsanweisungen) nach Artikel 30.03 ES-TRIN 2017/1,

- 1.2. Risikobewertung nach Abschnitt I Nummer 1.3 der Anlage 8 zum ES-TRIN 2017/1,
- 1.3. allen sonstigen Unterlagen, die nach Artikel 30.01 Nummer 5 ES-TRIN 2017/1 erforderlich sind, einschließlich eines detaillierten Betriebshandbuchs nach Abschnitt I Nummer 1.4.9 der Anlage 8 zum ES-TRIN 2017/1,
2. speziellen Systemen für die Nutzung von LNG,
  - 2.1. einem LNG-Bunkersystem einschließlich einer Bunkerstation,
  - 2.2. einem LNG-Behältersystem,
  - 2.3. einem LNG-Leitungssystem,
  - 2.4. einem Gasversorgungssystem,
  - 2.5. einem Gasaufbereitungssystem,
3. einem geeigneten Maschinenraum,
  - 3.1. einem Belüftungssystem,
  - 3.2. einem System zur Verhütung und Kontrolle von Leckagen,
  - 3.3. einem Überwachungs- und Sicherheitssystem und
  - 3.4. der zusätzlichen Feuerlöschanlage.

Ein für praktische Prüfungen verwendetes Fahrzeug wird von Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397 erfasst.

#### IV. STANDARDS FÜR DIE PRAKTISCHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG EINES BEFÄHIGUNGSZEUGNISSES ALS SCHIFFSFÜHRER

##### 1. Besondere Befähigungen und Beurteilungssituationen

Die Prüfung besteht aus zwei Teilen: einem Teil Reiseplanung und einem Teil Reisedurchführung. Die Prüfung zur Reisedurchführung findet in einer einzigen Sitzung statt. Jeder Teil der Prüfung besteht aus mehreren Elementen.

Für Schiffsführer, die weder ein zugelassenes Ausbildungsprogramm absolviert haben, das auf den Befähigungsstandards für die Betriebsebene beruht, noch eine Beurteilung ihrer Befähigung bei einer Verwaltungsbehörde bestanden haben, in deren Rahmen überprüft wurde, dass die Befähigungsstandards für die Betriebsebene erfüllt sind, werden die Anforderungen um die spezifischen Elemente ergänzt, die in den Standards in Abschnitt V (Zusatzmodul zur Aufsicht im Rahmen der praktischen Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer) festgelegt sind.

Inhaltlich muss die Prüfung den folgenden Anforderungen entsprechen:

##### Reiseplanung

Der Prüfungsteil Reiseplanung umfasst die in der Tabelle in Anlage 1 aufgeführten Elemente. Die Elemente werden nach ihrer Bedeutung in die Kategorien I und II eingeteilt. Aus dieser Liste sind je Kategorie 10 Elemente auszuwählen und in der Prüfung abzutesten.

##### Reisedurchführung

Der Bewerber hat nachzuweisen, dass er in der Lage ist, eine Reise durchzuführen. Eine unabdingbare Voraussetzung hierfür ist, dass er das Fahrzeug selbst steuert. Die einzelnen zu prüfenden Elemente sind in der Tabelle in Anlage 2 aufgeführt und — im Gegensatz zum Prüfungsteil Reiseplanung — sind stets sämtliche dieser Elemente abzutesten.

Es steht den Prüfern frei, den Inhalt der einzelnen Prüfungselemente festzulegen.

#### Anlage 1

##### Inhalte des Prüfungsteils Reiseplanung

In jeder Kategorie sind 10 Elemente abzutesten. Der Bewerber kann maximal 10 Punkte für jedes Element erreichen.

Für Kategorie I müssen die Bewerber für jedes geprüfte Element mindestens 7 von 10 Punkten erreichen. Für Kategorie II müssen die Bewerber insgesamt mindestens 60 Punkte erreichen.

Nr.	Befähigungen	Prüfungselemente	Kategorie I-II
1	1.1.1	auf europäischen Binnenwasserstraßen mit Schleusen und Schiffshebewerken gemäß den Frachtverträgen mit dem Spediteur zu navigieren;	I
2	1.1.3	die ökonomischen und ökologischen Aspekte des Fahrzeugbetriebs für eine effiziente und umweltfreundliche Nutzung des Fahrzeugs zu berücksichtigen;	II

Nr.	Befähigungen	Prüfungselemente	Kategorie I-II
3	1.1.4	den technischen Bauwerken und Profilen der Wasserstraßen Rechnung zu tragen und Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen;	I
4	1.2.1	eine sichere Besatzung des Fahrzeugs gemäß den anwendbaren Vorschriften sicherzustellen;	I
5	1.3.3	für einen sicheren Zugang zum Fahrzeug zu sorgen;	II
6	2.1.1	die Grundsätze des Schiffsbaus in der Binnenschifffahrt zu beachten;	II
7	2.1.2	die Konstruktion von Fahrzeugen und ihr Verhalten im Wasser, insbesondere im Hinblick auf Stabilität und Festigkeit, zu unterscheiden;	II
8	2.1.3	die Bauteile des Fahrzeugs und die Schadenskontrolle und -analyse zu verstehen;	II
9	2.1.4	Maßnahmen zum Schutz der Wasserdichtigkeit des Fahrzeugs zu ergreifen;	I
10	2.2.1	die Funktionen der Fahrzeugausrüstung zu verstehen;	II
11	2.2.2	die speziellen Anforderungen bei der Beförderung von Ladung und Fahrgästen zu beachten;	I
12	3.1.1	die einschlägigen nationalen, europäischen und internationalen Vorschriften, Codes und Standards für die Beförderung von Ladung zu verstehen;	II
13	3.1.2	Staupläne unter Berücksichtigung von Kenntnissen über das Laden von Ladungen und Ballastsysteme zu erstellen, um die Belastung des Schiffskörpers in annehmbaren Grenzen zu halten;	I
14	3.1.3	die Be- und Entladevorgänge im Hinblick auf eine sichere Beförderung zu kontrollieren;	I
15	3.1.4	verschiedene Güter und deren Eigenschaften zu unterscheiden, um ein sicheres Laden der Güter nach dem Stauplan zu überwachen und zu gewährleisten;	II
16	3.2.1	die Auswirkungen von Ladung und Ladevorgängen auf Trimmelage und Stabilität zu beachten;	I
17	3.2.2	die effektive Tonnage des Fahrzeugs zu überprüfen, Stabilitäts- und Trimmogramme sowie Geräte zur Festigkeitsberechnung, einschließlich automatischer datenbasierter Ausrüstung (ADB-Ausrüstung), zur Überprüfung von Stauplänen zu verwenden;	I
18	3.3.1	die einschlägigen nationalen, europäischen und internationalen Vorschriften, Codes und Standards für die Beförderung von Fahrgästen zu verstehen;	II
19	3.3.2	Sicherheitsübungen gemäß der Sicherheitsrolle zu organisieren und zu überwachen, um ein sicheres Verhalten in möglichen Gefahrensituation zu gewährleisten;	II
20	3.3.3	mit Fahrgästen in Notsituationen zu kommunizieren;	I
21	3.3.4	eine Analyse der Gefahren an Bord bezüglich der Beschränkung des Zugangs für Fahrgäste festzulegen und zu überwachen sowie ein wirksames Bordschutzsystem zu erstellen, um unbefugten Zutritt zu verhindern;	II
22	3.3.5	Berichte von Fahrgästen (d. h. über unvorhergesehene Ereignisse, Beleidigungen, Vandalismus) zu analysieren, um angemessen zu reagieren;	II
23	4.4.1	mögliche Schäden an elektrischen und elektronischen Geräten an Bord zu verhüten;	II
24	4.5.3	technische und interne Dokumentation auszuwerten;	II

Nr.	Befähigungen	Prüfungselemente	Kategorie I-II
25	5.1.1	ein sicheres Verhalten der Besatzungsmitglieder in Bezug auf die Verwendung von Werk- und Zusatzstoffen zu gewährleisten;	II
26	5.1.2	Arbeitsaufträge so festzulegen, zu überwachen und zu kontrollieren, dass die Besatzungsmitglieder in der Lage sind, Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten eigenständig durchzuführen;	II
27	5.1.3	Materialien und Werkzeug unter Berücksichtigung des Gesundheits- und Umweltschutzes zu kaufen und zu prüfen;	II
28	5.1.4	sicherzustellen, dass Drähte und Seile den Angaben des Herstellers und ihrem Verwendungszweck entsprechend eingesetzt werden;	II
29	6.3.2	die nationale, europäische und internationale Sozialgesetzgebung anzuwenden;	II
30	6.3.3	ein striktes Alkohol- und Drogenverbot durchzusetzen und bei Verstößen angemessen zu reagieren, Verantwortung zu übernehmen und die Folgen von Fehlverhalten aufzuzeigen;	II
31	6.3.4	die Beschaffung und Zubereitung von Mahlzeiten an Bord zu organisieren;	II
32	7.1.1	nationale und internationale Rechtsvorschriften anzuwenden und geeignete Maßnahmen für Gesundheitsschutz und Unfallverhütung zu ergreifen;	II
33	7.1.2	die Gültigkeit des Zeugnisses des Fahrzeugs und anderer für das Fahrzeug und dessen Betrieb relevanter Dokumente zu kontrollieren und zu überwachen;	I
34	7.1.3	die Sicherheitsvorschriften bei allen Arbeitsabläufen durch entsprechende Sicherheitsmaßnahmen einzuhalten, um Unfälle zu vermeiden;	I
35	7.1.4	alle für die Reinigung geschlossener Räume erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen vor dem Öffnen, Betreten und Reinigen dieser Räume durch andere Personen zu kontrollieren und zu überwachen;	II
36	7.2.5	Rettungsmittel und die korrekte Anwendung persönlicher Schutzausrüstung zu kontrollieren;	II
37	7.3.1	Vorbereitungen für Rettungspläne für verschiedene Arten von Notfällen einzuleiten;	II
38	7.4.1	Vorsichtsmaßnahmen gegen Umweltverschmutzung zu ergreifen und entsprechende Ausrüstung zu verwenden;	II
39	7.4.2	die Umweltschutzgesetze anzuwenden;	II
40	7.4.3	Geräte und Materialien wirtschaftlich und umweltfreundlich einzusetzen.	II

## Anlage 2

**Inhalte des Prüfungsteils Reisedurchführung**

Alle hier genannten Prüfungselemente müssen abgeprüft werden. Für jedes Element muss der Bewerber mindestens 7 von maximal 10 Punkten erreichen.

Nr.	Befähigungen	Prüfungselemente
1	1.1.1	das Fahrzeug situationsgerecht und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben des Verkehrsrechts zu führen und zu manövrieren (in Abhängigkeit von Strömungsgeschwindigkeit und -richtung, Prüfung von Wasser- und Abladetiefe, Flottwasser, Verkehrsdichte, Interaktion mit anderen Fahrzeugen usw.);
2	1.1.4	das An- bzw. Ablegen des Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen sachgerecht und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben bzw. Sicherheitsvorschriften durchzuführen;
3	1.1.5	bei Bedarf Navigationssysteme nachzujustieren oder neu einzustellen;
4	1.1.5	den Navigationssystemen alle für die Fahrt relevanten Informationen zu entnehmen und diese für eine angepasste Fahrweise zu nutzen;
5	1.1.6	die notwendigen Geräte im Fahrstand (Navigationssysteme wie Inland AIS, Inland ECDIS) in Betrieb zu nehmen und einzustellen;
6	2.2.2	zu prüfen, ob das Fahrzeug den Vorschriften entsprechend für die Fahrt bereit ist und die Ladung und andere Gegenstände den Vorschriften entsprechend sicher gestaut sind;
7	4.2.2	sachgerecht auf (ggf. zu simulierende) Störungen des Fahrbetriebs (z. B. Anstieg der Kühlwassertemperatur, Abfall des Maschinenöldrucks, Ausfall der Hauptmaschine(n), Ausfall des Steuerruders, Funkstörungen/Ausfall des Funkgeräts oder unklare Fahrtrichtung anderer Fahrzeuge) zu reagieren, über das weitere Vorgehen entscheiden und angemessene Instandhaltungsmaßnahmen veranlassen oder durchführen, um einen sicheren Fahrbetrieb zu gewährleisten;
8	5.1.2	eine Fahrweise zu wählen, die es erlaubt, Unfallrisiken frühzeitig zu erkennen, und materialschonend ist; die zur Verfügung stehenden Indikatoren regelmäßig zu kontrollieren;
9	6.1.1	zielgerichtet zu kommunizieren, sowohl mit den Besatzungsmitgliedern (On-Board-Kommunikation) in Bezug auf einzelne Manöver und im Rahmen von Personalgesprächen (z. B. Unterweisungen) als auch mit Personen, mit denen Absprachen getroffen werden müssen (unter Nutzung aller Funkverkehrsnetze);
10	6.2.2	während der jeweiligen Tätigkeiten mit den betreffenden Personen (an Bord) und mit anderen Akteuren (Revierzentrale, andere Fahrzeuge usw.) den Vorschriften entsprechend (Netze, Wasserstraßen entlang der Reiseroute) zu kommunizieren; Funk/Telefon zu nutzen;
11	7.3.3	eine (ggf. zu simulierende) Notsituation (z. B. über Bord gegangene Person, Anlagenausfall, Brand an Bord, Austritt von Gefahrstoffen, Leckagen) durch schnelle und umsichtige Durchführung von Manövern oder Maßnahmen zur Rettung bzw. Schadensbegrenzung zu bewältigen; die in Notfällen relevanten Personen und zuständigen Behörden zu benachrichtigen bzw. zu informieren;
12	7.3.4	bei Störungen mit den betreffenden Personen (an Bord) und mit anderen Akteuren (Nutzung von Funk, Telefon) zu kommunizieren, um Probleme zu lösen.

**2. Technische Anforderungen an Fahrzeuge, die für praktische Prüfungen verwendet werden**

Ein für praktische Prüfungen verwendetes Fahrzeug wird von Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397 erfasst.

**V. STANDARDS FÜR DAS ZUSATZMODUL ZUR AUFSICHT IM RAHMEN DER PRAKTISCHEN PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG EINES BEFÄHIGUNGSZEUGNISSES ALS SCHIFFSFÜHRER**

Bewerber, die weder ein zugelassenes Ausbildungsprogramm absolviert haben, das auf den Befähigungsstandards für die Betriebsebene beruht, noch eine Beurteilung ihrer Befähigung bei einer Verwaltungsbehörde bestanden haben, in deren Rahmen überprüft wurde, dass die Befähigungsstandards für die Betriebsebene erfüllt sind, müssen dieses Modul bestehen.

Zusätzlich zu den Anforderungen, die in den Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer genannt sind, sind folgende Anforderungen zu erfüllen.

## 1. Besondere Befähigungen und Beurteilungssituationen

Es steht den Prüfern frei, den Inhalt der einzelnen Prüfungselemente festzulegen. Die Prüfer müssen 20 der 25 Elemente der Kategorie I prüfen.

Die Prüfer müssen 8 der 12 Elemente der Kategorie II prüfen.

Die Bewerber können maximal 10 Punkte für jedes Element erreichen.

Für Kategorie I müssen die Bewerber für jedes Element mindestens 7 von 10 Punkten erreichen. Für Kategorie II müssen die Bewerber insgesamt mindestens 40 Punkte erreichen.

Nr.	Befähigungen	Prüfungselemente	Kategorie I-II
1	0.1.1	die an Bord verfügbaren Materialien wie Winden, Poller, Seile und Drähte unter Berücksichtigung der relevanten Arbeitssicherheitsmaßnahmen einschließlich des Gebrauchs persönlicher Schutz- und Rettungsausrüstung zu nutzen;	I
2	0.1.2	Schubverbände unter Einsatz der erforderlichen Ausrüstung und Materialien zu kuppeln und zu entkuppeln;	I
3	0.1.2	die an Bord für das Kuppeln verfügbare Ausrüstung und verfügbaren Materialien unter Berücksichtigung der relevanten Arbeitssicherheitsmaßnahmen einschließlich des Gebrauchs persönlicher Schutz- und Rettungsausrüstung zu nutzen;	I
4	0.1.3	Ankermanöver vorzuführen;	I
5	0.1.3	die an Bord für das Ankern verfügbare Ausrüstung und verfügbaren Materialien unter Berücksichtigung der relevanten Arbeitssicherheitsmaßnahmen einschließlich des Gebrauchs persönlicher Schutz- und Rettungsausrüstung zu nutzen;	I
6	0.1.4	die Wasserdichtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen;	I
7	0.1.4	Arbeiten gemäß der Prüfliste an Deck und in den Aufenthaltsräumen durchzuführen, wie die Wasserabdichtung und Sicherung von Luken und Laderäumen;	I
8	0.1.5	den Mitgliedern der Decks Mannschaft die anwendbaren Verfahren beim Durchfahren von Schleusen, Wehren und Brücken zu erklären und vorzuführen	II
9	0.1.6	das Tag- und Nachtkennzeichnungssystem, die Zeichen und Schallzeichen des Fahrzeugs zu bedienen und zu warten;	I
10	0.3.3	Verfahren zur Bestimmung der Menge geladener oder gelöschter Ladung anzuwenden;	II
11	0.3.3	die Menge flüssiger Ladung unter Verwendung von Sondierungen und/oder Tanktabellen zu berechnen;	II
12	0.4.1	den Maschinenraum den Verfahren gemäß zu bedienen und zu kontrollieren;	I
13	0.4.1	die sichere Funktion, Betriebsweise und Instandhaltung des Bilge- und Ballastsystems zu erklären, einschließlich Meldung von Zwischenfällen im Zusammenhang mit Umpumpvorgängen und Fähigkeit, Tankfüllstände korrekt zu messen und zu melden;	II
14	0.4.1	das Abschalten der Maschinen nach dem Einsatz vorzubereiten und durchzuführen;	I
15	0.4.1	Bilge-, Ballast- und Ladungspumpensysteme zu bedienen;	I
16	0.4.1	die hydraulischen und pneumatischen Systeme zu benutzen;	I
17	0.4.2	die Schalttafel zu benutzen;	I
18	0.4.2	den Landanschluss zu benutzen;	I
19	0.4.3	sichere Arbeitsverfahren bei der Wartung und Instandsetzung von Maschinen und Geräten/Anlagen anzuwenden;	I

Nr.	Befähigungen	Prüfungselemente	Kategorie I-II
20	0.4.5	Pumpen, Rohrleitungssysteme, Bilge- und Ballastsysteme zu warten und instand zu halten;	II
21	0.5.1	unter Einhaltung der Hygienevorschriften sämtliche Wohnräume und das Steuerhaus zu reinigen sowie den Haushalt ordnungsgemäß zu führen; dies schließt die Verantwortung für den eigenen Wohnraum ein;	II
22	0.5.1	die Maschinenräume und die Maschinen unter Einsatz der geeigneten Reinigungsmaterialien zu reinigen;	I
23	0.5.1	die äußeren Teile, den Körper und die Decks des Fahrzeugs in der korrekten Reihenfolge unter Einsatz der gemäß den Umweltvorschriften geeigneten Materialien zu reinigen und zu konservieren;	II
24	0.5.1	für die Entsorgung der Fahrzeug- und Haushaltsabfälle gemäß den Umweltvorschriften zu sorgen;	II
25	0.5.2	für sämtliche technische Ausrüstung gemäß den Anweisungen Sorge zu tragen und Wartungsprogramme (auch digitale) zu verwenden;	I
26	0.5.3	Seile und Drähte gemäß den Methoden und Vorschriften für sicheres Arbeiten zu verwenden und zu lagern;	II
27	0.5.4	Drähte und Seile zu spleißen, Knoten entsprechend ihrem Verwendungszweck anzuwenden und Drähte und Seile instand zu halten;	I
28	0.6.1	die erforderlichen technischen und nautischen Begriffe sowie Begriffe im Zusammenhang mit sozialen Aspekten in Standardredewendungen zu verwenden;	I
29	0.7.1	Gefahren im Zusammenhang mit Gefahrenmomenten an Bord zu vermeiden;	I
30	0.7.1	für Personal oder Fahrzeug potenziell gefährliche Tätigkeiten zu verhindern;	I
31	0.7.2	persönliche Schutzausrüstung zu benutzen;	I
32	0.7.3	Schwimmkenntnisse für Rettungsarbeiten einzusetzen;	II
33	0.7.3	Rettungsausrüstung bei Rettungsarbeiten zu benutzen und Betroffene zu retten und zu transportieren;	II
34	0.7.4	Fluchtwege frei zu halten;	II
35	0.7.5	Notfallkommunikations- und Alarmsysteme sowie -ausrüstung zu benutzen;	I
36	0.7.6, 0.7.7	verschiedene Methoden der Brandbekämpfung und Löschgeräte und feste Löschanlagen anzuwenden;	I
37	0.7.8	Erste Hilfe zu leisten.	I

## 2. Mindestanforderungen an Fahrzeuge, die für praktische Prüfungen verwendet werden

Ein für praktische Prüfungen verwendetes Fahrzeug wird von Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397 erfasst.

## STANDARDS FÜR DIE ZULASSUNG VON SIMULATOREN

## I. TECHNISCHE UND FUNKTIONALE ANFORDERUNGEN AN FAHRSIMULATOREN UND RADARSIMULATOREN IN DER BINNENSCHIFFFAHRT

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahrsimulator	Radarsimulator
1.	Navigationsradaranlage für die Binnenschifffahrt	Am Simulator muss mindestens eine Navigationsradaranlage für die Binnenschifffahrt mit denselben Funktionalitäten wie eine typgenehmigte Navigationsradaranlage für die Binnenschifffahrt gemäß ES-TRIN installiert sein.	Es muss überprüft werden, ob die Anlage über dieselben Funktionalitäten wie eine typgenehmigte Navigationsradaranlage für die Binnenschifffahrt verfügt.	x	x
2.	Kommunikationsanlage	Der Simulator muss mit einer Kommunikationsanlage ausgestattet sein, bestehend aus — einer internen Wechselsprechanlage und — zwei unabhängigen UKW-Funkverkehrssystemen für Binnengewässer.	Es muss überprüft werden, ob der Simulator mit einer Kommunikationsanlage ausgestattet ist.	x	x
3.	Inland ECDIS	Am Simulator muss mindestens ein Inland ECDIS installiert sein.	Es muss überprüft werden, ob die Anlage über dieselben Funktionalitäten wie ein Inland ECDIS verfügt.	x	
4.	Übungsgebiet	Das Übungsgebiet enthält mindestens einen repräsentativen Fluss mit Seitenarmen oder Kanälen und Häfen.	Sichtkontrolle des Gebiets	x	x
5.	Schallsignale	Schallsignale können durch Fußpedale oder Tasten abgegeben werden.	Es muss überprüft werden, ob die Fußpedale oder Tasten ordnungsgemäß funktionieren.	x	x
6.	Nachtzeit-Navigationslichtertafel	Die Nachtzeit-Navigationslichtertafel wird am Simulator installiert.	Es muss überprüft werden, ob die Nachtzeit-Navigationslichtertafel ordnungsgemäß funktioniert.	x	x
7.	Mathematische Modelle für das Fahrzeug	Mindestens drei mathematische Modelle für repräsentative Fahrzeugtypen mit verschiedenen Antriebsmodellen und Ladebedingungen, insbesondere ein kleines Fahrzeug (z. B. ein Schleppboot), ein mittelgroßes Fahrzeug (z. B. 86 m Länge) und ein großes Fahrzeug (z. B. 110 m oder 135 m Länge).	Es muss überprüft werden, ob die drei obligatorischen Modelle vorhanden sind.	x	
8.	Mathematische Modelle für das Fahrzeug	Mindestens ein mathematisches Modell für einen repräsentativen Fahrzeugtyp (z. B. 86 m Länge).	Es muss überprüft werden, ob das obligatorische Modell vorhanden ist.		x
9.	Anzahl verfügbarer Zielfahrzeuge <sup>(1)</sup>	Der Simulator muss Zielfahrzeuge von mindestens 5 Klassen der CEMT (Conférence européenne des ministres des transports) umfassen.	Es muss überprüft werden, ob die erforderliche Anzahl und Vielfalt an Zielfahrzeugen verfügbar ist.	x	x
10.	Arbeitsplatz des Bedieners	Der Bediener muss in der Lage sein, auf allen UKW-Kanälen zu kommunizieren. Der Bediener muss in der Lage sein, die Nutzung der Kanäle zu überwachen.	Es muss überprüft werden, ob der Bediener auf allen UKW-Kanälen kommunizieren und die Nutzung aller Kanäle überwachen kann.	x	x

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahrssimulator	Radarsimulator
11.	Verschiedene Übungen	Es muss die Möglichkeit bestehen, verschiedene Übungen zu erstellen, zu speichern und durchzuführen, die während der Durchführung veränderbar sind.	Es sind verschiedene Operationen durchzuführen.	x	x
12.	Trennbare Übungen	Bei der Prüfung von mehr als einem Bewerber dürfen die Übungen eines Bewerbers die Prüfung eines anderen Bewerbers nicht beeinträchtigen.	Die Übung ist für jeden Bewerber wiederzugeben.	x	x
13.	Brückenfunktionen und -gestaltung des Fahrzeugs	Der Steuerhausbereich muss als Radareinmannsteuerstand gemäß ES-TRIN 2017/1 gestaltet sein.	Es muss überprüft werden, ob die Brückengestaltung und die Ausstattungsfunktionen den geltenden technischen Vorschriften für Binnenschiffe entsprechen. Es muss überprüft werden, ob das Steuerhaus für Einmannsteuerung ausgelegt ist.	x	x
14.	Steuerstände (Brücke/Kabine)	Die Steuerstände ähneln in Form und Größe denen auf Fahrzeugen auf Binnenwasserstraßen.	Sichtprüfung	x	x
15.	Arbeitsplatz des Bedieners	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Es muss ein separater Raum vorhanden sein, in dem Bediener und Prüfer Platz nehmen können und in dem der Prüfer das Radarbild des Bewerbers sehen kann.</li> <li>2. Steuerhaus und Bedienplatz müssen voneinander getrennt sein. Sie müssen so schalldicht wie möglich sein.</li> <li>3. Der Bediener muss in der Lage sein, mindestens zwei UKW-Kanäle gleichzeitig zu bedienen.</li> <li>4. Der Bediener muss klar erkennen können, welchen Funkkanal der Bewerber nutzt.</li> </ol>	Sichtprüfung des Arbeitsplatzes des Bedieners und Funktionalitätsprüfung	x	x
16.	Briefing-/Debriefing-Arbeitsplatz	Möglichkeit zur Wiedergabe am Arbeitsplatz des Bedieners oder an einem Debriefing-Arbeitsplatz.	Beurteilungstätigkeiten müssen überwacht werden.	x	x
Eigenes Fahrzeug <sup>(2)</sup>					
17.	Freiheitsgrade	Der Simulator muss die Bewegung in sechs Freiheitsgraden visualisieren können.	<p>Die am Simulator realisierten Freiheitsgrade können durch Überwachung des Sichtsystems oder durch Instrumente beurteilt werden. Folgende Manöver werden daher mit kleinen Fahrzeugen durchgeführt, die sich in der Regel charakteristischer und schneller bewegen als größere Fahrzeuge.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Wenn der Horizont beim Blick nach vorne während der Navigation in Kurven schwingt, wird die Rollbewegung ausgeführt.</li> <li>— Wenn der Bug des Fahrzeugs mit starken Längsbeschleunigungen hebt und senkt, wird die Stampfbewegung ausgeführt.</li> <li>— Wenn sich die Echolotanzeige bei höheren Geschwindigkeiten und konstanter Wassertiefe ändert, wird die Tauchbewegung ausgeführt. Dieser Test setzt die Modellierung des Squat-Effekts voraus.</li> </ul>	x	

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahr- simu- lator	Radarsimul- ator
18.	Freiheitsgrade	Der Simulator muss die Bewegung in drei Freiheitsgraden visualisieren können.	Die am Simulator realisierten Freiheitsgrade müssen beurteilt werden.		x
19.	Antriebssystem	Die Simulation aller Komponenten wird realitätsnah ausgeführt und berücksichtigt alle relevanten Einflüsse.	Das Antriebssystem muss durch Beschleunigungs- und Stoppmanöver getestet werden, bei denen die Leistung des Motors (bezüglich der Reaktion auf den Gashebel) und des Fahrzeugs (bezüglich der maximalen Geschwindigkeit und des Zeitverhaltens) beobachtet werden kann.	x	x
20.	Steuergeräte	Das Steuergerät verhält sich in Bezug auf die Wendegeschwindigkeit des Ruders realitätsgetreu und berücksichtigt die wichtigsten Einflüsse.	Die Qualität der Simulation der Steuergeräte kann durch verschiedene Untersuchungen getestet werden. Einschränkungen sind gegeben, wenn das Verhalten nicht ohne Zustandsvariablenprotokolle bewertet werden kann. — Reaktion: Das Steuergerät wird in der Vorwärts- und Rückwärtsbewegung eingesetzt. Dabei wird beobachtet, ob Richtungsänderungen des Fahrzeugs ausgelöst werden. — Wendegeschwindigkeit des Ruders: Das Steuergerät wird eingesetzt und die Wendegeschwindigkeit auf dem Display beobachtet. Es kann gemessen werden, ob die Wendegeschwindigkeit realistisch ist.	x	x
21.	Flachwassereffekte	Der Effekt einer begrenzten Wassertiefe auf den Energiebedarf und das Manövrierverhalten ist hinsichtlich der Qualität korrekt modelliert.	Es werden zwei Arten von Tests vorgeschlagen, anhand deren die Qualität hinsichtlich der Berücksichtigung des Flachwassereinflusses beurteilt werden kann: Geradausfahrt: Bei verschiedenen Wassertiefen wird die erreichte Höchstgeschwindigkeit gemessen, mit der Geschwindigkeit bei tiefem Wasser standardisiert und gegen den Parameter Tiefgang zu Wassertiefe (T/h) aufgetragen. Der Vergleich mit vorhandenen Daten aus Modellversuchen gibt Aufschluss über die Qualität des Flachwassereinflusses in der Simulation. Drehkreis: Bei Betrieb eines Fahrzeugs mit konstanter Leistung und einem Ruderwinkel von 20 ° auf seitlich unbegrenztem Wasser können die Werte von Geschwindigkeit, Driftwinkel, Wendegeschwindigkeit und Drehkreisdurchmesser eines stationär wendenden Fahrzeugs bei schrittweise reduzierter Wassertiefe erfasst werden. Durch Auftragen dieser Daten gegen T/h kann festgestellt werden, wie sich Driftwinkel, Wendegeschwindigkeit, Geschwindigkeit und Durchmesser mit der Wassertiefe ändern.	x	

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahrsimulator	Radarsimulator
22.	Einfluss der Strömung	Im Fahrzeug gibt es mindestens zwei Messpunkte für die Strömungsmessung, sodass das aktuelle Giermoment berechnet werden kann.	<p>Es sind Tests geplant, um zu prüfen, ob das Leistungsmerkmal vorhanden ist und wie es in der Simulation eingesetzt wird.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Ein eigenes Fahrzeug ohne Antrieb wird in einen Fluss mit vorhandener Strömung gesetzt. Es wird beobachtet, ob das Fahrzeug von der Strömung erfasst wird. Außerdem wird geprüft, ob es auf die Strömungsgeschwindigkeit beschleunigt wird. Folgt die Strömung der Flussrichtung, wird weiter geprüft, ob sich das Fahrzeug leicht dreht.</li> <li>— Ein Test mit der Hafeneinfahrt eines Flusses mit Strömung zeigt, inwieweit der Simulator das durch die nichthomogene Strömung verursachte Giermoment realistisch berechnet.</li> </ul>	x	x
23.	Einfluss von Wind	Der Einfluss des Windes erzeugt Kräfte in der horizontalen Ebene entsprechend der tatsächlichen Windgeschwindigkeit und -richtung. Der Wind erzeugt zudem Gier- und Rollbewegungen.	<p>Um das Qualitätsniveau des Windeinflusses zu überprüfen, können verschiedene Tests durchgeführt werden. Um diese Effekte einfach feststellen zu können, müssen relativ hohe Windgeschwindigkeiten gewählt werden.</p> <p>Der Test ist wie folgt auszuführen: Führen sie einen Test für Gegen- und Seitenwind bei zwei verschiedenen Windgeschwindigkeiten in einem Bereich durch, der nur unter dem Einfluss von Wind steht. Starten Sie den Wind und beobachten Sie das Verhalten. Stoppen Sie den Wind und beobachten Sie erneut das Verhalten. Beginnen Sie mit einem nicht bewegten Fahrzeug.</p>	x	
24.	Wandeffekt	Seitenkraft und Giermoment können sich mit Uferabstand und Geschwindigkeit entsprechend ändern.	<p>Zur Überprüfung des Wandeffekts am Simulator ist ein Übungsgelände erforderlich, das eine einseitige Böschung oder Mauer aufweist. Folgende Tests müssen durchgeführt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Das Fahrzeug fährt parallel zur Mauer. Es wird geprüft, ob die geradlinige Bewegung beeinflusst wird und ob das Fahrzeug von der Mauer angezogen wird und der Bug sich von ihr abwendet.</li> <li>— Der Abstand zum Ufer bzw. zur Mauer und die Geschwindigkeit des Fahrzeugs werden variiert, um die Änderung der Effekte zu beobachten.</li> </ul>	x	
25.	Wechselwirkung von Fahrzeug zu Fahrzeug	Die Fahrzeuge beeinflussen einander und es werden realistische Effekte berechnet.	Zur vollständigen Überprüfung der Wechselwirkung von Fahrzeug zu Fahrzeug wird am Simulator eine Übung mit zwei eigenen Fahrzeugen auf seitlich unbegrenztem Wasser gestartet. Ist dies nicht möglich, kann der Test auch mit einem Verkehrsfahrzeug als dem anderen Fahrzeug durchgeführt werden. Für eine gute Beurteilung der Ergebnisse starten die Fahrzeuge in parallelen Läufen in relativ geringem seitlichen Abstand.	x	

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahrsimulator	Radarsimulator
			<ul style="list-style-type: none"> <li>— Sowohl beim Überholen als auch beim Begegnen wird geprüft, inwieweit das eigene Fahrzeug Anziehung und Rotation zeigt.</li> <li>— Die Wassertiefe ist reduziert. Es wird geprüft, ob die Wechselwirkungseffekte zunehmen.</li> <li>— Der Abstand zwischen den Fahrzeugen wird erhöht, um festzustellen, ob die Effekte abnehmen.</li> <li>— Die Geschwindigkeit des anderen Fahrzeugs wird erhöht. Der funktionelle Zusammenhang zwischen dem Effekt der Vorbeifahrt eines Fahrzeugs und der Begegnungsgeschwindigkeit wird geprüft.</li> </ul>		
26.	Squat	Sowohl die dynamische Tauchung als auch die dynamische Trimmung werden abhängig von Geschwindigkeit, Wassertiefe und Einsenkung modelliert.	<p>Diese Funktionalität wird am besten in einem Bereich mit seitlich unbegrenztem Wasser und konstanter Wassertiefe getestet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Ein Probelauf muss zeigen, ob die Funktionalität „Squat“ mit Echoloten überprüft werden kann.</li> <li>— Unterschiedliche Werte für die Unterkieffreiheit an Bug und Heck zeigen an, ob das Fahrzeug trimmt.</li> <li>— Mit zunehmender Geschwindigkeit wird der funktionelle Zusammenhang zwischen Squat (Differenz zwischen Unterkieffreiheit bei Stillstand und Bewegung) und Fahrgeschwindigkeit überprüft.</li> <li>— Es wird geprüft, ob der Squat bei konstanter Geschwindigkeit, aber abnehmender Wassertiefe zunimmt.</li> </ul>	x	
27.	Kanaleffekt	Berücksichtigung der korrekten Rückströmung. Die Rückströmung ist nicht linear zur Fahrzeuggeschwindigkeit.	<p>Die Rückströmung ist ein physikalischer Effekt, der im Simulator als eine auf das Fahrzeug ausgeübte Widerstandskraft eingebracht wird. Um dies zu testen, wird ein Fahrzeug in einen engen Kanal gesetzt, das Fahrzeug läuft stabil mit konstanter Leistung. Anschließend wird die Geschwindigkeit gemessen. Die Leistung wird erhöht und die Geschwindigkeit gemessen. Der Test wird in offenem Wasser mit gleicher konstanter Leistung (zwei Stufen) wiederholt. Der zu beobachtende Effekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Die Geschwindigkeit im engen Kanal ist geringer als in offenen Gewässern bei gleicher Leistungseinstellung.</li> <li>— Bei einer höheren Leistungseinstellung ist der Geschwindigkeitsunterschied größer als bei einer niedrigeren Leistungseinstellung.</li> </ul>	x	
28.	Schleuseneffekt	In einer Schleuse erfährt das Fahrzeug dieselben Effekte wie in einem Kanal. Die Schleuse erzeugt einen zusätzlichen Effekt durch eine vom Fahrzeug verursachte Verdrängungsströmung mit einem großen Blockierungsfaktor beim Einfahren in die Schleuse (Kolbeneffekt).	Der Test für den Kanaleffekt zeigt die Rückströmung. Dieser Test muss nicht wiederholt werden. Der Kolbeneffekt kann wie folgt nachgewiesen werden:	x	

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahrsimulator	Radarsimulator
			<ul style="list-style-type: none"> <li>— Bringen Sie das Fahrzeug mit relativ hoher Geschwindigkeit in die Schleuse. Das Fahrzeug erfährt nach dem Einfahren in die Schleuse zusätzlichen Widerstand (Verlangsamung). Wenn der Antrieb gestoppt ist, sind die Rückwärtskräfte noch vorhanden und das Fahrzeug fährt leicht rückwärts.</li> <li>— Starten Sie in der Schleuse, stellen Sie den Antrieb fest ein. Das Fahrzeug verlässt die Schleuse und erfährt durch den Kolbeneffekt eine Widerstandskraft. Nach Verlassen der Schleuse (das Fahrzeug befindet sich außerhalb der Schleuse) hört die Widerstandskraft auf, was durch einen beobachtbaren plötzlichen Geschwindigkeitsanstieg angezeigt wird.</li> </ul>		
29.	Grundberührungen	Grundberührungen verlangsamen das Fahrzeug, sie können akustisch wahrgenommen werden, führen jedoch nicht in jedem Fall zum Anhalten des Fahrzeugs. Grundberührungen werden dem Bediener gemeldet.	Zur Überprüfung der Grundberührungen ist ein Übungsgelände mit ebenem sowie sanft ansteigendem Boden erforderlich. Dabei geht es um die Existenz geeigneter Tiefeninformationen im Simulator selbst und nicht um die Darstellung im Sichtsystem. Bei Aufgundlaufen an einem Strand muss geprüft werden, ob das Fahrzeug tatsächlich stoppt, und wenn ja, ob es abrupt stoppt oder sich verlangsamt. Während des Aufgundlaufens muss die Änderung der horizontalen Ebene des Fahrzeugs mit dem Sichtsystem überprüft werden. Bei extremen Flachwasserfahrten über einen flachen Boden muss geprüft werden, ob das Fahrzeug bei kontinuierlicher Geschwindigkeitssteigerung den Grund wegen des Squats berührt. Bei allen Grundberührungen ist zu prüfen, ob dieser Vorfall von einem Geräusch begleitet wird.	x	
30.	Grundberührungen Kollision Fahrzeug-Ufer, Kollision Fahrzeug-Fahrzeug, Kollision Fahrzeug-Brücke	Grundberührungen und Kollisionen Fahrzeug-Ufer, Fahrzeug-Fahrzeug oder Fahrzeug-Brücke werden dem Bewerber und dem Bediener mitgeteilt.	Sichtprüfung		x
31.	Kollision Fahrzeug-Ufer	Kollisionen Fahrzeug-Ufer werden in der Simulation zumindest durch ein Geräusch signalisiert. Die Simulation verlangsamt das Fahrzeug. Die Berechnung der Kollision erfolgt anhand eines zweidimensionalen Fahrzeugmodells.	Die Simulation der Kollision Fahrzeug-Ufer kann nur für Übungsbereiche mit unterschiedlichen Objekten am Ufer getestet werden. Durch das Fahren gegen verschiedene Objekte kann getestet werden, ob der Simulator diese erkennen und darauf reagieren kann.	x	

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahrsimulator	Radarsimulator
			<p>Für verschiedene Objekte wird geprüft, ob es bestimmte Typen gibt, bei denen keine Kollisionsreaktion auftritt.</p> <p>Das Geräusch für die Kollision kann, falls vorhanden, mit dem Audiosystem des Simulators getestet werden.</p> <p>Die Beobachtung der Kollision im Sichtsystem zeigt, ob die Kollision abrupt erfolgt oder ob eine Knautschzone simuliert wird.</p> <p>Eine Kollision mit einem flachen Winkel bei niedriger Geschwindigkeit kann zeigen, ob ein elastischer Stoß berechnet wird.</p>		
32.	Kollision Fahrzeug-Fahrzeug	Kollisionen Fahrzeug-Fahrzeug werden in der Simulation zumindest durch ein Geräusch signalisiert. Die Simulation verlangsamt das Fahrzeug. Die Berechnung der Kollision erfolgt anhand eines zweidimensionalen Fahrzeugmodells.	<p>Unter der Voraussetzung, dass es für das eigene Fahrzeug keinen Unterschied macht, ob das andere Fahrzeug, mit dem es kollidiert, ein anderes eigenes Fahrzeug oder ein Verkehrsfahrzeug ist, können verschiedene Kollisionen durchgeführt werden.</p> <p>Es wird überprüft, welche Reaktion am Simulator bei einer Kollision Fahrzeug-Fahrzeug für das eigene Fahrzeug auftritt und ob ein Geräusch wahrnehmbar ist.</p> <p>Am Arbeitsplatz des Ausbilders wird mit ausreichender Vergrößerung geprüft, ob die Konturen des Fahrzeugs zur Kollisionserkennung verwendet werden.</p> <p>Es wird geprüft, ob die Kollision genau in dem Moment stattfindet, wenn sich die Konturen berühren.</p> <p>Es wird geprüft, ob eine genaue Kollisionserkennung auch für verschiedene Fahrzeuge mit unterschiedlichen Formen erfolgt.</p>	x	
33.	Kollision Fahrzeug-Brücke	Kollisionen Fahrzeug-Brücke werden anhand eines statischen Höhenwerts (der einem abgesenkten Steuerhaus, abgesenkten Mast entspricht) erkannt. Kollisionen werden in der Simulation zumindest durch ein Geräusch signalisiert. Die Simulation verlangsamt das Fahrzeug.	<p>Um diese Leistung zu überprüfen, muss im Übungsbereich eine Brücke vorhanden sein und eine elektronische Binnenschiff-fahrtkarte verwendet werden.</p> <p>Es wird geprüft, ob es beim Durchfahren einer Brücke mit nicht ausreichender Durchfahrtshöhe zu einer Kollision kommt und wie das Ergebnis der weiteren Simulation aussieht.</p> <p>Es wird geprüft, ob ein sicheres Durchfahren bei ausreichender Reduzierung des Wasserstands oder Erhöhung des Tiefgangs möglich ist. Dies wird auch im Sichtsystem überprüft.</p> <p>Um den Kollisionspunkt auf dem Schiff zu überprüfen, sind verschiedene Läufe notwendig, wenn nur einer vorhanden ist. In diesem Fall kann auch lokalisiert werden, ob die Brücke eine Kollision an der Mittellinie oder den äußeren Grenzen verursacht.</p>	x	

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahrsimulator	Radarsimulator
34.	In der Höhe verstellbares Steuerhaus	Kollisionshöhe und Blickpunkt sind der Position der Brücke angepasst. Es steht eine kontinuierliche Bewegung des verstellbaren Steuerhauses zur Verfügung.	<p>Voraussetzung für die Überprüfung dieses Leistungsmerkmals ist die Verfügbarkeit eines typischen Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen, z. B. eines Fahrzeugs von 110 m Länge.</p> <p>Die grundsätzliche Verfügbarkeit dieser Funktionalität kann anhand des Vorhandenseins eines Bediengerätes zur Änderung der Brückenposition überprüft werden.</p> <p>Die Funktion kann auf der Brücke getestet werden und es wird geprüft, ob beliebige Positionen gewählt werden können und ob die Bewegung abrupt oder mit realistischer Geschwindigkeit erfolgt.</p> <p>Durch die Platzierung eines weiteren eigenen Fahrzeugs in der Nähe kann geprüft werden, ob diese Funktionalität auch für andere Fahrzeuge im Sichtsystem zur Verfügung steht.</p> <p>Es kann beobachtet werden, ob sich auch Navigationslichter und Tagzeichen entsprechend der Bewegung des in der Höhe verstellbaren Steuerhauses des zweiten eigenen Fahrzeugs im Sichtsystem bewegen.</p>	x	
35.	Leinen	Das Sichtsystem visualisiert die Dynamik von Fahrzeug und Leine (z. B. Durchhang, Elastizität, Gewicht, Bruchverhalten und Verbindungen zu den Pollerpunkten).	<p>In einem Übungsgelände mit Kaimauer wird die Verankerung mit einer Leine getestet.</p> <p>Bei der Verwendung der Leine wird geprüft, ob diese mit bestimmten Pollerpunkten verbunden ist.</p> <p>Das Bruchverhalten einer Leine wird kontrolliert, indem versucht wird, das Fahrzeug mit einer Leine aus voller Fahrt anzuhalten.</p> <p>Der Durchhang der Leine muss durch Verringerung von Kraft und Entfernung überprüft werden.</p>	x	
36.	Anker	Anker können geworfen und eingeholt werden. Die Wassertiefe und die Dynamik der Kette werden berücksichtigt.	<p>Die Ankerfunktion kann in einem Übungsgelände mit eingeschränkter Wassertiefe und einem eigenen Fahrzeug mit einem oder mehreren Ankern geprüft werden. Zweckmäßigerweise sollte eine konstante Strömung mit variabler Geschwindigkeit zur Verfügung stehen.</p> <p>Werfen und Einholen des Ankers ist nur möglich, wenn entsprechende Bedienelemente vorhanden sind. Es muss auch geprüft werden, ob es Instrumente zur Anzeige der Kettenlänge gibt.</p> <p>Es wird geprüft, ob sich die Geschwindigkeiten beim Werfen und Einholen unterscheiden. Dabei muss auch geprüft werden, ob ein geeigneter Ton zu hören ist.</p> <p>Durch Variation der Wassertiefe ist zu prüfen, ob die Wassertiefe Einfluss auf die Ankerfunktion hat.</p>	x	

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahrstimulator	Radarsimulator
			Bei niedrigen Strömungsgeschwindigkeiten muss geprüft werden, ob das Fahrzeug oszilliert und nach dem Ankern zum Stillstand kommt. Bei kontinuierlicher Zunahme der Strömung muss geprüft werden, ob der Anker das Fahrzeug hält. Wenn ein einzelner Anker nicht hält, muss geprüft werden, ob das Fahrzeug mit zwei Ankern hält, wenn zwei Anker verfügbar sind.		
37.	Schleppen (Manöver zwischen zwei Fahrzeugen)	Beim Schleppen werden die Bewegungen beider Fahrzeuge und die Leinenverbindung berücksichtigt.	Das Übungsgelände für die Überprüfung der Schleppfunktion kann ein Hochseegelände sein. Neben dem schleppenden oder geschleppten eigenen Fahrzeug ist ein weiteres Fahrzeug (eigenes Fahrzeug oder Verkehrsfahrzeug) erforderlich. Die Grundvoraussetzung für das Schleppen kann geprüft werden, indem eine Schleppleine zwischen einem eigenen Fahrzeug und dem anderen Fahrzeug gezogen wird. Falls dies nicht möglich ist, muss geprüft werden, ob zumindest eine alternative Methode zur Definition einer Kraft aus einem virtuellen Schleppboot gegeben ist. Es wird geprüft, ob das andere Fahrzeug, das als Schlepphilfe verwendet wird, das geschleppte eigene Fahrzeug beschleunigen und durch seitlichen Zug eine Gierbewegung einleiten kann. Es wird geprüft, ob das schleppende eigene Fahrzeug das andere Fahrzeug durch geeignete Manöver bewegen und anhalten kann und ob das andere Fahrzeug auch durch Seitenzug in Rotation gebracht werden kann.	x	

Verkehrsfahrzeug

38.	Anzahl der Verkehrsfahrzeuge	Mindestens zehn Verkehrsfahrzeuge müssen verfügbar sein.	Der Test muss zeigen, ob die gewünschte Anzahl in einer Übung eingesetzt werden kann.	x	x
39.	Steuerung der Verkehrsfahrzeuge	Das Verkehrsfahrzeug kann Routen mit Kurs- und Geschwindigkeitswechsel realitätsnah verfolgen.	Die Verfügbarkeit von Kontrollfunktionen muss durch die Erstellung einer neuen Übung einschließlich Verkehrsfahrzeugen überprüft werden.	x	x
40.	Bewegungsverhalten	Einigermaßen flüssige Bewegungen	Es gilt das Prüfverfahren zur Kontrolle von Verkehrsfahrzeugen.	x	x
41.	Einfluss von Wind	Das Verkehrsfahrzeug reagiert auf gegebene Windeinflüsse, indem es einen Driftwinkel einnimmt.	Der bei einer Übung angewandte Wind muss einen Driftwinkel auf dem Verkehrsfahrzeug aufweisen, der sich mit der Geschwindigkeit und der Richtung des Windes ändert.	x	
42.	Einfluss der Strömung	Das Verkehrsfahrzeug reagiert auf gegebene Strömungseinflüsse, indem es einen Driftwinkel einnimmt.	Die bei einer Übung angewandte Strömung muss einen Driftwinkel auf dem Verkehrsfahrzeug aufweisen, der sich mit der Geschwindigkeit und der Richtung der Strömung ändert.	x	x

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahrstimulator	Radarsimulator
43.	Bildausschnitt und -größe	Das Sichtsystem ermöglicht einen Blick über den gesamten Horizont (360 Grad). Das horizontale Blickfeld kann mit einer festen Ansicht von mindestens 210 Grad und zusätzlichen umschaltbaren Ansichten für den restlichen Horizont eingestellt werden. Die vertikale Ansicht ermöglicht den Blick nach unten auf das Wasser und nach oben zum Himmel, wie er von der normalen Steuerposition im Steuerhaus wäre.	Sichtprüfung des laufenden Simulators.	x	
44.	Auflösung pro Bild	Die Auflösung erreicht die Auflösung des menschlichen Auges. Die Bildrate (idealerweise > 50 B/s, zumindest ein realistisches glattes Bild) weist kein Ruckeln auf.	Die Auflösung muss durch Sichtprüfung überprüft werden.	x	
45.	Weitere Details und Anzeigequalität	Der Detaillierungsgrad des Anzeigesystems geht über eine vereinfachte Darstellung hinaus. Es zeigt unter allen Umständen eine gute Sicht auf die nautische Umgebung.	Das visuelle Modell muss durch Sichtprüfung überprüft werden.	x	
46.	Wasseroberfläche	Die vom Fahrzeug verursachten Wellen hängen von der Geschwindigkeit des Fahrzeugs ab. Die Wassertiefe wird berücksichtigt. Vom Wind verursachte Wellen stimmen mit der Windrichtung und -geschwindigkeit überein.	Die Sichtprüfung muss zeigen, ob sich die vom Fahrzeug verursachten Wellen mit der Geschwindigkeit des Fahrzeugs ändern und ob sich die vom Wind verursachten Wellen mit der Windrichtung und -geschwindigkeit ändern.	x	
47.	Sonne, Mond, Himmelskörper	Sonne und Mond folgen einem 24-Stunden-Intervall. Die Positionen stimmen nicht exakt mit Ort und Datum der Simulation überein. Der Nachthimmel besteht aus beliebigen Sternen.	Die Sichtprüfung muss zeigen, ob Sonne, Mond und Himmelskörper bei Tag, Nacht und Dämmerung veränderbar sind.	x	
48.	Wetter	Es werden stationäre hohe Wolkenschichten dargestellt. Außerdem können Regen, Dunst und Nebel dargestellt werden.	Die Sichtprüfung zeigt den erforderlichen Detaillierungsgrad an.	x	
49.	Umgebungsgeräusche	Motorengeräusche werden auf realistische Weise wiedergegeben.	Die Motorengeräusche müssen bei ruhigem Wetter und Seegang getestet werden, indem das Geräusch für alle Motordrehzahlen beurteilt wird. Es muss festgestellt werden, ob das Motorengeräusch hörbar ist und ob Lautstärke und Klang angemessen sind.	x	x
50.	Externe Geräuschquellen (z. B. Motorengeräusche, akustische Warnsignale und Anker)	Einzelgeräusche werden auf realistische Weise wiedergegeben, können akustisch jedoch nicht lokalisiert werden.	Als erster Schritt werden im Steuerhaus des stationären eigenen Fahrzeugs nacheinander alle verfügbaren Tonsignale aktiviert. Es wird beurteilt, ob die Tonsignale hinsichtlich Klang und Lautstärke realistisch sind. In einem zweiten Schritt werden die gleichen Tonsignale auf einem anderen Fahrzeug aktiviert, wobei der Abstand zum Fahrzeug verändert wird. Es muss geprüft werden, ob das richtige Signal ertönt und ob die Lautstärkepegel richtig wiedergegeben werden. Alle bedienbaren Hilfsaggregate (z. B. Anker) am Steuerhaus des Fahrzeugs werden separat angesteuert. Es muss überprüft werden, ob der Betriebszustand akustisch wahrnehmbar ist.	x	

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahrsimulator	Radarsimulator
51.	Externe Geräusche (Schallsignale)	Schallsignale von Zielfahrzeugen müssen hörbar sein.	Während einer Übung muss ein Schallsignal von einem Zielfahrzeug gegeben werden.		x
52.	Interne akustische Informationen	Akustische Signale von Brückengeräten klingen realistisch, werden jedoch von den Lautsprechern der Simulatorkonsole wiedergegeben.	Alle akustischen Signale aller verfügbaren Steuerhausgeräte werden nacheinander aktiviert. Es wird geprüft, ob die Signale von den Geräten selbst oder von den Lautsprechern des Simulators ausgegeben werden und wie weit sie realistisch klingen.	x	
53.	Hören	Der Bediener kann alle Geräusche vom Steuerhaus des Fahrzeugs hören.	Im Rahmen einer Simulation ist zu prüfen, ob Geräusche aus dem Steuerhaus des Fahrzeugs klar und verständlich übertragen werden und ob die Lautstärke regelbar ist.	x	
54.	Aufzeichnen	Geräusche vom Steuerhaus des Fahrzeugs werden synchron mit der Simulation aufgezeichnet.	Eine Übung mit Funkverkehr und Geräuschen wird durchgeführt. Die Wiedergabe muss synchron zur Wiedergabe der Simulation eine einwandfreie, hörbare Aufnahme ergeben.	x	
55.	Radarkonformität	Die Winkelgenauigkeit für die horizontale Peilung entspricht der Europäischen Technischen Spezifikation (ETSI) EN 302194. Effekte eines vertikal begrenzten Öffnungswinkels sind erkennbar, z. B. bei der Fahrt durch Brücken.	„Vertikale“ Konformität: Simulation von Brückendurchfahrten mit Berücksichtigung <ul style="list-style-type: none"> <li>— der Höhe der Antenne über der Wasseroberfläche bei aktuellem Tiefgang,</li> <li>— des Ausstrahlungswinkels in Abhängigkeit von der Radarkeule und der Trimmung des Fahrzeugs,</li> <li>— der Höhe der Brücke zwischen Unterkante der Brücke und Wasseroberfläche.</li> </ul>	x	x
56.	Auflösung	Die Simulation muss ein realistisches Radarbild herstellen. Die Radarsimulation muss den Anforderungen der ETSI EN 302194 [1] entsprechen.	Die richtige Auflösung muss in 1200 m Entfernung nachgewiesen werden: zwei Objekte mit einem azimutalen Abstand von 30 m müssen als zwei separate Objekte identifiziert werden. Zwei Objekte in 1200 m Entfernung in der gleichen Richtung mit 15 m Abstand untereinander müssen als zwei verschiedene Objekte identifiziert werden.	x	x
57.	Abschattung durch eigenes oder anderes Fahrzeug	Die Abschattung entspricht den trigonometrischen Beziehungen, berücksichtigt jedoch keine Änderungen der dynamischen Fahrzeugposition.	Die Abschattung durch das eigene Fahrzeug muss durch Annäherung an eine Boje und Ermittlung der Entfernung, wenn die Boje vom Bug des Fahrzeugs verdeckt wird, getestet werden. Die Entfernung muss realistisch sein. Die Abschattung durch andere Fahrzeuge muss getestet werden, indem zwei Fahrzeuge in die gleiche Richtung gesetzt werden. Wenn ein kleineres Fahrzeug hinter ein größeres Fahrzeug gesetzt wird, erscheint das kleinere Fahrzeug nicht auf dem Radarschirm.	x	x
58.	Seegang- und Regenechos	Die Anpassung von Filtern und ihre Effekte entsprechen der Größenordnung von genehmigten Geräten.	Eine Bewertung erfolgt durch Einschalten und Einstellen der Filter.	x	x

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahrstimulator	Radarsimulator
59.	Falsche Echos	Falsche Echos werden erzeugt. Zusätzlich ändert sich die Frequenz der Mehrfachechos mit der Distanz auf realistische Weise.	Bei einer Übung mit mehreren Zielfahrzeugen sind falsche Echos sichtbar. Während des Tests muss der Beobachter nach Interferenzen und Mehrfachechos suchen.	x	x
60.	Wassertiefe	Die Bodentopografie wird durch gepeilte Profile und Sondierungen oder in anderer Form in hoher Auflösung detailliert beschrieben, soweit Daten zur Verfügung stehen.	Beim Durchfahren des zu prüfenden Gebiets ist zu prüfen, ob das Echolot realistische Werte aufweist.	x	
61.	Strömung	Die Strömung kann beliebig durch mindestens zweidimensionale Vektorfelder mit einer hohen, der Fahrzeuggröße und dem Gelände angepassten Auflösung definiert werden.	Die Wirkung der Strömung muss durch Treibenlassen eines eigenen Fahrzeugs auf einem Fluss getestet werden. Das Fahrzeug muss sich auf realistische Weise mit der Strömung bewegen.	x	x
62.	Gezeiten	Gezeitendaten werden in einer groben räumlichen und/oder zeitlichen Auflösung bereitgestellt.	Die Auswirkung der Gezeiten auf schwimmende Objekte kann durch Simulation eines möglichst kleinen schwimmenden Gegenstands ohne Antrieb oder andere Kräfte (z. B. durch Wind oder Leinen) bewertet werden. Durch die Änderung der Tageszeit kann geprüft werden, ob der Gezeitenstrom und der Wasserstand zeitabhängig und realistisch sind. Der Wasserstand kann direkt am Echolot abgelesen und für einen ganzen Tag aufgezeichnet werden, um mit gemessenen oder berechneten Daten verglichen zu werden.	x	
63.	Wind	Es können Schwankungen und Windvektorfelder definiert werden, die eine lokale Änderung erlauben.	Wenn ein Anemometer an Bord „installiert“ ist, zeigt das Instrument auf der Brücke die relative Windgeschwindigkeit und Windrichtung an. Der Einfluss verschiedener Windfelder auf die Fahrzeugdynamik muss untersucht werden.	x	
64.	2D-/3D-Modelle bei feststehenden Objekten	2D-Darstellungen von Objekten sind nur zulässig, wenn die Objekte weit entfernt und nautisch nicht relevant sind.	Während sich ein Fahrzeug im gesamten zu validierenden Simulationsbereich bewegt, werden feste Objekte beobachtet. Es kann ermittelt werden, in welchem Abstand und in welcher Weise der Detaillierungsgrad reduziert wird und ob 2D-Modelle verwendet werden.	x	
65.	Detaillierungsgrad bei feststehenden Objekten	Ein hoher Detaillierungsgrad lässt Objekte realistisch erscheinen, in Form und Oberfläche sind jedoch Vereinfachungen erkennbar.	Der zu begutachtende Übungsbereich wird geladen und ein eigenes Fahrzeug eingestellt. Zunächst muss geprüft werden, ob alle für die Navigation wichtigen Objekte identifiziert werden. Die Szenerie muss auf den ersten Blick realistisch wirken.	x	
66.	Tag-/Nachtmodi bei beweglichen Objekten	In der Dunkelheit kann jedes beliebige Objekt angeleuchtet werden. Für die Navigation wichtige Lichtquellen können bei vordefinierten Eigenschaften Licht aussenden.	Der zu begutachtende Übungsbereich wird geladen und ein eigenes Fahrzeug eingestellt. Die Simulationszeit wird auf Mitternacht eingestellt. Es muss geprüft werden, ob alle für die Navigation wichtigen Objekte in der Simulation wie in der Realität beleuchtet sind. Weiterhin ist zu prüfen, ob andere Objekte beleuchtet sind. Falls die Simulatorsoftware diese Funktion aufweist, schaltet der Ausbilder die Beleuchtung der vorgesehenen Objekte ein und aus.	x	

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahrssimulator	Radarsimulator
67.	2D-/3D-Modelle bei beweglichen Objekten	Zweidimensionale Objekte werden nur im Hintergrund verwendet (in weiter Entfernung), sodass sie kaum in Erscheinung treten. Andernfalls werden 3D-Modelle verwendet.	Der zu begutachtende Übungsbereich wird geladen und ein eigenes Fahrzeug eingestellt. Der Übungsbereich wird vollständig navigiert; gleichzeitig werden die vorhandenen beweglichen Objekte genutzt, beobachtet und ausgewertet, um festzustellen, ob sie ebene Flächen aufweisen, die sich dem Beobachter zuwenden.	x	
68.	Detaillierungsgrad	Bei höherem Detaillierungsgrad werden realistische Objekte dargestellt, Form und Oberflächen erscheinen jedoch in einer vereinfachten Darstellung.	Ein eigenes Fahrzeug fährt innerhalb eines frei wählbaren Einsatzgebiets. Es werden bewertbare bewegte Objekte verwendet. Diese müssen realistisch dargestellt werden.	x	
69.	Einstellung von Lichtern und Tagessignalen	Licht- und Signalführung können individuell geschaltet werden, d. h. alle Lichter und Signale sind in der Datenbank separat gespeichert und werden entsprechend den Anforderungen echter Fahrzeuge und entsprechend den für das verwendete Fahrzeug geltenden Vorschriften positioniert.	In unmittelbarer Nähe zu einem Verkehrsfahrzeug wird in jedem Übungsgebiet ein eigenes Fahrzeug eingesetzt. Der Bediener setzt nach Möglichkeit an Bord des Verkehrsfahrzeugs alle Arten von Tages- und Lichtsignalen. Wenn der Simulator es zulässt, wird anstelle des Verkehrsfahrzeugs ein zweites eigenes Fahrzeug verwendet. Auf dem zweiten eigenen Fahrzeug werden auch alle Arten von Licht- und Tagessignalen gesetzt. Am Steuerstand des ersten eigenen Fahrzeugs wird geprüft, welche Licht- und Tagessignale auf beiden anderen Fahrzeugen sichtbar sind.	x	
70.	Tag-/Nachtmodelle	Lichtquellen können nach bestimmten Eigenschaften blinken.	Ein eigenes Fahrzeug navigiert innerhalb eines Fahrgebiets. Die Simulationszeit ist auf 24:00 Uhr eingestellt. Es werden alle erfassbaren bewegten Objekte verwendet. Der Bediener schaltet nach Möglichkeit alle an den Objekten installierten Lichtquellen zur Sichtprüfung ein.	x	
71.	Radarreflexion	Das Echo auf dem Radarbild muss realistisch sein.	Es muss geprüft werden, ob bei reflektierenden Objekten ein realistisches Echo angezeigt wird.	x	x
72.	Durch Wellen und Niederschlag verursachte Echos	Seegangechos werden für typische Wellenmuster gespeichert und decken auch den Bereich der durch Seegang bedingten Wasserstände ab. Echos von Niederschlägen werden auf realistische Weise angezeigt.	Seegangechos müssen durch Einbringen verschiedener Wellenhöhen und -richtungen geprüft werden. Echos von Niederschlägen werden geprüft.	x	x
73.	Wellen	Seegang und Wellenrichtung können eingestellt werden; das Fahrzeug bewegt sich auf realistische Weise.	Es muss geprüft werden, ob die Bewegung des Fahrzeugs je nach Seegang variiert. Wellenrichtung und -höhe müssen sichtbar sein.	x	
74.	Niederschlag	Alle Wetterverhältnisse (Einschränkung der Sicht, Niederschlag mit Ausnahme von Blitz und Wolkenformationen) sind verfügbar und ergeben ein kohärentes Bild.	Es wird eine Sichtprüfung durchgeführt, um zu überprüfen, ob die Sicht eingeschränkt werden kann.	x	

Nr.	Gegenstand	Qualitätsniveau der technischen Anforderungen	Testverfahren	Fahrstimulator	Radarsimulator
75.	Kartenanzeige	Das Inland ECDIS im Informationsmodus muss den Anforderungen des neuesten Standards entsprechen, der von der Europäischen Union oder der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt veröffentlicht wurde (Durchführungsverordnung (EU) Nr. 909/2013 der Kommission oder Inland ECDIS, Ausgabe 2.3 oder aktualisierte Ausgabe).	Es muss geprüft werden, ob die ECDIS-Software zertifiziert ist und ob eine elektronische Binnenschifffahrtskarte (Inland Electronical Navigation Chart — IENC) verwendet wird.	x	
76.	Maßeinheiten	Der Simulator verwendet die Maßeinheiten der Europäischen Binnenschifffahrt (km, km/h).	Die angezeigten Einheiten müssen ausgewertet werden.	x	x
77.	Sprachoptionen	Es findet die Prüfungssprache und/oder Englisch Anwendung.	Die Sprache der Instrumente muss überprüft werden.	x	x
78.	Anzahl der Übungen	Es muss die Möglichkeit bestehen, verschiedene Übungen zu erstellen, zu speichern und durchzuführen, die während der Durchführung veränderbar sind.	Es sind verschiedene Operationen durchzuführen.	x	x
79.	Anzahl der eigenen Fahrzeuge	Für jede Brücke kann ein eigenes Fahrzeug geladen werden.	Ggf. Demonstration von Einzelübungen auf mehreren Brücken.	x	
80.	Speicherdaten	Alle Simulationswerte, die zur Wiedergabe der Simulation notwendig sind, einschließlich Video und Ton der Leistung des Bewerbers, sind zu speichern.	Ein Simulationslauf wird gestartet und die Speicherung durchgeführt. Die Simulation wird neu geladen und überprüft, um festzustellen, ob alle relevanten Daten aus dem aufgezeichneten Simulationslauf zur Verfügung stehen.	x	x
81.	Speicherung der angezeigten Prüfung	Es muss die Möglichkeit zur Wiedergabe am Arbeitsplatz des Bedieners oder an einem Debriefing-Arbeitsplatz bestehen. Der Funkverkehr muss aufzeichnungsfähig sein.	Die Wiedergabe der Übung ist durchzuführen.	x	x

(<sup>1</sup>) Ein Zielfahrzeug wird vollständig vom Simulator gesteuert und kann ein viel einfacheres Bewegungsverhalten aufweisen als ein eigenes Fahrzeug.

(<sup>2</sup>) Ein eigenes Fahrzeug ist ein Gegenstand im Simulator, der vollständig von einem Menschen gesteuert wird und eine visuelle Darstellung des Szenarios bietet.

## II. STANDARDS FÜR DAS BEHÖRDLICHE ZULASSUNGSVERFAHREN FÜR FAHRSIMULATOREN UND RADARSIMULATOREN

### I. Zulassungsverfahren für Simulatoren, die für die in Artikel 17 Absatz 3 Buchstaben a und b der Richtlinie (EU) 2017/2397 genannten Prüfungen eingesetzt werden

1. Die Stelle, die Simulatoren zur Beurteilung von Befähigungen einsetzt, stellt bei der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats einen Antrag auf Zulassung,
  - a) in dem angegeben ist, für welche Beurteilung von Befähigungen der Simulator zugelassen werden soll, d. h. für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses für Schiffsführer (Fahr Simulator) oder für die praktische Prüfung zur Erlangung einer besonderen Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar (Radarsimulator) oder für beide praktischen Prüfungen;
  - b) aus dem hervorgeht, dass der Simulator die vollständige Erfüllung der technischen und funktionalen Mindestanforderungen gemäß dem einschlägigen Standard oder den einschlägigen Standards für Simulatoren gewährleistet.
2. Die zuständige Behörde stellt sicher, dass die Mindestanforderungen gemäß dem Standard für die funktionalen und technischen Anforderungen an Simulatoren nach dem Testverfahren für jeden Gegenstand geprüft werden. Hierfür setzt die zuständige Behörde von der das Ausbildungsprogramm durchführenden Stelle unabhängige Sachverständige ein. Die Sachverständigen dokumentieren die Konformitätsprüfung für jeden Gegenstand. Bestätigen die Testverfahren die Erfüllung der Anforderungen, erteilt die zuständige Behörde eine Zulassung für den Simulator. In der Zulassung ist anzugeben, für welche Beurteilung von Befähigungen der Simulator zugelassen wird.

### II. Mitteilung der Zulassung und System für Qualitätsstandards

1. Die für die Zulassung von Simulatoren zuständige Behörde teilt der Europäischen Kommission und jeder betroffenen internationalen Organisation die Zulassung eines Simulators mit und gibt dabei mindestens Folgendes an:
  - a) die Beurteilung von Befähigungen, für die der Simulator zugelassen ist, d. h. für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses für Schiffsführer (Fahr Simulator) oder für die praktische Prüfung zur Erlangung einer besonderen Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar (Radarsimulator) oder für beide praktischen Prüfungen);
  - b) den Namen des Betreibers des Simulators;
  - c) ggf. die Bezeichnung des Ausbildungsprogramms;
  - d) die Einrichtung, die die Befähigungszeugnisse, besonderen Berechtigungen oder Zeugnisse über praktische Prüfungen ausstellt;
  - e) das Datum des Inkrafttretens, der Aufhebung oder Aussetzung der Zulassung des Simulators.
2. Für die Zwecke eines Qualitätsbewertungs- und -sicherungssystems nach Artikel 27 der Richtlinie (EU) 2017/2397 werden die Anträge gemäß Abschnitt I Nummer 1 Buchstabe a und die Dokumentation gemäß Abschnitt I Nummer 2 von der zuständigen Behörde aufbewahrt.

ANHANG IV

STANDARDS FÜR MEDIZINISCHE TAUGLICHKEIT

MEDIZINISCHE TAUGLICHKEITSKRITERIEN BEI GESUNDHEITSSTÖRUNGEN (ALLGEMEINE TAUGLICHKEIT, SEH- UND HÖRVERMÖGEN)

**Einführung**

Der untersuchende Arzt sollte bedenken, dass es nicht möglich ist, eine umfassende Liste von Tauglichkeitskriterien zu erstellen, die alle möglichen Gesundheitsstörungen sowie deren Verschiedenartigkeit bei Auftreten und Prognose abdeckt. Die Grundsätze, die dem in der Tabelle angewandten Ansatz zugrunde liegen, können häufig auf Gesundheitsstörungen übertragen werden, die nicht von dieser Tabelle abgedeckt werden. Die Tauglichkeitsentscheidungen bei Vorliegen einer Gesundheitsstörung hängen von einer sorgfältigen klinischen Beurteilung und Analyse ab, wobei bei jeder Tauglichkeitsentscheidung die folgenden Punkte zu berücksichtigen sind:

- Medizinische Tauglichkeit, die die körperliche und psychische Tauglichkeit umfasst, bedeutet, dass die an Bord eines Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen tätige Person nicht an einer Krankheit oder Behinderung leidet, aufgrund deren sie nicht in der Lage ist, die folgenden Tätigkeiten zu verrichten:
  - a) die für den Betrieb des Fahrzeugs notwendigen Aufgaben auszuführen;
  - b) die ihr zugewiesenen Aufgaben jederzeit zu erfüllen;
  - c) die Umgebung korrekt wahrzunehmen.
- Die aufgeführten Gesundheitsstörungen sind übliche Beispiele für Gesundheitsstörungen, die zu einer Untauglichkeit von Besatzungsmitgliedern führen können. Anhand dieser Liste können auch entsprechende Tauglichkeitsbeschränkungen festgelegt werden. Die angegebenen Kriterien sind lediglich als Anhaltspunkte für Mediziner gedacht und ersetzen eine fundierte ärztliche Beurteilung nicht.
- Die Auswirkungen auf die Arbeit und das Leben auf in Binnengewässern verkehrenden Fahrzeugen variieren je nach Verlauf der jeweiligen Gesundheitsstörung und je nach Behandlungsumfang erheblich. Tauglichkeitsentscheidungen beruhen auf Kenntnissen der Gesundheitsstörung und der Beurteilung der Merkmale, die sich bei der untersuchten Person zeigen.
- Kann die medizinische Tauglichkeit nicht in vollem Umfang nachgewiesen werden, können Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen zur Gewährleistung einer gleichwertigen Sicherheit der Schifffahrt auferlegt werden. Die Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen werden im vorliegenden Text in den Bemerkungen aufgeführt. In der Beschreibung der medizinischen Tauglichkeitskriterien wird gegebenenfalls auf die betreffenden Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen verwiesen.

Die Tabelle ist wie folgt aufgebaut:

Spalte 1: Internationale Klassifikation der Krankheiten der WHO, 10. Revision (ICD-10). Die Codes werden als Hilfe für die Analyse und insbesondere für die internationale Sammlung und Aufbereitung der Daten angeführt.

Spalte 2: Der allgemeine Name einer Krankheit oder einer Gruppe von Krankheiten mit einer kurzen Angabe zu deren Bedeutung für die Arbeit auf Binnenwasserstraßen.

Spalte 3: Die medizinischen Tauglichkeitskriterien, die zu folgender Entscheidung führen: Unvereinbarkeit.

Spalte 4: Die medizinischen Tauglichkeitskriterien, die zu folgender Entscheidung führen: Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen.

Das Dokument umfasst zwei Anlagen:

Anlage 1: Relevante Kriterien in Bezug auf das Sehvermögen gemäß Diagnosecode H 00–59.

Anlage 2: Relevante Kriterien in Bezug auf das Hörvermögen gemäß Diagnosecode H 68–95.

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
<b>A 00–B 99</b>	<b>INFEKTIONEN</b>		
A 00–09	<b>Infektiöse Darmerkrankungen</b> <i>Ansteckung anderer, Rezidiv</i>	T — Wenn dies an Land festgestellt wird (aktuelle Symptome oder Erwartung von Testergebnissen hinsichtlich Infektiosität) oder bei nachgewiesener Besiedelung bis Ausheilen nachgewiesen	Keine Symptome, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
A 15–16	<b>Tuberkulose der Atmungsorgane</b> <i>Ansteckung anderer, Rezidiv</i>	T — Bei positivem Screening-Befund oder aus der Anamnese bekannt, bis zur Klärung Bei vorliegender Infektion, bis eine Therapie etabliert ist und bestätigt wird, dass keine Ansteckungsgefahr besteht P — Rezidiv oder schwere bleibende Schäden	Erfolgreicher Abschluss einer Behandlung
A 50–64	<b>Infektionen, die vorwiegend durch Geschlechtsverkehr übertragen werden</b> <i>Akute Beeinträchtigung, Rezidiv</i>	T — Wenn an Land festgestellt: bis zur bestätigten Diagnose, Beginn der Behandlung und erfolgreichem Abschluss einer Behandlung P — Nicht behandelbare Spätschäden, die zu Beeinträchtigungen führen	Keine Symptome, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen
B 15	<b>Hepatitis A</b> <i>Übertragbar durch verschmutzte Nahrungsmittel oder verschmutztes Wasser</i>	T — Bis Gelbsucht abgeklungen ist oder körperliche Belastbarkeit wiederhergestellt ist	Keine Symptome, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen
B 16–19	<b>Hepatitis B</b> <i>Übertragbar durch Kontakt mit Blut oder anderen Körperflüssigkeiten. Möglichkeit einer dauerhaften Leberschädigung und Leberkrebs</i>	T — Bis Gelbsucht abgeklungen ist oder körperliche Belastbarkeit wiederhergestellt ist P — Bleibender Leberschaden mit Symptomen, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen oder wahrscheinlich zu Komplikationen führen	Keine Symptome, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen. Tauglich mit einer zeitlichen Befristung von maximal zwei Jahren
	<i>Hepatitis C Übertragbar durch Kontakt mit Blut oder anderen Körperflüssigkeiten. Möglichkeit einer dauerhaften Leberschädigung</i>	T — Bis Gelbsucht abgeklungen ist oder körperliche Belastbarkeit wiederhergestellt ist P — Bleibender Leberschaden mit Symptomen, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen oder wahrscheinlich zu Komplikationen führen	Keine Symptome, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen
B 20–24	<b>HIV+</b> <i>Übertragbar durch Kontakt mit Blut oder anderen Körperflüssigkeiten. Progression zu HIV-assoziierten Erkrankungen oder zu Aids</i>	T — Gutes Bewusstsein für die Erkrankung und vollständige Beachtung bezüglich der Therapieempfehlungen P — Irreversible Einschränkung durch HIV-assoziierte Erkrankungen. Dauerhafte Einschränkungen durch Nebenwirkungen der Medikation	Keine Symptome, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen. Tauglich mit einer zeitlichen Befristung von maximal zwei Jahren
A 00–B 99 nicht separat gelistet	<b>Sonstige Infektionserkrankungen</b> <i>Persönliche Einschränkung, Ansteckung anderer</i>	T — Bei einer schweren Infektion und ernsthaftem Risiko einer Ansteckung P — Bei fortbestehendem Risiko für rezidivierende Beeinträchtigungen oder wiederholte Infektionen	Keine Symptome, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen
<b>C 00–48</b>	<b>KREBSERKRANKUNGEN</b>		
C 00–48	<b>Bösartige Neubildungen</b> — einschließlich Lymphome, Leukämien und begleitende Erkrankungen <i>Rezidive — insbesondere akute Komplikationen z. B. Selbstgefährdung durch Blutungen</i>	T — Bis zur vollständigen Klärung, Behandlung und Bewertung der Prognose P — Bleibende Einschränkungen mit Symptomen, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen, oder bei hoher Rezidiv-Wahrscheinlichkeit	Keine Symptome, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen Zu bestätigen durch formelle Beurteilung eines Facharztes

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
<b>D 50–89 BLUTERKRANKUNGEN</b>			
D 50–59	<b>Anämien/Hämoglobino- pathien</b> <i>Verringerte Belastungsfähig- keit. Episodische Anomalien der roten Blutkörperchen</i>	T — Bis Hämoglobinwerte normalisiert oder stabil sind P — Nicht behandelbare schwere, rezi- divierende oder anhaltende Anämie oder beeinträchtigende Symptome durch Abfall der roten Blutkörperchen	Keine Symptome, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen
D 73	<b>Splenektomie</b> (zurückliegender chirurgi- scher Eingriff) <i>Erhöhte Empfänglichkeit für bestimmte Infektionen</i>	T — Bis klinische Behandlung abge- schlossen und körperliche Belastbarkeit wiederhergestellt ist	Keine Symptome, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen
D 50–89 nicht separat gelistet	<b>Weitere Krankheiten des Blutes und der blutbild- enden Organe</b> <i>Unterschiedliche Blutungs- neigung, mögliche Einschrän- kung der Belastbarkeit oder eingeschränkte Infektabwehr</i>	T — Während der Klärung des Krank- heitsbildes P — Chronische Gerinnungsstörungen	Beurteilung des Einzelfalls
<b>E 00–90 ENDOKRINE UND STOFFWECHSELERKRANKUNGEN</b>			
E 10	<b>Diabetes mellitus – mit Insulin behandelt</b> <i>Akute Einschränkung auf- grund einer Hypoglykämie. Komplikationen aufgrund von Entgleisungen des Gluco- se-Stoffwechsels. Erhöhte Wahrscheinlichkeit für Komplikationen, die das Sehvermögen, das Nervensy- stem und das Herz-Kreislauf- System betreffen</i>	T — Bei fehlender 1. guter Kontrolle 2. Therapie-Compliance oder 3. Hypoglykämiewahrnehmung P — Bei unzureichend kontrollierter Stoffwechselsituation oder fehlender Therapieadhärenz. Hypoglykämien in der Vorgeschichte oder fehlende Hypo- glykämiewahrnehmung. Beeinträchtigungen durch Komplikatio- nen des Diabetes	Beurteilung des Einzelfalls mit ei- ner zeitlichen Befristung von max- imal fünf Jahren. Abhängig vom Nachweis einer guten Stoffwech- selkontrolle, einer vollständigen Compliance bezüglich der Thera- pieempfehlungen und einer zu- verlässigen Hypoglykämiewahr- nehmung. Beschränkung 04*** kann ange- zeigt sein
E 11–14	<b>Diabetes mellitus — nicht mit Insulin behan- delt;</b> Andere Medikation <i>Progression hin zur Insulinbe- dürftigkeit/-therapie, erhöhte Wahrscheinlichkeit für Kom- plikationen, die das Sehver- mögen, das Nervensystem und das Herz-Kreislauf-Sy- stem betreffen</i>	T — Bei fehlender 1. guter Kontrolle 2. Therapie-Compliance oder 3. Hypoglykämiewahrnehmung	Wenn Zustand stabil ist und keine Beeinträchtigungen durch Kom- plikationen vorliegen: tauglich mit einer zeitlichen Befristung von maximal fünf Jahren
	<b>Diabetes mellitus — nicht mit Insulin behan- delt;</b> ausschließlich durch Einhaltung einer Diät be- handelt <i>Progression hin zur Insulinbe- dürftigkeit/-therapie, erhöhte Wahrscheinlichkeit für Kom- plikationen, die das Sehver- mögen, das Nervensystem und das Herz-Kreislauf-Sy- stem betreffen</i>	T — Bei fehlender 1. guter Kontrolle 2. Therapie-Compliance oder 3. Hypoglykämiewahrnehmung	Wenn Zustand stabil ist und keine Beeinträchtigungen durch Kom- plikationen vorliegen: tauglich mit einer zeitlichen Befristung von maximal fünf Jahren

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
E 65–68	<b>Übergewicht/abnormales Körpergewicht</b> — Über- oder Unterschreitung Risiko zu <i>verunfallen</i> sowie <i>eingeschränkte Beweglichkeit</i> und <i>Belastbarkeit für die Aus-</i> <i>föhrung von Routine- und</i> <i>Notfallaufgaben.</i> Erhöhte <i>Wahrscheinlichkeit</i> für <i>Diabetes, Arterienerkrank-</i> <i>ungen und Arthrose</i>	T — Wenn sicherheitsrelevante Auf- gaben nicht wahrgenommen werden kön- nen, wenn das Ergebnis der Überprüfung der körperlichen Leistungsfähigkeit oder das Ergebnis des Belastungstests schlecht ausfällt, der Body-Mass-Index (BMI) $\geq 40$ ist (Adipositas Grad III) P — Sicherheitsrelevante Aufgaben kön- nen nicht wahrgenommen werden; das Ergebnis der Überprüfung der körperli- chen Leistungsfähigkeit oder das Ergeb- nis des Belastungstests fällt schlecht aus und Verbesserungen konnten nicht erre- icht werden	Anforderungen der Routine- und Notfalltätigkeiten für die zugewie- senen sicherheitsrelevanten Dienstpflichten können erfüllt werden. Beschränkungen 07*** und/oder 09*** können angezeigt sein
E 00–90 nicht separat gelistet	<b>Sonstige endokrine und Stoffwechselerkrankun-</b> <b>gen</b> (Schilddrüse, Neben- niere einschließlich Addi- son-Krankheit, Hypophy- se, Eierstöcke, Hoden) <i>Wahrscheinlichkeit eines Re-</i> <i>zidivs oder von Komplikatio-</i> <i>nen</i>	T — Bis zur Abklärung, guten Kontrolle und Therapieadhärenz. Bis ein Jahr nach der Erstdiagnose oder ein Jahr nach jedem Rückfall, in dem eine regelmäßige Unter- suchung stattgefunden hat P — Bei fortbestehender Einschränkung, Notwendigkeit häufiger Anpassungen der Medikation oder erhöhter Wahr- scheinlichkeit schwerer Komplikationen	Beurteilung des Einzelfalls: wenn die Medikation stabil ist und sel- tene Kontrollen erforderlich sind, keine Einschränkungen und nur eine sehr geringe Wahrschein- lichkeit für Komplikationen be- stehen
<b>F 00–99 PSYCHISCHE, KOGNITIVE UND VERHALTENSSTÖRUNGEN</b>			
F 10	<b>Alkoholmissbrauch</b> (Abhängigkeit) <i>Rezidive, Unfälle, Verhalten-</i> <i>sauauffälligkeiten/fehlerhaftes</i> <i>Durchführen der Sicherheits-</i> <i>maßnahmen</i>	T — Bis zur Abklärung, guten Kontrolle und Therapieadhärenz. Bis ein Jahr nach der Erstdiagnose oder ein Jahr nach jedem Rückfall, in dem eine regelmäßige Unter- suchung stattgefunden hat P — Wenn fortbestehend oder wenn Be- gleiterkrankungen bestehen, die sich aller Wahrscheinlichkeit nach während der Arbeit verschlechtern oder wieder auftre- ten werden	Drei aufeinanderfolgende Jahre lang; tauglich mit einer zeitlichen Befristung von einem Jahr, mit den Beschränkungen 04*** und 05***. Danach: tauglich für einen Zeitraum von drei Jahren, mit den Beschrän- kungen 04*** und 05***. Danach: tauglich ohne Beschrän- kungen für aufeinanderfolgende Zeiträume von zwei, drei und fünf Jahren ohne Rückfall und ohne Begleiterkrankungen, wenn bei ei- nem Bluttest am Ende jedes Zeit- raums keine Probleme festgestellt werden
F 11–19	<b>Drogenabhängigkeit/ anhaltender Substanz-</b> <b>missbrauch</b> , schließt so- wohl illegalen Drogenkon- sum als auch Abhängigkeit von verschriebenen Medi- kamenten ein Rezidive, Unfälle, Verhal- tensauauffälligkeiten/fehler- haftes Durchführen der Si- cherheitsmaßnahmen	T — Bis zur Abklärung, guten Kontrolle und Therapieadhärenz. Bis ein Jahr nach der Erstdiagnose oder ein Jahr nach jedem Rückfall, in dem eine regelmäßige Unter- suchung stattgefunden hat P — Wenn fortbestehend oder wenn Be- gleiterkrankungen bestehen, die sich aller Wahrscheinlichkeit nach während der Arbeit verschlechtern oder wieder auftre- ten werden	Drei aufeinanderfolgende Jahre lang; tauglich mit einer zeitlichen Befristung von einem Jahr, mit den Beschränkungen 04*** und 05***. Danach: tauglich für einen Zeitraum von drei Jahren, mit den Beschrän- kungen 04*** und 05***. Danach: tauglich ohne Beschrän- kungen für aufeinanderfolgende Zeiträume von zwei, drei und fünf Jahren ohne Rückfall und ohne Be- gleiterkrankungen, wenn bei einem Bluttest am Ende jedes Zeitraums keine Probleme festgestellt werden

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
F 20–31	<b>Psychosen</b> (akute) – organisch, schizophren oder anderen Kategorien der ICD-Liste zugehörig. Bipolare Störungen (ma- nisch-depressiv) Rezidive, die zu Veränderungen der Wahrnehmung und des Denkens, zu Unfällen sowie auffälligem und riskantem Verhalten führen	Nach einer einzigen Episode mit auslö- senden Faktoren: T — Bis zur Abklärung, guten Kontrolle und Therapieadhärenz. Bis drei Monate nach der Erstdiagnose	Wenn das Mitglied einer Decks- mannschaft Krankheitseinsicht zeigt, die Behandlung eingehalten wird und keine Nebenwirkungen der Medikation bestehen: tauglich mit Beschränkung 04***. Beschrän- kung 05*** kann angezeigt sein. Tauglich ohne Beschränkung: ein Jahr nach der Episode, sofern die auslösenden Faktoren vermieden werden können Zeitliche Befristung: die ersten zwei Jahre, sechs Monate. Die nächsten fünf Jahre, ein Jahr
		Nach einer einzigen Episode ohne auslö- sende Faktoren oder mehr als einer Epi- sode mit oder ohne auslösende Faktoren: T — Bis zur Abklärung, guten Kontrolle und Therapieadhärenz. Bis zwei Jahre nach der letzten Episode P — Mehr als eine Episode oder fortbe- stehende Wahrscheinlichkeit eines Rezi- divs. Tauglichkeitskriterien werden mit oder ohne Beschränkungen nicht erfüllt	Wenn während eines Zeitraums von zwei Jahren kein Rückfall aufgetreten ist und keine Medika- tion erforderlich war: tauglich, wenn ein Facharzt festgestellt hat, dass die Ursache eindeutig als vorübergehend identifizierbar und ein Rückfall sehr unwahr- scheinlich ist
F 32–38	<b>Affektive Störungen.</b> Schwere Angstzustände, Depression oder jede an- dere psychische Störung, die die Leistung beein- trächtigen kann <i>Rezidiv</i> , <i>eingeschränkte Leistungsfä- higkeit</i> , <i>insbesondere in Not- fällen</i>	T — Während der akuten Phase, der Ab- klärung oder wenn einschränkende Symptome oder Nebenwirkungen der Medikation bestehen P — Persistierende oder rezidivierende Symptome, die zu Beeinträchtigungen führen	Nach vollständiger Genesung und nach umfassender Beurteilung des Einzelfalls. Je nach Merkmalen und Schweregrad der affektiven Störung kann eine Tauglichkeits- beurteilung angezeigt sein. Zeitliche Befristung: die ersten zwei Jahre, sechs Monate. Be- schränkungen 04*** und/oder 07*** können angezeigt sein. Die nächsten fünf Jahre, ein Jahr
	<b>Affektive Störungen.</b> Leichte oder reaktive Symptome von Angst oder Depression <i>Rezidiv</i> , <i>einge- schränkte Leistungsfähigkeit</i> , <i>insbesondere in Notfällen</i>	T — Bis keine Symptome mehr vorliegen und keine Medikation mehr erforderlich ist P — Persistierende oder rezidivierende Symptome, die zu Beeinträchtigungen führen	Sofern keine beeinträchtigenden Symptome vorliegen oder keine beeinträchtigenden Nebenwir- kungen der Medikation bestehen. Beschränkungen 04*** und/oder 07*** können angezeigt sein.
F 00–99 nicht separat gelistet	<b>Andere Störungen</b> z. B. Persönlichkeitsstörun- gen, Aufmerksamkeitsstö- rungen (ADHS), Entwick- lungsstörungen (z. B. Autismus)	P — Sofern die Einschätzung besteht, dass sicherheitsrelevante Konsequenzen auftreten können	Sofern keine negativen Auswir- kungen während der Arbeit zu er- warten sind. Keine Zwischenfälle während ver- gangener Dienste. Beschränkungen 04*** und/oder 07*** können angezeigt sein

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
<b>G 00–99 KRANKHEITEN DES NERVENSYSTEMS</b>			
G 40–41	<b>Einzelner epileptischer Anfall</b> <i>Gefährdung des Fahrzeugs oder anderer Personen oder Selbstgefährdung durch Anfälle</i>	Einzelner epileptischer Anfall T — Für die Dauer der Abklärung und ein Jahr nach dem Anfall	Ein Jahr nach dem Anfall, bei stabiler Medikation: tauglich mit Beschränkung 04*** Tauglich ohne Beschränkungen: ein Jahr nach dem Anfall und ein Jahr nach Ende der Behandlung
	<b>Epilepsie — ohne auslösende Faktoren</b> ( <i>wiederholte Anfälle</i> ) <i>Gefährdung des Fahrzeugs oder anderer Personen oder Selbstgefährdung durch Anfälle</i>	T — Für die Dauer der Abklärung und zwei Jahre nach dem letzten Anfall P — Wiederholte Anfälle, keine Kontrolle durch Medikation	Sofern ohne Medikation oder unter stabiler medikamentöser Einstellung bei guter Therapie-Compliance: tauglich mit Beschränkung 04*** Tauglich ohne Beschränkungen, sofern anfallsfrei und keine Einnahme von Medikamenten mindestens in den letzten zehn Jahren
	<b>Epilepsie — verursacht durch Alkohol, Medikamente, Kopfverletzungen</b> ( <i>wiederholte Anfälle</i> ) <i>Gefährdung des Fahrzeugs oder anderer Personen oder Selbstgefährdung durch Anfälle</i>	T — Für die Dauer der Abklärung und zwei Jahre nach dem letzten Anfall P — Wiederholte Anfälle, keine Kontrolle durch Medikation	Sofern ohne Medikation oder unter stabiler medikamentöser Einstellung bei guter Therapie-Compliance: tauglich mit Beschränkung 04*** Tauglich ohne Beschränkungen, sofern anfallsfrei und keine Einnahme von Medikamenten mindestens in den letzten fünf Jahren
G 43	<b>Migräne</b> ( <i>häufige Anfälle mit einhergehender starker Beeinträchtigung des Allgemeinzustands</i> ) <i>Risiko für Rezidive, die zu Einschränkungen führen</i>	P — Häufige Anfälle, die zu starken Leistungseinschränkungen führen	Sofern keine leistungseinschränkenden Auswirkungen während der Arbeit zu erwarten sind. Keine Zwischenfälle während vergangener Dienste
G 47	<b>Schlafapnoe</b> <i>Müdigkeit und Einschlafen während der Arbeit</i>	T — Bis eine Behandlung begonnen und drei Monate lang erfolgreich durchgeführt wurde P — Behandlung erfolglos oder Behandlung wird nicht eingehalten	Wenn die Behandlung drei Monate nachweislich effektiv durchgeführt wurde. Alle sechs Monate Beurteilung der Compliance. Beschränkung 05*** kann angezeigt sein
	<b>Narkolepsie</b> <i>Müdigkeit und Einschlafen während der Arbeit</i>	T — Bis mindestens zwei Jahre durch entsprechende Behandlung kontrolliert P — Behandlung erfolglos oder Behandlung wird nicht eingehalten	Wenn ein Facharzt bestätigt, dass die Behandlung mindestens zwei Jahre vollständig kontrolliert wurde: tauglich mit Beschränkung 04***
G 00–99 nicht separat gelistet	<b>Sonstige Erkrankungen des Nervensystems</b> <i>z. B. Multiple Sklerose, Parkinson-Krankheit Rezidive/Progression. Einschränkungen von Muskelkraft, Gleichgewichtssinn, Koordination und Beweglichkeit</i>	T — Bis zur Abklärung, guten Kontrolle und Therapie-Compliance P — Wenn die Einschränkungen das sichere Arbeiten beeinträchtigen oder die Person nicht in der Lage ist, die physischen Leistungsanforderungen zu erfüllen	Beurteilung des Einzelfalls auf der Grundlage der Anforderungen der Routine- und Notfallaufgaben, unter Berücksichtigung neurologisch-psychiatrischer fachärztlicher Empfehlungen

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
R 55	Synkope und andere Bewusstseinsstörungen <i>Rezidiv mit Verletzungen oder Kontrollverlust</i>	T — Bis zur Klärung der Ursache und bis zum Nachweis, dass die zugrunde liegende Krankheit therapeutisch beherrscht wird. Krankheitsbild:	
		a) Eine einfache Ohnmacht/idiopathische Synkope	Beurteilung des Einzelfalls. Beschränkung 04*** kann angezeigt sein
		b) Keine einfache Ohnmacht/idiopathische Synkope. Ungeklärte Störung: kein Rezidiv und ohne Nachweis einer kardialen, metabolischen oder neurologischen Ursache T — Vier Wochen	Beurteilung des Einzelfalls. Beschränkung 04*** kann angezeigt sein.
		c) Störung: wiederkehrend oder möglicherweise auf eine kardiale, metabolische oder neurologische Ursache zurückzuführen T — Mögliche Ursache nicht festzustellen oder nicht behandelbar: für sechs Monate nach dem Ereignis, wenn keine erneuten Ereignisse eingetreten sind T — Nachweis der möglichen Ursache oder Ursache gefunden und behandelt: für einen Monat nach erfolgreicher Behandlung d) Bewusstseinsstörungen mit Elementen, die auf einen Anfall hindeuten, siehe G 40–41 P — Für alle vorgenannten Fälle, wenn sich die Ereignisse trotz umfassender Abklärung und angemessener Behandlung weiterhin wiederholen	
T 90	<b>Intrakranielle Verletzungen/Operationen</b> , einschließlich der Behandlung von Gefäßanomalien oder schwere Kopfverletzungen mit Hirnschädigung <i>Gefährdung des Fahrzeugs oder Dritter oder Selbstgefährdung durch cerebrale Krampfanfälle. Störungen der kognitiven, sensorischen oder motorischen Funktionen. Rezidiv oder Komplikationen der zugrunde liegenden Erkrankung</i>	T — Für ein Jahr oder länger, bis die Anfallswahrscheinlichkeit gering* ist, auf der Grundlage einer Facharztmeinung P — Andauernde Einschränkung durch zugrunde liegende Erkrankung oder Verletzung oder wiederkehrende Anfälle	Nach mindestens einem Jahr, wenn die Anfallswahrscheinlichkeit gering* ist und keine Einschränkung durch die zugrunde liegende Erkrankung oder Verletzung vorliegt: tauglich mit Beschränkung 04*** Tauglich ohne Beschränkungen, wenn keine Einschränkung durch die zugrunde liegende Erkrankung oder Verletzung vorliegt, keine Epilepsie-Medikamente. Anfallswahrscheinlichkeit sehr gering*

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
<b>H 00-99 ERKRANKUNGEN DER AUGEN UND OHREN</b>			
H 00-59	<b>Augenerkrankungen:</b> fortschreitend oder wiederholt (z. B. Glaukom, Makulopathien, diabetische Retinopathie, Retinitis pigmentosa, Keratokonus, Diplopie, Blepharospasmus, Uveitis, Hornhautgeschwür, Netzhautablösung) <i>Künftige Unfähigkeit, den Anforderungen an das Sehvermögen zu genügen, Rezidiv-Risiko</i>	T — Vorübergehende Unfähigkeit, den einschlägigen Anforderungen an das Sehvermögen zu genügen (siehe Anlage 1), und geringe Wahrscheinlichkeit von Verschlechterungen im weiteren Verlauf oder von beeinträchtigenden Rezidiven nach der Behandlung oder nach dem Ausheilen P — Unfähigkeit, den einschlägigen Anforderungen an das Sehvermögen zu genügen (siehe Anlage 1), oder — im Falle einer Behandlung — erhöhte Wahrscheinlichkeit nachfolgender Verschlechterungen oder beeinträchtigender Rezidive	Sehr geringe Rezidiv-Wahrscheinlichkeit. Sehr geringe Wahrscheinlichkeit, dass innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zeugnisses eine Verschlechterung in dem Maße eintritt, dass die Anforderungen an das Sehvermögen nicht mehr erfüllt werden
H 65-67	<b>Otitis — externa oder media</b> Rezidive, mögliche Infektionsquelle bei Personen, die mit der Zubereitung/Handhabung von Lebensmitteln zu tun haben, Probleme mit der Nutzung von Gehörschutz	T — Bei Symptomen, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen P — Bei chronischer Sekretion des Ohres bei Personen, die mit der Zubereitung/Handhabung von Lebensmitteln zu tun haben	Effiziente Behandlung und keine Wahrscheinlichkeit eines Rezidivs
H 68-95	<b>Krankheiten des Ohres:</b> fortschreitend (z. B. Otosklerose)	T — Vorübergehende Unfähigkeit, den einschlägigen Anforderungen an das Hörvermögen zu genügen (siehe Anlage 2), und geringe Wahrscheinlichkeit von Verschlechterungen im weiteren Verlauf oder von beeinträchtigenden Rezidiven nach der Behandlung oder nach dem Ausheilen P — Unfähigkeit, den einschlägigen Anforderungen an das Hörvermögen zu genügen (siehe Anlage 2), oder — im Falle einer Behandlung — erhöhte Wahrscheinlichkeit nachfolgender Verschlechterungen oder beeinträchtigender Rezidive	Sehr geringe Rezidiv-Rate*. Sehr geringe Wahrscheinlichkeit, dass innerhalb der Gültigkeitsdauer des Zeugnisses eine Verschlechterung in dem Maße eintritt, dass die Anforderungen an das Hörvermögen nicht mehr erfüllt werden
H 81	<b>Ménière-Krankheit</b> und andere Formen von chronischem oder rezidivierendem stark beeinträchtigendem Schwindel <i>Gleichgewichtsstörungen, dadurch Mobilitätseinschränkung und Übelkeit</i>	T — Während der akuten Phase P — Häufige Anfälle, die zu starken Leistungseinschränkungen führen	Geringe* Wahrscheinlichkeit von Beeinträchtigungen während der Arbeit

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
<b>I 00-99</b>	<b>HERZ-KREISLAUF-SYSTEM</b>		
I 05-08 I 34-39	<b>Erbte Herzkrankheiten und Herzklappenerkrankungen</b> (einschließlich diesbezüglicher Operationen) Bislang nicht abgeklärte/untersuchte Herzgeräusche <i>Wahrscheinlichkeit des Fortschreitens der Erkrankung, Einschränkungen unter Belastung</i>	T — Bis zur Abklärung und, sofern erforderlich, erfolgreichen Behandlung P — Wenn die körperliche Belastbarkeit eingeschränkt ist oder Episoden mit starker Einschränkung der Leistungsfähigkeit auftreten oder bei Behandlung mit Antikoagulantien oder wenn auf Dauer eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für das Auftreten einer Beeinträchtigung besteht	Beurteilung des Einzelfalls auf der Grundlage des Rates eines Kardiologen
I 10-15	<b>Hypertonie</b> Erhöhte Wahrscheinlichkeit einer ischämischen Herzerkrankung, von Augen- und Nierenschäden oder eines Schlaganfalls. Mögliche hypertensive Entgleisung/Krise	T — Normalerweise, wenn mmHG > 160 systolisch oder > 100 diastolisch ist, bis zur Abklärung und, sofern erforderlich, erfolgreichen Behandlung P — Wenn mmHG dauerhaft > 160 systolisch oder > 100 diastolisch ist, mit oder ohne Behandlung	Bei Behandlung und wenn keine Beeinträchtigungen durch die Erkrankung oder die Medikamente vorliegen
I 20-25	<b>Ischämische Herzkrankheiten</b> , z. B. myokardialer Infarkt, im EKG nachweisbarer früherer myokardialer Infarkt oder neu entdeckter Linksschenkelblock, Angina Pectoris, Herzstillstand, koronare Bypass-Operation, Koronarangioplastie <i>Plötzliche auftretende Schwächezustände, verminderte körperliche Belastbarkeit. Probleme mit der Versorgung bei erneuten kardialen Ereignissen während der Arbeit</i>	T — Für drei Monate nach der Erstuntersuchung und Behandlung, länger, wenn die Symptome fortbestehen und im Falle einer erhöhten Rezidiv-Wahrscheinlichkeit aufgrund eines pathologischen Befunds P — Wenn die Kriterien für die Erteilung eines Tauglichkeitszeugnisses nicht erfüllt werden und eine weitere Senkung der Rezidiv-Wahrscheinlichkeit unwahrscheinlich ist	Wenn die Rezidiv-Rate sehr gering ist und die Person sich strikt an die Empfehlungen zur Risikosenkung hält und keine relevante Begleiterkrankung gegeben ist, zunächst Ausgabe eines Nachweises mit sechsmonatiger Gültigkeit, anschließend Tauglichkeitszeugnisse für ein Jahr. Wenn die Rezidiv-Rate gering* ist: tauglich mit Beschränkung 04*** Tauglich mit einer zeitlichen Befristung von einem Jahr
I 44-49	<b>Herzrhythmusstörungen</b> und Überleitungsstörungen (einschließlich derjenigen mit Herzschrittmachern und implantiertem Kardioverter-Defibrillator (ICD)) <i>Risiko für Beeinträchtigungen durch Rezidive, plötzlich auftretende Schwächezustände, verminderte körperliche Belastbarkeit. Die Funktion des Schrittmachers/ICD kann durch starke elektrische Felder gestört werden</i>	T — Bis zur Klärung, Behandlung und Nachweis des Behandlungserfolgs P — Wenn einschränkende Symptome gegeben sind oder bei erhöhter Wahrscheinlichkeit einer Beeinträchtigung bei Rezidiv sowie bei ICD-Implantation	Wenn die Rezidiv-Rate gering* ist: tauglich mit Beschränkung 04*** Tauglich mit einer zeitlichen Befristung von einem Jahr

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
I 61-69 G 46	<b>Ischämische zerebrovas- kuläre Krankheiten</b> (Schlaganfall oder transien- te ischämische Attacke) <i>Erhöhte Wahrscheinlichkeit eines Rezidivs, plötzlicher Ver- lust von Fähigkeiten, Ein- schränkung der Mobilität. Er- höhtes Risiko für die Entwicklung anderer Kreislau- ferkrankungen, die einen plötzlichen Verlust von Fähig- keiten zur Folge haben</i>	T — Bis zur Abklärung, guten Kontrolle und Therapieadhärenz. Bis drei Monate nach der Erstdiagnose P — Wenn die verbleibenden Symptome Einfluss auf die Dienstpflichten haben oder ein deutlich erhöhtes Risiko für ein Rezidiv besteht	Einzelfallbeurteilung der Dienst- tauglichkeit: Beschränkung 04*** ist angezeigt. Die Beurteilung berücksichtigt auch die Wahrscheinlichkeit zu- künftiger kardialer Erkrankungen. Anforderungen der Routine- und Notfalltätigkeiten für die zugewie- senen sicherheitsrelevanten Dienstpflichten können erfüllt werden. Tauglich mit einer zeitli- chen Befristung von einem Jahr
I 73	<b>Arterielle Verschluss- krankheit</b> Risiko für das Vorliegen anderer Kreis- lauferkrankungen, die ei- nen plötzlichen Verlust von Fähigkeiten zur Folge ha- ben können. Einschränk- ungen der körperlichen Belastbarkeit	T — Bis zum Abschluss der Untersu- chung/Beurteilung P — Wenn die Person nicht fähig ist, ihre Aufgaben wahrzunehmen	Tauglich mit Beschränkung 04***, vorausgesetzt, die Symptome sind nur gering ausgeprägt und beein- trächtigen nicht die wesentlichen Dienstpflichten, oder sie sind operativ oder durch eine andere Behandlung vollständig beseitigt. Zu beurteilen ist das Risiko für zukünftige kardiale Erkrankun- gen. Tauglich mit einer zeitlichen Befristung von einem Jahr
I 83	Krampfadern Möglichkeit von Blutungen bei Verletzun- gen, Hautveränderungen und Geschwüren	T — Bis zum Abschluss der Behandlung, wenn beeinträchtigende Symptome be- stehen. Bis zu einem Monat im Anschluss an eine Operation	Keine beeinträchtigenden Symp- tome oder Komplikationen
I 80.2-3	Thrombose der tiefen Ve- nen/Lungenembolie Risi- ko/Wahrscheinlichkeit eines Rezidivs und einer schweren Lungenembolie. Risiko/Wahrscheinlichkeit von Blutungen aufgrund von Behandlung mit Gerin- nungshemmern	T — Bis zur Klärung und zum Abschluss der Behandlung sowie normalerweise während der vorübergehenden Einnah- me von Gerinnungshemmern P — Zu erwägen bei wiederholtem Auf- treten oder Dauermedikation mit Gerin- nungshemmern	Kann als tauglich erachtet werden für Arbeiten mit geringer Verlet- zungswahrscheinlichkeit, sofern stabil eingestellt mit Gerinnungs- hemmern mit regelmäßiger Kon- trolle des Gerinnungswerts
I 00-99 nicht separat gelistet	<b>Andere Herzerkrankun- gen</b> , z. B. Kardiomyopa- thie, Perikarditis, Herzin- suffizienz <i>Wahrscheinlichkeit eines Re- zidivs, plötzlicher Verlust von Fähigkeiten, Beschränkung der körperlichen Belastbarkeit</i>	T — Bis zur Klärung, Behandlung und Nachweis des Behandlungserfolgs P — Wenn beeinträchtigende Symptome vorliegen oder das Risiko einer Beein- trächtigung bei erneutem Auftreten be- steht	Beurteilung des Einzelfalls auf der Grundlage von Facharztberichten
<b>J 00-99</b>	<b>ATMUNGSSYSTEM</b>		
J 02-04 J 30-39	Erkrankungen der Nase, der Nasennebenhöhlen und der Halsorgane <i>Beein- trächtigung für den Erkrank- ten.</i> <i>Unter bestimmten Umstän- den Kontamination der Le- bensmittel oder Übertragung der Infektion auf andere Besat- zungsmitglieder</i>	T — Bis keine Symptome mehr vorliegen, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen P — Wenn die Krankheit immer wieder- kehrt	Nach Abschluss der Behandlung, wenn keine Faktoren bestehen, die ein Rezidiv begünstigen

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
J 40–44	Chronische Bronchitis und/oder Emphysem <i>Geringere Belastungstoleranz und beeinträchtigende Symptome</i>	T — In akuten Phasen P — Wenn es wiederholt zu schweren Rezidiven kommt oder wenn die allgemeinen Tauglichkeitsnormen nicht erfüllt werden können oder wenn eine Kurzatmigkeit vorliegt, die zu Leistungseinschränkungen führt	Zu berücksichtigen ist, ob Tauglichkeit für Notfallsituationen besteht. Anforderungen der Routine- und Notfalltätigkeiten für die zugewiesenen sicherheitsrelevanten Dienstplichten können erfüllt werden. Tauglich mit einer zeitlichen Befristung von einem Jahr
J 45–46	<b>Asthma</b> (detaillierte Prüfung unter Berücksichtigung der Facharztinformationen für alle Berufsanfänger/Erstuntersuchungen) <i>Unvorhersehbare Episoden schwerer Atemnot</i>	T — Bis die Episode abgeklungen, die Ursache geklärt (einschließlich möglicher arbeitsplatzbedingter Ursachen) und ein effektives Behandlungsschema eingerichtet ist oder vorliegt. Bei Personen unter 20 Jahren, die innerhalb der letzten drei Jahre (aufgrund des Asthmas) ins Krankenhaus eingewiesen wurden oder mit Steroiden oral behandelt wurden P — Bei vorhersehbarem Risiko für das plötzliche Auftreten lebensbedrohlicher Asthmaanfälle während der Arbeit oder mit der Vorgeschichte eines schlecht kontrollierten Asthmas, d. h. mit häufigen Behandlungen im Krankenhaus in der Vergangenheit	Diensttauglich, wenn die Krankengeschichte auf ein Erwachsenenasthma** hindeutet, das mit Inhalatoren gut kontrolliert werden kann, und in den vergangenen zwei Jahren keine stationäre Behandlung oder keine Behandlung mit oralen Steroiden erforderlich war oder bei einer Krankengeschichte eines anstrengungsinduzierten Asthmas, das einer regelmäßigen Behandlung bedarf
J 93	<b>Pneumothorax</b> (spontan oder traumatisch) <i>Akute Einschränkung aufgrund eines Rezidivs</i>	T — Normalerweise für zwölf Monate nach der ersten Episode P — Nach rezidivierenden Episoden, sofern keine Pleurektomie oder Pleurodese vorgenommen wurde	Normalerweise zwölf Monate nach der Episode oder kürzer, wenn vom Facharzt geraten
<b>K 00–99</b>	<b>VERDAUUNGSSYSTEM</b>		
K 01–06	Erkrankungen der Mundhöhle <i>Akute Zahnschmerzen.</i> Wiederholte Mund- und Zahnfleischentzündungen	T — Bis keine Symptome mehr vorliegen, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen	Wenn Zähne und Zahnfleisch (bei Zahnlosen das Zahnfleisch sowie gut angepasster Zahnersatz in gutem Erhaltungszustand) in gutem Zustand sind. Keine komplexen Prothesen oder wenn Zahnvorsorgeuntersuchung im vergangenen Jahr und entsprechende Folgebehandlungen abgeschlossen wurden und seitdem keine Probleme bestanden
K 25–28	Ulcus pepticum <i>Rezidiv mit Schmerzen, Blutungen oder Perforation</i>	T — Bis zur Ausheilung oder Sanierung durch Operation oder Heliobacter-Eradikation und normale Ernährung seit drei Monaten P — Wenn das Ulcus trotz Operation und Medikation fortbesteht	Nach der Genesung und ohne diätetische Einschränkung seit drei Monaten
K 40–41	Hernien — Leistenhernie oder Schenkelhernie <i>Risiko einer Strangulation</i>	T — Bis untersucht und bestätigt, dass kein Risiko einer Einklemmung/Strangulation besteht, und, sofern erforderlich, behandelt	Nach erfolgreicher Behandlung oder wenn der Chirurg bestätigt, dass kein Risiko für eine Strangulation besteht

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
K 42–43	Hernien — Nabelbruch, Bauchwandbruch <i>Instabilität der Bauchwand beim Bücken und Heben</i>	Beurteilung des Einzelfalls, je nach Schwere der Symptome oder der Beeinträchtigung. Zu berücksichtigen sind die Auswirkungen regelmäßiger schwerer körperlicher Anstrengungen	Beurteilung des Einzelfalls, je nach Schwere der Symptome oder der Beeinträchtigung. Zu berücksichtigen sind die Auswirkungen regelmäßiger schwerer körperlicher Anstrengungen
K 44	<b>Hernien — Zwerchfellhernie (Hiatushernie)</b> <i>Reflux von Mageninhalt und Magensäure, der Sodbrennen usw. verursacht</i>	Beurteilung des Einzelfalls auf der Grundlage der Schwere der Symptome im Liegen und der durch sie verursachten Schlafstörungen	Beurteilung des Einzelfalls auf der Grundlage der Schwere der Symptome im Liegen und der durch sie verursachten Schlafstörungen
K 50, 51, 57, 58, 90	Nichtinfektiöse Enteritis, Colitis, Morbus Crohn, Divertikulitis usw. <i>Beeinträchtigungen und Schmerzen</i>	T — Bis untersucht und behandelt P — Bei schweren Verläufen oder Rezidiven	Beurteilung des Einzelfalls durch einen Facharzt. Bei geringer Wahrscheinlichkeit eines Rezidivs
K 60 I 84	Analerkrankungen: Hämorrhoiden, Fissuren, Fisteln <i>Wahrscheinlichkeit von Episoden, die Schmerzen verursachen und die Aktivität einschränken</i>	T — Bei Symptomen, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen P — Zu erwägen, wenn nicht behandelbar oder rezidivierend	Beurteilung des Einzelfalls
K 70, 72	Leberzirrhose <i>Leberversagen. Blutungen von Ösophagusvarizen</i>	T — Bis zur vollständigen Klärung P — Bei schwerem Verlauf oder bei Auftreten von Aszites oder Ösophagusvarizen	Beurteilung des Einzelfalls durch einen Facharzt. Tauglich mit einer zeitlichen Befristung von einem Jahr
K 80–83	<b>Erkrankungen der Gallenblase und der Gallenwege</b> <i>Gallenkoliken aufgrund von Gallensteinen, Gelbsucht, Leberversagen</i>	T — Bei Gallenkoliken bis zum Abschluss der Behandlung P — Fortgeschrittene Lebererkrankung, rezidivierende oder persistierende leistungsbeeinträchtigende Symptome	Beurteilung des Einzelfalls durch einen Facharzt. Plötzliches Auftreten einer Gallenkolik unwahrscheinlich
K 85–86	Pankreatitis <i>Risiko/Wahrscheinlichkeit eines Rezidivs</i>	T — Bis die Erkrankung ausgeheilt ist P — Bei wiederholtem Auftreten oder wenn alkoholbedingt, es sei denn, die Abstinenz ist bestätigt	Beurteilung des Einzelfalls auf der Grundlage von Facharztberichten
Y 83	Stoma (Ileostomie, Kolostomie) <i>Beeinträchtigung bei Kontrollverlust — Bedarf an Beuteln usw. Möglicherweise Schwierigkeiten bei länger andauernder Notfallsituation</i>	T — Bis zur Abklärung, guten Kontrolle und Therapieadhärenz. P — Bei schlechter Kontrolle	Beurteilung des Einzelfalls
<b>N 00–99 KRANKHEITEN DES UROGENITALSYSTEMS</b>			
N 00, N 17	Akutes nephritisches Syndrom <i>Nierenversagen, Bluthochdruck</i>	P — Bis die Erkrankung ausgeheilt ist	Beurteilung des Einzelfalls bei Vorliegen von Residuen
N 03–05, N 18–19	Subakutes oder chronisches nephritisches Syndrom oder nephrotisches Syndrom <i>Nierenversagen, Bluthochdruck</i>	T — Bis zur Klärung	Beurteilung des Einzelfalls durch einen Facharzt auf der Grundlage der Nierenfunktion und der Wahrscheinlichkeit von Komplikationen

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
N 20–23	<b>Nieren- oder Uretersteine</b> <i>Schmerzen aufgrund einer Nierenkolik</i>	T — Bis untersucht und bestätigt, dass keine Wahrscheinlichkeit für Symptome besteht, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen P — In schweren Fällen wiederholter Steinbildung	Beurteilung des Einzelfalls
N 33, N 40	Prostatavergrößerung/Verlegung der Harnwege <i>Akuter Harnverhalt</i>	T — Bis untersucht und behandelt P — Wenn nicht heilbar	Beurteilung des Einzelfalls
N 70–98	<b>Gynäkologische Erkrankungen</b> — starke Vaginalblutungen, starke Menstruationsbeschwerden, Endometriose, Prolaps der Geschlechtsorgane oder <i>Sonstiges Beeinträchtigung aufgrund von Schmerzen oder Blutungen</i>	T — Wenn Beeinträchtigung besteht oder eine Untersuchung erforderlich ist zur Klärung und Behandlung der Ursache	Beurteilung des Einzelfalls, wenn ein Risiko besteht, dass die Erkrankung während der Fahrt behandelt werden muss oder die Arbeitsfähigkeit beeinträchtigt
R 31, 80, 81, 82	<b>Proteinurie, Hämaturie, Glukosurie</b> oder sonstige <i>abnorme Urinbefunde Indikator für Nieren- oder andere Erkrankungen</i>	T — Wenn Erstbefunde klinisch signifikant P — Schwere und nicht heilbare Ursache, z. B. Einschränkungen der Nierenfunktion	Sehr geringe Wahrscheinlichkeit einer ernststen Grunderkrankung
Z 90.5	Verlust einer Niere oder Funktionslosigkeit einer Niere <i>Eingeschränkte Regulierung des Flüssigkeitshaushalts unter Extrembedingungen, wenn die verbleibende Niere nicht voll funktionsfähig ist</i>	P — Bei einem Mitglied der Decksmannschaft vor der ersten Anmusterung: jede Einschränkung der Funktionsfähigkeit der verbleibenden Niere. Bei einem bereits im Dienst befindlichen Mitglied der Decksmannschaft: bei signifikanter Dysfunktion der verbleibenden Niere	Die verbleibende Niere muss voll funktionsfähig sein, eine fortschreitende Erkrankung der Niere darf nicht vorliegen, Beurteilungsgrundlage: Untersuchungen der Niere und Bericht eines Facharztes
<b>O 00–99</b>	<b>SCHWANGERSCHAFT</b>		
O 00–99	Schwangerschaft <i>Komplikationen, in der Endphase Einschränkungen der Mobilität. Möglichkeit der Gefährdung von Mutter und Kind im Fall einer vorzeitigen Entbindung während der Arbeit</i>	T — Entscheidungen im Einklang mit nationaler Gesetzgebung Atypischer Verlauf einer Schwangerschaft, die eine hohe Kontrolldichte erfordert	Komplikationslose Schwangerschaft ohne weitere beeinträchtigende Effekte: Entscheidungen im Einklang mit nationaler Praxis und Gesetzgebung
<b>L 00–99</b>	<b>HAUT</b>		
L 00–08	Infektionen der Haut <i>Rezidive, Ansteckung anderer Personen</i>	T — Bei Symptomen, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen P — Zu erwägen für Mitglieder der Decksmannschaft bei rezidivierendem Auftreten	Je nach Art und Schwere der Infektion
L 10–99	<b>Andere Hauterkrankungen</b> , z. B. Ekzeme, Dermatitis, Psoriasis <i>Rezidive, manchmal beruflich bedingt</i>	T — Bei Symptomen, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen	Beurteilung des Einzelfalls, entsprechend eingeschränkt, falls Verschlimmerung durch Hitze oder Kontakt mit Substanzen am Arbeitsplatz

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
<b>M 00–99 ERKRANKUNGEN DES MUSKEL-SKELETT-SYSTEMS</b>			
M 10–23	<b>Arthrose</b> , andere Gelenkerkrankungen und nachfolgender Gelenkersatz Schmerzen und Einschränkungen der Mobilität mit Auswirkungen auf die Routine- und Notfallaufgaben. Möglichkeit einer Infektion oder Dislokation und beschränkte Lebensdauer der Gelenkprothesen	T — Nach Knie- oder Hüftgelenkersatz sind vor Rückkehr zur Arbeit eine vollständige Wiedererlangung der Gelenkfunktion sowie Bestätigung durch formelle Beurteilung eines Facharztes erforderlich P — Bei fortgeschrittenen und schweren Fällen	Beurteilung des Einzelfalls. Kann allen Anforderungen der Routine- und Notfallaufgaben entsprechen; es besteht nur eine sehr geringe Wahrscheinlichkeit einer Verschlechterung, die eine Wahrnehmung der Aufgaben unmöglich macht
M 24.4	<b>Luxation und Subluxation</b> von Schulter- oder Kniegelenken <i>Plötzliche Mobilitätseinschränkung, mit Schmerzen</i>	T — Bis zur ausreichenden Wiederherstellung und Stabilität der Gelenkfunktion	Beurteilung des Einzelfalls bei nur gelegentlich auftretender Luxation/Subluxation
M 54.5	<b>Rückenschmerzen</b> Schmerzen und Einschränkungen der Mobilität mit Auswirkungen auf die Routine- und Notfallaufgaben. Zunahme der Einschränkungen	T — Während der Akutphase P — Bei rezidivierendem Verlauf oder schwerwiegenden Beeinträchtigungen	Beurteilung des Einzelfalls
Y 83.4 Z 97.1	<b>Prothesen der Gliedmaßen</b> <i>Einschränkung der Mobilität mit Auswirkungen auf die Routine- und Notfallaufgaben</i>	P — Wenn wesentliche Aufgaben nicht wahrgenommen werden können	Wenn Routine- und Notfallaufgaben ausgeführt werden können, dürfen Einschränkungen bei bestimmten Tätigkeiten bestehen, die nicht zu den grundlegenden Aufgaben gehören. Beschränkung 03*** kann angezeigt sein
<b>ALLGEMEINE ERKRANKUNGEN</b>			
R 47, F 80	<b>Sprachstörungen</b> Einschränkung der Kommunikationsfähigkeit	P — Unvereinbar mit der zuverlässigen, sicheren und effektiven Durchführung von Routine- und Notfallaufgaben	Keine Beeinträchtigung der wesentlichen sprachlichen Kommunikation
T 78 Z 88	<b>Allergien</b> (außer allergischer Hautausschlag und Asthma) <i>Wahrscheinlichkeit eines Rezidivs und zunehmende Schwere der Reaktion. Einschränkung der Fähigkeit, die Aufgaben wahrzunehmen</i>	T — Bis keine Symptome mehr vorliegen, die das sichere Arbeiten beeinträchtigen P — Wenn lebensbedrohliche Reaktionen vernünftigerweise vorhersehbar sind	Wenn die allergische Reaktion eher nur beeinträchtigende Symptome auslöst und nicht zu einer lebensbedrohlichen Situation führt und die Auswirkungen vollständig durch die langfristige Einnahme von nicht steroidalen Medikamenten oder durch eine geänderte Lebensführung, die während der Arbeit ohne sicherheitskritische Auswirkungen durchführbar ist, kontrolliert werden können

ICD 10 Diagnosecode	Leiden Begründung für das Kriterium	Unvereinbarkeit mit der jederzeitigen Erfüllung der zugewiesenen Aufgaben — voraussichtlich vorübergehend (T) — voraussichtlich dauerhaft (P)	Kann die zugewiesenen Aufgaben jederzeit erfüllen
Z 94	<b>Transplantationen</b> — Niere, Herz, Lunge, Leber (für Prothesen von Gelenken und Gliedmaßen sowie Linsen, Hörhilfe, Herzklappen usw. vgl. die jeweiligen krankheitsspezifischen Abschnitte) Möglichkeit einer Abstoßung. Nebenwirkungen der Medikation	T — Bis ein stabiler Zustand nach der Operation und unter der Medikation zur Vermeidung einer Abstoßungsreaktion erreicht ist P — Beurteilung des Einzelfalls sowie Bestätigung durch formelle Beurteilung eines Facharztes	Beurteilung des Einzelfalls unter Berücksichtigung einer positiven Beratung eines Facharztes. Tauglich mit einer zeitlichen Befristung von einem Jahr
Bei den jeweiligen Erkrankungen einzuordnen	<b>Chronisch-progrediente Erkrankungen</b> , die zurzeit bei den entsprechenden Krankheitsgruppen enthalten sind, z. B. Huntington Chorea (einschließlich positiver Familienanamnese) und Keratokonus	T — Bis untersucht und, sofern erforderlich, behandelt P — Wenn eine nachteilige Entwicklung wahrscheinlich ist	Beurteilung des Einzelfalls unter Berücksichtigung einer positiven Beratung eines Facharztes. Tauglichkeit kann trotz Vorliegen solcher Erkrankungen gegeben sein, sofern eine nachteilige Entwicklung bis zur nächsten Tauglichkeitsuntersuchung als unwahrscheinlich beurteilt wird
Bei den jeweiligen Erkrankungen einzuordnen	<b>Erkrankungen, die nicht gesondert aufgeführt sind</b>	T — Bis untersucht und, sofern erforderlich, behandelt P — Sofern dauerhaft Beeinträchtigungen vorliegen	Zur Beurteilung können Empfehlungen für ähnliche Krankheitsbilder genutzt werden. Zu berücksichtigen sind eine erhöhte Wahrscheinlichkeit für das plötzliche Auftreten von Handlungsunfähigkeit, für das Auftreten von Rezidiven oder Progression der Erkrankung sowie Einschränkungen bei der Durchführung von Routine- und Notfallaufgaben. In Zweifelsfällen sollte der Rat von spezialisierten Ärzten eingeholt werden oder eine Beschränkung der Tauglichkeit oder der Verweis an einen Gutachter in Erwägung gezogen werden

## Anlage 1

**Relevante Kriterien in Bezug auf das Sehvermögen gemäß Diagnosecode H 00–59****Mindestkriterien in Bezug auf das Sehvermögen:**1. *Tagesschärfe:*

Die Sehschärfe auf beiden Augen gemeinsam oder auf dem besseren Auge muss mit oder ohne Sehhilfe größer oder gleich 0,8 sein. Einäugiges Sehen ist erlaubt.

Offenkundiges Doppelsehen (Motilität), das nicht korrigiert werden kann, ist nicht erlaubt. Bei Einäugigkeit: normale Beweglichkeit des funktionstüchtigen Auges.

Beschränkung 01\*\*\* kann angezeigt sein.

2. *Dämmerungssehvermögen:*

Zu testen bei Glaukom, Netzhauterkrankungen oder Medientrübungen (z. B. Katarakt). Kontrastsehen bei 0,032 cd/m<sup>2</sup> ohne Blendung; Testergebnis 1:2,7 oder besser, mit dem Mesotest überprüft.

3. *Gesichtsfeld:*

Das horizontale Gesichtsfeld beträgt mindestens 120 Grad. Die Erweiterung nach links und rechts beträgt mindestens 50 Grad und die Erweiterung nach oben und unten mindestens 20 Grad. Im gesamten Radius des zentralen Gesichtsfelds von 20 Grad sind keine Defekte vorhanden.

Mindestens ein Auge erfüllt den Sehschärfen-Standard und weist ein Gesichtsfeld ohne pathologische Skotome auf. Bei Glaukom oder Netzhautdystrophie oder wenn bei der Erstuntersuchung Anomalien erkannt werden, ist ein formeller Test durch einen Augenarzt erforderlich.

4. *Farbunterscheidungsvermögen von Mitgliedern einer Decks Mannschaft, die Navigationsaufgaben wahrnehmen:*

Das Farbunterscheidungsvermögen ist als ausreichend anzusehen, wenn der Bewerber den Test mittels 24 Ishihara-Farbtafeln mit maximal zwei Fehlern besteht. Ist dies nicht der Fall, muss einer der genannten anerkannten alternativen Tests durchgeführt werden. Im Zweifelsfall ist eine Prüfung mit dem Anomaloskop durchzuführen. Der mit dem Anomaloskop gemessene Anomal-Quotient muss zwischen 0,7 und 1,4 liegen und somit auf eine normale Trichromasie hindeuten.

Anerkannte, zu den Ishihara-Farbtafeln alternative Tests sind:

- a) Velhagen/Broschmann (Ergebnis mit maximal zwei Fehlern);
- b) Kuchenbecker-Broschmann (maximal zwei Fehler);
- c) HRR (Ergebnis mindestens „leicht“);
- d) TMC (Ergebnis mindestens „second degree“);
- e) Holmer-Wright B (Ergebnis höchstens 8 Fehler bei „small“);
- f) Farnsworth-Panel-D-15-Test (mindestens zu erreichendes Ergebnis: maximal eine diametrale Überschneidung im Diagramm der Anordnung der Farben);
- g) Colour Assessment and Diagnostic Test (CAD) (Ergebnis mit maximal vier CAD-Einheiten).

Inhaber eines gemäß der Richtlinie 96/50/EG des Rates <sup>(1)</sup> ausgestellten Schifferpatents, deren mit dem Anomaloskop gemessener Anomal-Quotient für das Farbsehen zwischen 0,7 und 3,0 liegt, gelten als tauglich, wenn ihr Patent vor dem 1. April 2004 ausgestellt wurde.

Der Gebrauch von Filtergläsern als Sehhilfen für das Farbunterscheidungsvermögen, z. B. getönte Kontaktlinsen und Brille, ist nicht zulässig.

<sup>(1)</sup> Richtlinie 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 31).

## Anlage 2

**Relevante Kriterien in Bezug auf das Hörvermögen gemäß Diagnosecode H 68–95****Mindestkriterien in Bezug auf das Hörvermögen:**

Das Hörvermögen ist als ausreichend anzusehen, wenn der Mittelwert der Hörverluste der beiden Ohren, mit oder ohne Hörhilfe, bei den Frequenzen 500 Hz, 1000 Hz, 2000 Hz und 3000 Hz den Wert von 40 dB nicht überschreitet. Wird der Wert von 40 dB überschritten, ist das Hörvermögen dennoch als ausreichend anzusehen, wenn ein Hörtest mit einem Audiometer nach ISO 8253-1:2010 oder ein gleichwertiger Test bestanden wird.

Beschränkung 02\*\*\* kann angezeigt sein.

**Bemerkungen zu der Tabelle und den Anlagen***\* Rezidiv-Raten:*

Dort, wo in Bezug auf die erhöhte Rezidiv-Wahrscheinlichkeit die Begriffe sehr gering und gering gewählt werden. Es handelt sich im Wesentlichen um klinische Beurteilungen. Für einige Erkrankungen stehen quantitative Nachweise für die Rezidiv-Wahrscheinlichkeit zur Verfügung. Wenn solche Daten zur Verfügung stehen, wie z. B. für Anfallsleiden oder kardiale Erkrankungen, können weitere Untersuchungen erforderlich sein, um die individuelle erhöhte Rezidiv-Wahrscheinlichkeit zu bestimmen. Quantifizierte Rezidiv-Niveaus entsprechen folgenden Werten:

sehr gering: Rezidiv-Rate liegt unter 2 % pro Jahr;

gering: Rezidiv-Rate liegt zwischen 2 % und 5 % pro Jahr.

*\*\* Erwachsenenasthma*

Asthma kann von der Kindheit über das 16. Lebensjahr hinaus fortbestehen oder dann erst beginnen. Es gibt eine ganze Reihe von intrinsischen und externen Ursachen für die Entwicklung von Asthma im Erwachsenenalter. Bei erwachsenen Erstbetroffenen, bei denen Asthma im Erwachsenenalter erstmals aufgetreten ist, müssen spezifische Allergene, einschließlich jener, die für die Entwicklung von Berufsasthma von Bedeutung sind, untersucht werden. Weniger spezifische Ursachen wie Kälte, Anstrengung oder Atemwegsinfekte müssen ebenfalls berücksichtigt werden. Sie alle können Auswirkungen auf die Diensttauglichkeit auf Binnenwasserstraßen haben.

Geringgradiges, intermittierendes Asthma — seltene Episoden leichter asthmatischer Beschwerden, die seltener als einmal innerhalb von zwei Wochen auftreten und schnell und vollständig durch Inhalation von Beta-Agonisten behandelt werden können.

Geringgradiges Asthma: — häufiges Auftreten asthmatischer Beschwerden, die ein Inhalieren mit Beta-Agonist oder auch den Beginn einer regelmäßigen Therapie mit inhalativen Steroiden erfordern. Die regelmäßige inhalative Therapie mit Steroiden (oder Steroiden in Kombination mit lang wirksamen Beta-Agonisten) kann wirkungsvoll die Beschwerden und auch die Notwendigkeit für den zusätzlichen Einsatz der Bedarfsmedikation mit rasch wirksamen Beta-Agonisten reduzieren.

Anstrengungsinduziertes Asthma: — Episoden asthmatischer Beschwerden hervorgerufen durch Belastung, insbesondere in der Kälte. Die Episoden können effizient durch die Inhalation von Steroiden (oder Steroiden in Kombination mit lang wirksamen Beta-Agonisten) oder andere orale Medikamente behandelt werden.

Mittelgradiges Asthma: — häufige asthmatische Beschwerden trotz regelmäßiger Inhalation mit Steroiden (oder Steroiden in Kombination mit lang wirksamen Beta-Agonisten), die den häufigen Einsatz der Bedarfsmedikation mit inhalativen Beta-Agonisten oder die zusätzliche Einnahme anderer Medikamente erfordern. Gelegentlicher Bedarf für orale Steroide.

Schweres Asthma: — häufige Episoden asthmatischer Beschwerden, häufige stationäre Behandlung, häufige Behandlung mit oralen Steroiden.

*\*\*\* Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen*

01 Sehhilfe (Brille und/oder Kontaktlinsen) erforderlich

02 Hörhilfe erforderlich

03 Prothesen der Gliedmaßen erforderlich

04 Kein Alleindienst im Steuerhaus

05 Nur bei Tageslicht

06 Keine Navigationsaufgaben zulässig

07 Beschränkt auf ein einzelnes Fahrzeug namens .....

08 Beschränkter Bereich: .....

09 Beschränkte Aufgabe: .....

Die Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen können kombiniert werden. Bei Bedarf werden sie kombiniert.

---

# BESCHLÜSSE

## BESCHLUSS (EU) 2020/13 DES RATES

vom 19. Dezember 2019

### zur Änderung der Direktiven für die Aushandlung von Wirtschaftspartnerschaftsabkommen mit den Staaten und Regionen in Afrika, im karibischen Raum und im Pazifischen Ozean, soweit sie in die Zuständigkeit der Union fallen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 90, Artikel 100 Absatz 2, Artikel 207 Absatz 4 Unterabsatz 1 und Artikel 209 in Verbindung mit Artikel 218 Absätze 3 und 4,

auf Empfehlung der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 17. Juni 2002 ermächtigte der Rat die Kommission, Wirtschaftspartnerschaftsabkommen (WPA) mit den Staaten und Regionen in Afrika, im karibischen Raum und im Pazifischen Ozean (AKP) auszuhandeln, und verabschiedete Direktiven für diese Aushandlung.
- (2) Die mit den AKP-Staaten und -Regionen geschlossenen Abkommen enthalten Überprüfungsklauseln im Hinblick auf die künftige Überarbeitung jener Abkommen.
- (3) Die Änderung der Direktiven für die Aushandlung ist erforderlich, um im Lichte der jüngsten politischen Initiativen und Prioritäten der Union und vor dem Hintergrund der weltweiten Entwicklung des Handelsgeschehens den Rahmen für neue Verhandlungen genauer abzustecken.
- (4) Wie im Partnerschaftsabkommen zwischen den Mitgliedern der Gruppe der AKP-Staaten einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits<sup>(1)</sup> in der letzten geänderten Fassung (im Folgenden „Partnerschaftsabkommen von Cotonou“) und dessen Folgeabkommen — sobald diese gelten — festgelegt ist, sind WPA Teil der allgemeinen Beziehung zwischen der Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den AKP-Staaten andererseits. Gemäß Artikel 34 Absatz 1 des Partnerschaftsabkommens von Cotonou besteht das Ziel der wirtschaftlichen und handelspolitischen Zusammenarbeit der Vertragsparteien darin, die harmonische und schrittweise Integration der AKP-Staaten in die Weltwirtschaft unter gebührender Berücksichtigung ihrer politischen Entscheidungen und Entwicklungsprioritäten zu fördern und auf diese Weise ihre nachhaltige Entwicklung zu begünstigen und einen Beitrag zur Besiegung der Armut in den AKP-Staaten zu leisten. In diesem Zusammenhang können WPA als Entwicklungsinstrumente gemäß Artikel 36 Absatz 2 des Partnerschaftsabkommens von Cotonou betrachtet werden. Daher sollten bei Verhandlungen insbesondere der unterschiedliche Entwicklungsstand der Vertragsparteien sowie die besonderen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Zwänge der AKP-Länder und der Fähigkeit dieser Länder, ihre Volkswirtschaften an den Liberalisierungsprozess anzupassen und darauf einzustellen, berücksichtigt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

Die an die Kommission gerichteten Direktiven für die Aushandlung von Wirtschaftspartnerschaftsabkommen mit den Staaten und Regionen in Afrika, im karibischen Raum und im Pazifischen Ozean, soweit sie in die Zuständigkeit der Union fallen, werden nach Maßgabe des Addendums geändert.

#### Artikel 2

Die Verhandlungen werden im Benehmen mit der Arbeitsgruppe „AKP“ geführt. Der Ausschuss für Handelspolitik wird bei bestimmten handelsbezogenen Angelegenheiten einbezogen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 317 vom 15.12.2000, S. 3.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 19. Dezember 2019.

*Im Namen des Rates*  
*Die Präsidentin*  
K. MIKKONEN

---

## ADDENDUM

**Verhandlungsrichtlinien für die Aushandlung von Wirtschaftspartnerschaftsabkommen mit den Staaten und Regionen in Afrika, im Karibischen Raum und im Pazifischen Ozean****1. Präambel**

Neben dem allgemeinen Verweis auf das Cotonou-Abkommen <sup>(1)</sup> und, sobald anwendbar, sein Nachfolgeabkommen wird insbesondere auf Folgendes Bezug genommen:

- die Verpflichtung der Vertragsparteien, die wirtschaftliche, kulturelle und soziale Entwicklung der AKP-Staaten im Sinne eines Beitrags zu Frieden, Wohlstand, Sicherheit und nachhaltiger Entwicklung sowie zur Schaffung eines stabilen und demokratischen politischen Umfelds zu fördern und zu beschleunigen;
- die Verpflichtung der Vertragsparteien zur Achtung der Menschenrechte — einschließlich der in den Kernarbeitsnormen verankerten Rechte —, der demokratischen Grundsätze und des Rechtsstaatsprinzips, die die wesentlichen Elemente der AKP-EU-Partnerschaft sind, zur verantwortungsvollen Staatsführung, einschließlich der Korruptionsbekämpfung, die ein fundamentales Element der AKP-EU-Partnerschaft ist;
- das Bekenntnis der Vertragsparteien zu einer Reihe international vereinbarter Grundsätze und Regeln zur Förderung einer positiven Wechselwirkung zwischen Handel und nachhaltiger Entwicklung, wozu auch die Unterstützung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung und der entsprechenden Ziele für nachhaltige Entwicklung, internationaler Arbeitsübereinkommen und -normen, einschließlich der Förderung produktiver Vollbeschäftigung und menschenwürdiger Arbeit für alle, sowie des Übereinkommens von Paris und des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen gehören;
- die Verpflichtung der Vertragsparteien, ihre Partnerschaft darauf auszurichten, im Einklang mit den Zielen der nachhaltigen Entwicklung und der schrittweisen Integration der AKP-Staaten in die Weltwirtschaft die Armut einzudämmen und zu besiegen, und die wirtschaftliche und handelspolitische Zusammenarbeit zwischen den AKP-Staaten und der EU entsprechend auf die in den AKP-Staaten bestehenden Initiativen zur regionalen Integration zu stützen;
- das Ziel der wirtschaftlichen und handelspolitischen Zusammenarbeit zwischen den AKP-Staaten und der EU, die harmonische und schrittweise Integration der AKP-Staaten in die Weltwirtschaft unter gebührender Berücksichtigung ihrer politischen Entscheidungen und Entwicklungsprioritäten sowie insbesondere ihrer eigenen Strategien zur Armutsbekämpfung zu fördern und auf diese Weise ihre nachhaltige Entwicklung zu unterstützen und einen Beitrag zur Beseitigung der Armut in den AKP-Staaten zu leisten;
- die Verpflichtung der Vertragsparteien, den Prozess der regionalen Integration in der AKP-Gruppe zu unterstützen und die regionale Integration als eines der wichtigsten Instrumente für die Integration der AKP-Staaten in die Weltwirtschaft zu fördern;
- die Verpflichtung der Vertragsparteien, die Zusammenarbeit in den Bereichen Wirtschaft, Handel und Investitionen zu verstärken und eine neue Handels- und Investitionsdynamik zwischen ihnen herbeizuführen, um die Eingliederung der AKP-Staaten in eine liberalisierte Weltwirtschaft zu erleichtern und die Entwicklung des Privatsektors, insbesondere von Kleinstunternehmen sowie kleinen und mittleren Unternehmen, zu fördern;
- die Verpflichtung der Vertragsparteien, den unterschiedlichen Bedürfnissen und dem unterschiedlichen Entwicklungsstand der AKP-Staaten und AKP-Regionen Rechnung zu tragen;
- die Verpflichtung der Vertragsparteien, ihre im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) eingegangenen Verpflichtungen einzuhalten und die Ziele der WTO zu fördern;
- das gemeinsame Ziel der Vertragsparteien, die Zusammenarbeit und gegebenenfalls den Kapazitätsaufbau in allen für den nachhaltigen Handel und für nachhaltige Investitionen relevanten Bereichen zu verstärken und im Einklang mit den WTO-Bestimmungen und unter Berücksichtigung des unterschiedlichen Entwicklungsstands der AKP-Staaten und der wirtschaftlichen, sozialen und umweltbedingten Sachzwänge, denen sie sich gegenübersehen, eine schrittweise gegenseitige Liberalisierung des Waren- und Dienstleistungsverkehrs zu erreichen;
- die Verpflichtung der Vertragsparteien, dafür zu sorgen, dass die im Rahmen des Cotonou-Abkommens und seines Nachfolgeabkommens und die im Rahmen der Wirtschaftspartnerschaftsabkommen (WPA) unternommenen Anstrengungen sich gegenseitig verstärken;

<sup>(1)</sup> Das AKP-EU-Partnerschaftsabkommen wurde durch das am 25. Juni 2005 in Luxemburg unterzeichnete Abkommen (ABl. L 209 vom 11.8.2005, S. 27) und durch das am 22. Juni 2010 in Ouagadougou unterzeichnete Abkommen (ABl. L 287 vom 4.11.2010, S. 3) geändert.

- das Recht, im öffentlichen Interesse die wirtschaftlichen Tätigkeiten entsprechend den internationalen Verpflichtungen zu regeln, um berechnigte Gemeinwohlziele wie Schutz und Förderung der öffentlichen Gesundheit, Sozialdienstleistungen, öffentliches Bildungswesen, Sicherheit, Umweltschutz, öffentliche Sittlichkeit, Sozial- oder Verbraucherschutz, Schutz der Privatsphäre und Datenschutz sowie Förderung und Schutz der kulturellen Vielfalt zu erreichen.

## 2. **Art und Anwendungsbereich der WPA**

Zweck der Verhandlungen ist der Abschluss von WPA zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Staaten und Regionen in Afrika, im karibischen Raum und im Pazifischen Ozean andererseits. Ziel der WPA ist es, die harmonische und schrittweise Integration der AKP-Staaten in die Weltwirtschaft unter gebührender Berücksichtigung ihrer politischen Entscheidungen und Entwicklungsprioritäten zu fördern und auf diese Weise ihre nachhaltige Entwicklung zu begünstigen und einen Beitrag zur Beseitigung der Armut in den AKP-Staaten zu leisten.

Im Einklang mit Artikel 36 Absatz 1 des Cotonou-Abkommens und, sobald anwendbar, der entsprechenden Bestimmungen seines Nachfolgeabkommens zielen die Verhandlungen auf den Abschluss und gegebenenfalls die Vertiefung von WPA mit Teilgruppen von AKP-Staaten, die im Einklang mit Artikel 37 Absatz 3 des Cotonou-Abkommens und, sobald anwendbar, der entsprechenden Bestimmungen seines Nachfolgeabkommens festgelegt werden, unter Berücksichtigung des regionalen Integrationsprozesses in der AKP-Gruppe ab.

Die WPA haben die Förderung einer stärkeren wirtschaftlichen Integration der Vertragsparteien im Wege der schrittweisen Beseitigung der zwischen ihnen bestehenden Handelshemmnisse und einer intensiveren Zusammenarbeit in allen handelsrelevanten Bereichen in vollem Einklang mit den WTO-Bestimmungen zum Ziel.

Die WPA beruhen auf den Zielen und Grundsätzen des Cotonou-Abkommens, und insbesondere seinen wesentlichen und grundlegenden Elementen, und den Bestimmungen von Teil 3 Titel II und, sobald anwendbar, den entsprechenden Bestimmungen des Nachfolgeabkommens. Bei den Verhandlungen über die WPA sind deshalb vor allem der unterschiedliche Entwicklungsstand der Vertragsparteien und die besonderen wirtschaftlichen, sozialen und umweltbedingten Sachzwänge der AKP-Staaten wie auch ihre Fähigkeit zur Anpassung ihrer Wirtschaft an den Liberalisierungsprozess zu berücksichtigen.

## 3. **Warenverkehr**

### 3.1. *Ziel*

Ziel der WPA ist die Errichtung von Freihandelszonen zwischen den Vertragsparteien auf der Grundlage der Entwicklungsziele des Cotonou-Abkommens und seines Nachfolgeabkommens und im Einklang mit den WTO-Bestimmungen. Die folgenden Marktzugangsbedingungen würden daher nur im Kontext dieser WPA gelten. Alle künftigen WPA-Verhandlungen über den Warenverkehr bauen auf dem Besitzstand der bereits ausgehandelten Bestimmungen auf.

### 3.2. *Einfuhrabgaben*

- Einfuhren in die Europäische Union

Die WPA bauen auf den derzeit eingeräumten Marktzugangsbedingungen auf und sehen darüber hinausgehende Verbesserungen vor. Die besonderen Modalitäten für einen weiteren Zollabbau werden im Laufe der Verhandlungen festgelegt, wobei den bestehenden und den potenziellen Exportinteressen der AKP-Staaten und den Auswirkungen der Maßnahmen zur Liberalisierung des Handels — insbesondere auf die regionale Integration in der AKP-Gruppe — Rechnung getragen wird.

- Einfuhren in die AKP-Staaten

Mit dem übergeordneten Ziel, die nachhaltige Entwicklung über die regionale wirtschaftliche Integration und mit geeigneten Maßnahmen zu fördern, werden die Verhandlungen abzielen auf 1. den Abbau der Zölle auf Einfuhren aus der Europäischen Union für praktisch den gesamten Handel während einer Übergangszeit, 2. die Abschaffung aller Abgaben gleicher Wirkung ab dem Zeitpunkt der Anwendung der WPA und 3. die Beseitigung von mengenmäßigen Beschränkungen und Maßnahmen gleicher Wirkung ab dem Zeitpunkt der Anwendung der WPA.

Der Zeitplan für den Zollabbau und die Liste der letztlich unter die Handelsliberalisierung seitens der AKP-Staaten fallenden Waren werden die wirtschaftlichen, sozialen und umweltbedingten Sachzwänge, denen sich die AKP-Staaten gegenübersehen, und die Fähigkeit dieser Länder zur Anpassung ihrer Wirtschaft an den Liberalisierungsprozess widerspiegeln. Deshalb wird eine flexibel zu handhabende, mit den Zielen des Cotonou-Abkommens und seines Nachfolgeabkommens sowie den WTO-Bestimmungen vereinbare Übergangszeit vorgesehen, um den spezifischen Sachzwängen der betreffenden AKP-Staaten Rechnung zu tragen. Ebenso flexibel wird hinsichtlich der zu erfassenden Waren und des Zeitplans/Tempos der Umsetzung der von den AKP-Staaten eingegangenen Liberalisierungsverpflichtungen vorgegangen.

Ungeachtet dessen räumen die AKP-Staaten der Europäischen Union zu jeder Zeit eine Behandlung ein, die nicht weniger günstig ist als die Meistbegünstigung. Dies gilt nicht für die Zugeständnisse, die sich die AKP-Staaten untereinander einräumen oder die die AKP-Staaten anderen Entwicklungsländern, die keine großen Handelsnationen sind, im Rahmen regionaler Übereinkünfte oder anderer WTO-konformer Handelsregelungen einräumen.

Im Lichte des Artikels 349 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union und der im Rahmen des Cotonou-Abkommens und, sobald anwendbar, seines Nachfolgeabkommens erzielten WPA wird bei den Verhandlungen den besonderen Interessen der Gebiete in äußerster Randlage der Europäischen Union Rechnung getragen. In diesem Zusammenhang können die WPA insbesondere im Einklang mit den WTO-Bestimmungen stehende spezifische Maßnahmen zugunsten von Erzeugnissen aus diesen Gebieten vorsehen, die auf deren kurzfristige Integration in den intraregionalen Handel abzielen. In Anbetracht des Übersee-Assoziationsbeschlusses<sup>(2)</sup> sollte den Interessen der überseeischen Länder und Gebiete ebenfalls Rechnung getragen werden.

Die AKP-Staaten verpflichten sich, allen anderen Vertragsparteien des betreffenden WPA automatisch mindestens die der Europäischen Union gewährte Behandlung zu gewähren, und zwar vorzugsweise vor der Handelsliberalisierung gegenüber der Europäischen Union.

Bei ernsthaften Schwierigkeiten infolge der Handelsliberalisierung können die AKP-Staaten im Benehmen mit der Europäischen Union vorübergehend den für die Liberalisierung festgelegten Zeitplan aussetzen und erforderlichenfalls das Tempo der Fortschritte auf dem Weg zur Errichtung der Freihandelszone in vollem Einklang mit den WTO-Bestimmungen ändern oder anpassen.

Die Pläne und Zeitpläne der AKP-Staaten für die Handelsliberalisierung sind Bestandteil der WPA. Sie beinhalten die entsprechenden Warenlisten sowie die Zeitpläne für den Zollabbau. Die Aufstellung der endgültigen Listen und Zeitpläne erfolgt im Laufe der Verhandlungen.

#### — Ausgangszollsätze

Als Ausgangszollsätze für die vereinbarten Senkungen gelten die von den AKP-Staaten am Tag der Unterzeichnung der WPA tatsächlich angewandten Meistbegünstigungszollsätze. Sie sind in einer dem jeweiligen WPA als Anhang beigefügten Liste aufgeführt.

### 3.3. Allgemeine Bestimmungen

**Ausfuhrabgaben:** Im Handel zwischen den Vertragsparteien werden alle Ausfuhrabgaben nach einem vereinbarten Zeitplan innerhalb von höchstens zehn Jahren beseitigt.

**Mengenmäßige Beschränkungen** und Maßnahmen gleicher Wirkung, die auf die Ausfuhren und Einfuhren im Handel zwischen den Vertragsparteien Anwendung finden, werden ab dem Zeitpunkt der Anwendung der WPA abgeschafft.

**Inländerbehandlung und steuerliche Maßnahmen:** In die WPA wird eine Standardbestimmung über die Inländerbehandlung aufgenommen, mit der Waren der Vertragsparteien eine Behandlung eingeräumt wird, die nicht weniger günstig ist als die gleichartigen Waren inländischen Ursprungs gewährte Behandlung. Etwaige bereits bestehende diskriminierende interne steuerliche Maßnahmen oder Praktiken werden ab dem Zeitpunkt der Anwendung der WPA beseitigt.

**Besteuerung:** Die WPA sollten Bestimmungen über Ausnahmen von der Besteuerung auf der Grundlage der einschlägigen Artikel von WTO-Übereinkommen enthalten.

**Unterschiedliches Tempo:** Wo dies mit den Integrationszielen der betreffenden AKP-Regionen vereinbar ist, sehen die WPA ein unterschiedliches Tempo bei der Handelsliberalisierung unter Berücksichtigung des Entwicklungsstands der betreffenden AKP-Staaten und des in der Region möglicherweise erreichten unterschiedlichen Integrationsgrades vor, wobei dem internen Integrationsprozess in der Region Rechnung getragen wird.

**Klausel zur Ernährungssicherheit:** Die WPA beinhalten Bestimmungen zur Förderung der Ernährungssicherheit im Einklang mit den WTO-Regeln.

**Schutzmaßnahmen:** Es werden Bestimmungen über Schutzmaßnahmen vorgesehen, die im Einklang mit den einschlägigen WTO-Bestimmungen stehen.

**Antidumping:** Praktiziert nach Ansicht einer der Vertragsparteien die andere Vertragspartei schädigendes Dumping oder eine schädigende Subventionierung im Sinne der GATT-Bestimmungen, so kann die erstgenannte Vertragspartei angemessene Schritte gegen diese Praktik im Einklang mit den GATT- bzw. WTO-Bestimmungen und -Praktiken einleiten. In diesem Zusammenhang trägt die Europäische Union der besonderen wirtschaftlichen und sozialen Lage der betreffenden AKP-Staaten Rechnung.

<sup>(2)</sup> Beschluss 2013/755/EU des Rates vom 25. November 2013 über die Assoziierung der überseeischen Länder und Gebiete mit der Europäischen Union („Übersee-Assoziationsbeschluss“, ABl. L 344 vom 19.12.2013, S. 1).

**Stillhalteklausele:** Die Vertragsparteien vereinbaren, nach der Anwendung der WPA zwischen der regionalen Gruppierung und der Europäischen Union weder neue Zölle einzuführen oder bestehende Zölle zu erhöhen noch neue mengenmäßige Beschränkungen oder Maßnahmen gleicher Wirkung einzuführen. Die Vertragsparteien sollten diesen Grundsatz ab dem Beginn der Verhandlungen berücksichtigen.

**Transparenz:** Beide Seiten müssen einander ihren Zolltarif einschließlich etwaiger späterer Änderungen mitteilen.

**Einreihung der Waren:** Für die Einreihung der Waren im Handel zwischen den Vertragsparteien gilt das Harmonisierte System.

#### 3.4. *Ursprungsregeln, Verwaltungszusammenarbeit*

Bei den Verhandlungen über Ursprungsregeln und Verwaltungszusammenarbeit wird den jüngsten Entwicklungen in Bezug auf die Ursprungsregeln der EU und den bestehenden Ursprungsregeln in den einzelnen WPA Rechnung getragen. In diesem Zusammenhang prüft die Europäische Union alle spezifischen Anträge der AKP-Staaten auf Änderung der Ursprungsregeln, die darauf abzielen, die bestehenden Vorschriften zu vereinfachen und den derzeitigen Marktzugang für die AKP-Staaten zu verbessern, wobei die Lage des jeweiligen Staates und insbesondere seine Erfahrung und die Struktur seiner Handelspräferenzbeziehungen berücksichtigt werden.

Durch die WPA werden die Vertragsparteien ermächtigt, bei einer unzureichenden oder fehlenden Zusammenarbeit der Verwaltungsbehörden oder bei Missmanagement geeignete Maßnahmen zu treffen. In Bezug auf die Frage von Zolleinbußen in Verbindung mit dem Missmanagement von Präferenzeinfuhren könnten geeignete Maßnahmen auf der Grundlage eines horizontalen Ratsbeschlusses festgelegt werden.

#### 3.5. *Zoll, Handelserleichterungen, Betrugsbekämpfung und finanzielle Verantwortung*

Ziel der Verhandlungen ist die Vereinfachung aller Vorschriften und Verfahren in Verbindung mit der Einfuhr und Ausfuhr, insbesondere was Zollverfahren, Einfuhrlicenzen, Zollwertermittlung, Versandvorschriften und Kontrollen vor dem Versand anbelangt, unter Zugrundelegung der höchsten internationalen Standards und im Einklang mit den Bestimmungen des WTO-Übereinkommens über Handelserleichterungen. Die WPA werden ein Protokoll über die gegenseitige Amtshilfe im Zollbereich enthalten. Darüber hinaus werden sie eine Betrugsbekämpfungsklausel enthalten, um den Missbrauch von Zollpräferenzen zu verhindern.

### 4. **Dienstleistungshandel, Investitionen und digitaler Handel**

#### 4.1. *Anwendungsbereich*

Die WPA werden eine schrittweise gegenseitige Liberalisierung beim Dienstleistungshandel und bei Investitionen vorsehen, durch die im Einklang mit den einschlägigen WTO-Bestimmungen, insbesondere mit Artikel V des GATS, und unter Berücksichtigung des Entwicklungsstands der betreffenden AKP-Staaten vergleichbare Marktzugangsmöglichkeiten gewährleistet werden sollen. Die WPA sollten sämtliche Erbringungsarten erfassen.

Die hohe Qualität öffentlicher Versorgungsleistungen in der EU sollte nach Maßgabe des AEUV und insbesondere des Protokolls Nr. 26 über Dienste von allgemeinem Interesse beibehalten werden, wobei den Verpflichtungen der EU in diesem Bereich, einschließlich des GATS, Rechnung zu tragen ist. In Ausübung hoheitlicher Gewalt erbrachte Dienstleistungen im Sinne von Artikel I Absatz 3 des GATS sind von den Verhandlungen ausgenommen. In den WPA wird das Recht der Vertragsparteien, im öffentlichen Interesse die wirtschaftlichen Tätigkeiten entsprechend den internationalen Verpflichtungen zu regeln, bekräftigt.

Darüber hinaus sollten die WPA Regulierungsdisziplinen enthalten, mit denen Barrieren hinter den Grenzen angegangen werden, gegebenenfalls auch im Bereich der innerstaatlichen Regulierung. Die WPA dürfen auch Disziplinen zu Leistungsanforderungen in Bezug auf Investitionen enthalten.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung des Handels und des großen Entwicklungspotenzials des digitalen Handels sollten die Verhandlungen zu Regeln für den digitalen Handel führen, einschließlich des grenzüberschreitenden Datenflusses, wobei allerdings die Vorschriften der EU zum Schutz personenbezogener Daten weder zur Verhandlung stehen noch davon betroffen sein dürfen und die EU-Gesetzgebung unberührt bleibt. Diese Regeln sollten auf bessere Bedingungen für den digitalen Handel zugunsten von Unternehmen sowie Verbraucherinnen und Verbrauchern ausgerichtet sein, zu einer größeren Beteiligung von Kleinunternehmen, kleinen und mittleren Unternehmen führen und neue Möglichkeiten zur Förderung eines inklusiven und nachhaltigen Wachstums und einer inklusiven und nachhaltigen Entwicklung schaffen. In den WPA sollten eine angemessene Flexibilität, eine angemessene Zusammenarbeit und ein angemessener Dialog zu Regulierungsfragen, die sich im Zusammenhang mit dem digitalen Handel stellen, vorgesehen werden.

In den WPA wird vorgesehen, dass audiovisuelle Dienstleistungen in spezifischen zwischen den Vertragsparteien zu schließenden Übereinkünften über kulturelle Zusammenarbeit und Partnerschaft getrennt behandelt werden. Mit diesen Übereinkünften wird für die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten sowie für die AKP-Staaten sichergestellt, dass sie ihre Fähigkeit zur Festlegung und Umsetzung ihrer Politik im kulturellen und audiovisuellen Bereich zwecks Erhaltung ihrer kulturellen Vielfalt bewahren und ausbauen können — bei gleichzeitiger Anerkennung, Erhaltung und Förderung der kulturellen Wertvorstellungen und der kulturellen

Identität der AKP-Staaten im Hinblick auf eine Förderung des interkulturellen Dialogs durch Verbesserung der Marktzugangsmöglichkeiten für kulturelle Waren und Dienstleistungen dieser Länder im Einklang mit Artikel 27 des Cotonou-Abkommens und, sobald anwendbar, der entsprechenden Bestimmung seines Nachfolgeabkommens.

Die Vertragsparteien werden vereinbaren, nach der Anwendung der WPA zwischen der regionalen Gruppierung und der Europäischen Union keine neuen diskriminierenden Maßnahmen oder stärker diskriminierenden Maßnahmen einzuführen. Die Vertragsparteien sollten diesen Grundsatz ab dem Beginn der Verhandlungen berücksichtigen.

Der Liberalisierungsprozess wird asymmetrisch erfolgen. Den AKP-Staaten wird zugestanden, ihn im Einklang mit den Bestimmungen des GATS und namentlich den Bestimmungen über die Beteiligung der Entwicklungsländer an Liberalisierungsübereinkünften mit einer gewissen Flexibilität nach Maßgabe ihres Entwicklungsstands insgesamt wie auch ihres Entwicklungsstands in den einzelnen Sektoren oder Teilspektoren zu handhaben.

Für die Europäische Union sollte der Übergangszeitraum höchstens zehn Jahre betragen.

Für die AKP-Seite wird ein Übergangszeitraum, der mit den Zielen des Cotonou-Abkommens und seines Nachfolgeabkommens sowie den WTO-Bestimmungen vereinbar ist, flexibel angewandt, um den spezifischen Sachzwängen der betreffenden AKP-Staaten Rechnung zu tragen; der Übergangszeitraum sollte jedoch grundsätzlich höchstens 15 Jahre betragen.

Die AKP-Staaten, die Vertragspartei eines WPA sind, verpflichten sich, untereinander eine Regelung anzuwenden, die mindestens genauso günstig ist wie die für die Europäische Union geltende Regelung.

In den WPA werden die im Rahmen des Cotonou-Abkommens und, sobald anwendbar, der entsprechenden Bestimmungen seines Nachfolgeabkommens eingegangenen Verpflichtungen im Zusammenhang mit Dienstleistungen erneut bekräftigt.

#### 4.2. *Modalitäten*

Ist es aufgrund besonderer wirtschaftlicher, sozialer und umweltbedingter Sachzwänge der AKP-Staaten gerechtfertigt, können die Verhandlungen aufgeschoben werden. In diesem Falle werden die Vertragsparteien während der Aushandlung der WPA in regelmäßigen Abständen eine Bewertung der Lage vornehmen. Sie stellen sicher, dass die für diese Verhandlungen erforderliche Vorbereitungszeit auch aktiv zur Vorbereitung der Verhandlungen genutzt wird, vor allem durch die Mobilisierung einer angemessenen Unterstützung für die Entwicklung von Dienstleistungen im Einklang mit dem Cotonou-Abkommen — und insbesondere dessen Artikel 41 Absatz 5 — und, sobald anwendbar, den entsprechenden Bestimmungen seines Nachfolgeabkommens.

### 5. **Laufende Zahlungen und Kapitalverkehr**

In den WPA werden die Verpflichtungen nach Anhang II Artikel 12 des Cotonou-Abkommens und, sobald anwendbar, den entsprechenden Bestimmungen seines Nachfolgeabkommens erneut bekräftigt.

Die WPA sollten auf die vollständige Liberalisierung der laufenden Zahlungen und des Kapitalverkehrs im Zusammenhang mit Transaktionen, die unter die WPA fallen, abzielen. Sie sollten alle Schutzklauseln und Ausnahmeregelungen (z. B. für die Wirtschafts- und Währungsunion und die Zahlungsbilanz der Union) umfassen, die mit den Bestimmungen des AEUV über den freien Kapitalverkehr im Einklang stehen sollten.

### 6. **Handelsrelevante Bereiche**

#### 6.1. *Allgemeines*

In den WPA werden erneut die jeweiligen im Rahmen des Cotonou-Abkommens<sup>(?)</sup> und seines Nachfolgeabkommens eingegangenen Verpflichtungen in handelsrelevanten Bereichen bekräftigt, insbesondere in den Bereichen Wettbewerbspolitik, Schutz der Rechte des geistigen Eigentums (einschließlich geografischer Angaben), Normung und Zertifizierung, gesundheitspolizeiliche und pflanzenschutzrechtliche Maßnahmen, Handel und Umwelt, Handel und arbeitsrechtliche Standards, Verbraucherpolitik und Schutz der Verbrauchergesundheit. Diese Bestimmungen in den WPA werden im Lichte der Ergebnisse der multilateralen, plurilateralen und bilateralen Handelsverhandlungen überprüft.

#### 6.2. *Spezifische Bereiche*

Außerdem gilt Folgendes für die nachstehenden Bereiche:

**Investitionen:** Gemäß der erklärten Absicht, „im Einklang mit dem Ziel der nachhaltigen Entwicklung die Armut einzudämmen und schließlich zu besiegen“, (und im Hinblick auf die Artikel 1 und 29, die Artikel 75 bis 78 und Anhang II des Cotonou-Abkommens sowie, sobald anwendbar, die entsprechenden Bestimmungen seines Nachfolgeabkommens) vereinbaren die Vertragsparteien die Schaffung eines Rahmens, durch den eine für beide Seiten vorteilhafte nachhaltige Investitionstätigkeit zwischen ihnen erleichtert, gefördert und angeregt wird, wobei

(?) Artikel 45 bis 51 und Artikel 78 des Cotonou-Abkommens und, sobald anwendbar, die entsprechenden Bestimmungen seines Nachfolgeabkommens.

multilaterale Initiativen zur Erleichterung von Investitionen berücksichtigt werden. Dieser Rahmen wird auf den Grundsätzen der Nichtdiskriminierung, Offenheit, Transparenz und Stabilität beruhen. Die Vertragsparteien werden die Entwicklung attraktiver und stabiler Rahmenbedingungen für Investitionen fördern, indem sie stabile und transparente Regeln für Investoren unterstützen, und danach streben, die finanzielle Inklusion und den Zugang zu Finanzmitteln zu verbessern.

Soweit dies von beiden Vertragsparteien als ein Bereich genannt wird, in dem Verhandlungen geführt werden sollen, können vorbehaltlich zusätzlicher länder- oder regionalspezifischer Verhandlungsrichtlinien Bestimmungen über den Investitionsschutz ausgehandelt werden. Diese stehen im Einklang mit dem reformierten Konzept der EU für den Investitionsschutz, einschließlich der Beilegung von Investitionsstreitigkeiten. Diese Bestimmungen gewährleisten auch einen starken Schutz von Investoren und Investitionen und wahren gleichzeitig uneingeschränkt das Recht der Vertragsparteien, in ihrem Gebiet Regelungen zur Erreichung legitimer politischer Ziele zu erlassen. Bei etwaigen Verhandlungen sollten darüber hinaus die einschlägigen international anerkannten Grundsätze und Leitlinien für nachhaltige Entwicklung und verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln, wie sie in dem reformierten Konzept der Europäischen Union für den Investitionsschutz zum Ausdruck kommen, berücksichtigt werden.

**Öffentliches Beschaffungswesen:** Ziel der WPA ist es, im Einklang mit den Grundsätzen des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen völlige Transparenz im Hinblick auf die Vergabevorschriften und -verfahren auf allen Hoheitsebenen zu gewährleisten. Darüber hinaus können die Vertragsparteien die schrittweise Liberalisierung ihrer Beschaffungsmärkte auf der Grundlage des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung und unter Berücksichtigung ihres jeweiligen Entwicklungsstands anstreben.

**Normen, technische Vorschriften und Konformitätsbewertungen:** Die WPA sollten ein umfassendes Kapitel über technische Handelshemmnisse enthalten, das auf dem WTO-Übereinkommen über technische Handelshemmnisse aufbaut und darüber hinausgeht. Dieses Kapitel sollte unter anderem auf Folgendes abzielen: die Kompatibilität und Konvergenz technischer Vorschriften durch die Anwendung internationaler Standards, die Vereinheitlichung der Prüf- und Zertifizierungsanforderungen durch die Annahme risikobasierter Verfahren zur Bewertung der Konformität sowie eine Erhöhung der Transparenz.

**Gesundheitspolizeiliche und pflanzenschutzrechtliche Normen:** Die WPA sollten im Einklang mit anderen jüngst geschlossenen Übereinkünften der EU ein umfassendes Kapitel über gesundheitspolizeiliche und pflanzenschutzrechtliche Normen (SPS) enthalten. Ausgehend von den Grundsätzen des WTO-Übereinkommens über SPS-Maßnahmen sollten die Verhandlungen unter anderem folgende Themen abdecken: die Verwendung internationaler Standards (IPPC, OIE und Codex), Transparenz und Nichtdiskriminierung, Vermeidung ungerechtfertigter Verzögerungen, Harmonisierung, Anerkennung der Gleichwertigkeit, Anerkennung des Gesundheitsstatus der Vertragsparteien und ihres Status in Bezug auf Schadorganismen, Regionalisierung (Zoneneinteilung), Kontroll-, Inspektions- und Genehmigungsverfahren, Vorsorgeprinzip, Prüfungen, Zertifizierung, Einfuhrkontrollen, Dringlichkeitsmaßnahmen, Vorabregistrierung im Veterinärbereich, Behandlung der Europäischen Union als einheitliches Ganzes, technische Zusammenarbeit, bessere Zusammenarbeit in den Bereichen Resistenz gegen antimikrobielle Wirkstoffe und Tierschutz sowie Mechanismen zur Behandlung spezifischer Handelsanliegen im Zusammenhang mit SPS-Maßnahmen. Darüber hinaus sollte in dem Kapitel hervorgehoben werden, dass im Falle von Normenänderungen ein Informationsaustausch zwischen den Vertragsparteien wichtig ist und dass flankierende Maßnahmen, darunter technische Zusammenarbeit, benötigt werden.

**Datenschutz:** Mit den WPA wird das Ziel gesetzt, durch geeignete Rechtsvorschriften und Maßnahmen, einschließlich der wirksamen Durchsetzung durch unabhängige Kontrollbehörden, einen hohen Schutz der Privatsphäre und der personenbezogenen Daten zu gewährleisten, der ein zentraler Faktor für das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in die digitale Wirtschaft und ein Schlüsselement für die Erleichterung des Handels und der Zusammenarbeit im Bereich der Durchsetzung zwischen den Vertragsparteien darstellt.

**Rechte des geistigen Eigentums:** Die WPA sollten für einen angemessenen, ausgewogenen und wirksamen Schutz sorgen und im Bereich der Rechte des geistigen Eigentums, einschließlich geografischer Angaben, die über das WTO-Übereinkommen über handelsbezogene Aspekte der Rechte des geistigen Eigentums (TRIPS-Übereinkommen) hinausgehen, Bestimmungen über die zivilrechtliche Durchsetzung und die Rechtsdurchsetzung an den Grenzen vorsehen. Die WPA sollten die im TRIPS-Übereinkommen gewährte Flexibilität bestätigen. In den WPA sollte die Bedeutung der Erklärung zum TRIPS-Übereinkommen und der öffentlichen Gesundheit der WTO-Ministerkonferenz vom 14. November 2001 anerkannt werden. Bei der Auslegung und Umsetzung der Rechte und Pflichten aus den WPA gewährleisten die Vertragsparteien die Kohärenz mit der Ministererklärung von Doha. Unter anderem sollten die Vertragsparteien Artikel 31bis des TRIPS-Übereinkommens sowie den Anhang und die dazugehörige Anlage, die am 23. Januar 2017 in Kraft getreten sind, umsetzen.

Die WPA sollten einen unmittelbaren Schutz und eine wirksame Anerkennung bieten, indem eine Liste geografischer Angaben (Weine, Spirituosen, Agrarerzeugnisse und Lebensmittel) vereinbart wird, wobei auf dem in Artikel 23 des TRIPS-Übereinkommens festgelegten Schutzniveau aufgebaut wird; abgedeckt werden sollten unter anderem folgende Aspekte: Schutz vor Anspielungen und „passing-off“, angemessene und wirksame Durchsetzung, Koexistenz mit älteren in gutem Glauben erworbenen Marken, Schutz vor späterer Erlangung der Gattungseigenschaft und Bestimmungen über das Hinzufügen neuer geografischer Angaben. Außerdem sollten Fragen im Zusammenhang mit individuellen älteren Rechten, beispielsweise im Zusammenhang mit

Pflanzensorten, Marken, einer Vorbenutzung als Gattungsbezeichnung oder einer anderen rechtmäßigen Vorbenutzung behandelt werden, damit bestehende Konflikte zufriedenstellend gelöst werden können.

**Handel und Wettbewerb:** Die WPA sollten darauf abzielen, Wettbewerbsverzerrungen durch Bestimmungen zur Wettbewerbspolitik, zu Subventionen und zu staatseigenen Unternehmen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Diese Bestimmungen werden nicht die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen behindern. Die Bestimmungen werden ferner eine angemessene Flexibilität für die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung, zur Armutsminderung oder zum Erreichen sonstiger politischer Ziele wie Ernährungssicherheit ermöglichen.

**Handel und nachhaltige Entwicklung:** Die WPA sollten die Umsetzung der Agenda 2030 unterstützen und die einschlägigen international vereinbarten Grundsätze und Vorschriften über Arbeitsrechte, einschließlich des Verbots der Diskriminierung aufgrund des Geschlechts, einhalten.

Dafür sollten die WPA Bestimmungen zu folgenden Themen enthalten: Arbeit, Gleichstellung der Geschlechter und Verbesserung der Chancen von Frauen im Handel, sowie Umweltaspekten des Handels und der nachhaltigen Entwicklung, einschließlich der nachhaltigen Fischerei und Aquakultur, der biologischen Vielfalt, der Wälder und forstwirtschaftlicher Erzeugnisse, und mit dem Klimawandel zusammenhängenden Aspekten, insbesondere dem VN-Klimaübereinkommen und dem Übereinkommen von Paris und Klimaschutzinitiativen wie denen der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation.

Die WPA sollten Bestimmungen enthalten, mit denen die Einhaltung und die wirksame Umsetzung einschlägiger international vereinbarter Grundsätze und Vorschriften, einschließlich der Kernarbeitsnormen und Kernübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) und multilateraler Umweltübereinkommen, wie auch von Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, der Arbeitsaufsicht und des sozialen Dialogs sowie des Sozial- und des Arbeitsschutzes gefördert werden. Sie sollten eine Verpflichtung jeder Vertragspartei enthalten, beständig und nachhaltig die Ratifizierung der Kernübereinkommen der IAO anzustreben.

In den WPA sollte das Recht der Vertragsparteien bekräftigt werden, im Einklang mit ihren internationalen Verpflichtungen in den Bereichen Arbeit und Umwelt regelnd tätig zu werden und dabei Anstöße für hohe Schutzniveaus zu geben, auch durch Berücksichtigung der in ökologischer Hinsicht vorteilhaftesten Optionen. In den WPA sollte die Achtung des Vorsorgeprinzips bekräftigt werden. Sie sollten Bestimmungen enthalten, wonach das Arbeits- und Umweltschutzniveau nicht abgesenkt werden darf, um Handel und ausländische Direktinvestitionen zu fördern. In diesem Zusammenhang sollten sie auch eine Verpflichtung enthalten, weder von den eigenen arbeits- oder umweltrechtlichen Vorschriften abzuweichen noch auf deren Durchsetzung zu verzichten.

Mit den WPA sollte dafür gesorgt werden, dass Handel und Investitionen, darunter ausländische Direktinvestitionen, einen größeren Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung leisten, unter anderem dadurch, dass — unter Hinweis auf international anerkannte Rechtsinstrumente und unter Ermutigung der Vertragsparteien, internationale Verfahren einschließlich OECD-Leitlinien, VN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und sektorspezifischer Leitlinien anzuwenden — Aspekte behandelt werden wie die Erleichterung des Handels mit umwelt- und klimafreundlichen Waren und Dienstleistungen sowie die Förderung freiwilliger Nachhaltigkeits-sicherungskonzepte und der sozialen Verantwortung von Unternehmen.

Die WPA sollten Bestimmungen für eine effektive Umsetzung und Überwachung dieser Bestimmungen sowie einen Mechanismus zur Beilegung etwaiger Streitigkeiten zwischen den Vertragsparteien vorsehen. Außerdem sollten die WPA dafür sorgen, dass Gremien der Zivilgesellschaft eingebunden werden, auch durch regelmäßige Konsultationen und Kommunikation. Diese Gremien sollten die Umsetzung des ganzen Abkommens überwachen und eine beratende Rolle gegenüber den Vertragsparteien haben.

**Agrardialog:** Angesichts der Bedeutung des Agrarsektors für die sozioökonomische Entwicklung und die Ernährungssicherheit in den AKP-Staaten sollten die WPA einen Dialog über die Landwirtschaft (Agrarpartnerschaft) vorsehen, der sich auf Themen wie Grundstoffe (insbesondere jene, die für die Ernährungssicherheit relevant sind) und regionale Wertschöpfungsketten, Einsatz neuer Technologien, Handelserleichterungen, Marktzugang, verantwortliche Investitionen, Forschung und Innovation unter gebührender Beachtung der Anpassung an den Klimawandel und die Abschwächung seiner Folgen sowie biologische Vielfalt und nachhaltige Lebensmittelsysteme erstrecken kann.

### 6.3. Durchführung

Der WPA-Rat (vgl. Punkt 8) überwacht die Durchführung dieser Bestimmungen und wird dabei von einem Gemischten Durchführungsausschuss unterstützt, der sich aus erfahrenen Sachverständigen zusammensetzt. Der Gemischte Durchführungsausschuss tritt in regelmäßigen Abständen, mindestens aber einmal jährlich zusammen. Er erstellt Jahresberichte, in denen er eine Bewertung der erzielten Fortschritte vornimmt und Empfehlungen für Maßnahmen im Hinblick auf weitere Fortschritte, u. a. auch zur Entwicklungszusammenarbeit im Einklang mit den Bestimmungen des Cotonou-Abkommens und, sobald anwendbar, den entsprechenden Bestimmungen seines Nachfolgeabkommens, ausspricht. Besondere Unterausschüsse für bestimmte handelsrelevante Bereiche könnten, falls erforderlich, in Betracht gezogen werden.

## 7. Komplementarität

Die WPA und die Entwicklungsstrategien der AKP-Partner entfalten eine positive Wechselwirkung. Um die Erreichung der WPA-Ziele zu erleichtern, werden sich die AKP-Vertragsparteien und die Europäische Union insbesondere dazu verpflichten, die WPA in vollem Umfang in ihre Entwicklungsstrategien bzw. in ihre Strategien für die Entwicklungszusammenarbeit zu integrieren. Dies würde die Förderung der Entwicklung des Privatsektors beinhalten, vor allem der Kleinstunternehmen, kleinen und mittleren Unternehmen, auch in Bezug auf den Aspekt der Geschlechterdimension, wobei die Bedeutung der Erhebung von nach Geschlecht aufgeschlüsselten Daten für das weitere Vorgehen und die Umsetzung hervorzuheben ist. Die Vertragsparteien werden sich dazu verpflichten, zu diesem Zweck angemessene Mittel im Rahmen der nationalen und regionalen Richtprogramme im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Cotonou-Abkommens und, sobald anwendbar, den entsprechenden Bestimmungen seines Nachfolgeabkommens bereitzustellen.

## 8. Institutioneller Rahmen

Für jedes WPA wird ein Gemeinsamer WPA-Rat eingerichtet, der folgende Aufgaben hat:

- Gewährleistung des ordnungsgemäßen Funktionierens des WPA;
- Beobachtung der Entwicklung der wirtschaftlichen und handelspolitischen Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien;
- Suche nach geeigneten Mitteln und Wegen, um Problemen vorzubeugen, die in den von dem WPA erfassten Bereichen auftreten könnten, insbesondere mit Blick auf die Erreichung der in dem jeweiligen WPA formulierten Entwicklungsziele;
- Meinungs austausch und Aussprache von Empfehlungen zu Fragen von gemeinsamem Interesse im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen und handelspolitischen Zusammenarbeit, einschließlich künftiger Maßnahmen zur ordnungsgemäßen Durchführung des WPA und insbesondere im Hinblick darauf, dass die Entwicklungszusammenarbeit im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Cotonou-Abkommens und, sobald anwendbar, den entsprechenden Bestimmungen seines Nachfolgeabkommens stattfinden muss.

Die Zusammensetzung des Gemeinsamen WPA-Rates, die Häufigkeit seiner Tagungen, die Tagesordnung und der Tagungsort werden von den Vertragsparteien im Wege der Konsultation vereinbart.

Der WPA-Rat wird befugt sein, in allen unter das jeweilige WPA fallenden Angelegenheiten Beschlüsse zu fassen. Er erstattet dem nach Artikel 15 des Cotonou-Abkommens und, sobald anwendbar, den entsprechenden Bestimmungen seines Nachfolgeabkommens eingesetzten Ministerrat Bericht über Angelegenheiten, die für die gesamte AKP-Staatengruppe und die Europäische Union von gemeinsamem Interesse sind.

In den WPA sollten regelmäßige Konsultationen und eine regelmäßige Kommunikation mit der Zivilgesellschaft vorgesehen sein.

## 9. Ausnahmeklausel

Die WPA beinhalten eine für die jeweiligen Teile dieser Abkommen geltende Standard-Ausnahmeklausel, aufgrund derer Maßnahmen beispielsweise zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung, zum Schutz des Lebens oder der Gesundheit von Menschen, Tieren oder Pflanzen oder zur Erhaltung erschöpflicher natürlicher Ressourcen getroffen werden können, sofern dies im Einklang mit den WTO-Bestimmungen geschieht.

## 10. Schlussbestimmungen

Die WPA werden Folgendes beinhalten:

- ein Streitbeilegungskapitel und eine Nichtausführungsklausel, einschließlich Bestimmungen, die den Artikeln 96 und 97 des Cotonou-Abkommens und, sobald anwendbar, den einschlägigen Bestimmungen seines Nachfolgeabkommens entsprechen. Die Bestimmungen über die Streitbeilegung im Bereich Handel und handelsbezogene Fragen lassen die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien nach den WTO-Bestimmungen und insbesondere die Vereinbarung über Regeln und Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten unberührt;
- eine Klausel zu künftigen Entwicklungen, die vorsieht, dass die WPA nach Maßgabe des Fortschreitens der regionalen Integration insbesondere durch Beitritt erweitert oder zusammengeführt werden können;
- eine Klausel über Inkrafttreten, Geltungsdauer (unbegrenzt), Beendigung des Abkommens und Frist für die Aufkündigung sowie eine Klausel über den räumlichen Geltungsbereich.

Für die Zwecke der WPA sind unter „Vertragsparteien“ auf AKP-Seite entsprechend der jeweiligen Zuständigkeit die regionale Gruppierung oder ihre Mitgliedstaaten oder die regionale Gruppierung und ihre Mitgliedstaaten zu verstehen. Die WPA gelten auch für Maßnahmen der staatlichen, regionalen oder lokalen Behörden im Gebiet der Vertragsparteien.

## 11. **Struktur und Organisation der Verhandlungen**

Im Einklang mit den einschlägigen Bestimmungen des Cotonou-Abkommens und, sobald anwendbar, den entsprechenden Bestimmungen seines Nachfolgeabkommens wird der Zeitraum der Verhandlungen auch für den Aufbau von Kapazitäten im öffentlichen und im privaten Sektor der AKP-Staaten genutzt, um die AKP-Staaten besser in die Lage zu versetzen, geeignete regionale und multilaterale handelspolitische Strategien und Maßnahmen festzulegen und umzusetzen. Dies beinhaltet auch Maßnahmen zur Erhöhung ihrer Wettbewerbsfähigkeit, zur Stärkung regionaler Organisationen und zur Unterstützung regionaler Initiativen für die Integration des Handels — gegebenenfalls verbunden mit einer Unterstützung bei Haushaltsanpassungen und Fiskalreformen — sowie zur Modernisierung der Infrastruktur und zur Förderung von Investitionen. Diese Maßnahmen werden auf regionaler Ebene überwacht, gegebenenfalls durch die regionale Gruppierung, die an den WPA-Verhandlungen beteiligt ist, und die Europäische Union. Diese regionale Gruppierung wird unter anderem Vorschläge unterbreiten, die im Rahmen des Dialogs zwischen der Europäischen Union und den AKP-Staaten über die nationale und regionale Programmplanung erörtert werden.

Es werden geeignete Mechanismen eingerichtet, um sicherzustellen, dass nichtstaatliche Akteure in der Europäischen Union und in den AKP-Staaten über den Inhalt der Verhandlungen informiert und dazu konsultiert werden und dass eine Koordinierung mit laufenden AKP-EU-Dialogen gewährleistet ist.

Diese Richtlinien werden mindestens alle zehn Jahre überprüft und gegebenenfalls überarbeitet.

---

**BESCHLUSS (EU) 2020/14 DER IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN****vom 19. Dezember 2019****zur Ermächtigung der Europäischen Kommission, Verhandlungen im Namen der Mitgliedstaaten über Wirtschaftspartnerschaftsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Staaten und Regionen in Afrika, im Karibischen Raum und im Pazifischen Ozean andererseits zu führen, soweit sie in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen**

DIE IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN DER EUROPÄISCHEN UNION —

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 17. Juni 2002 ermächtigte der Rat die Kommission, Wirtschaftspartnerschaftsabkommen mit den Staaten und Regionen in Afrika, im Karibischen Raum und im Pazifischen Ozean auszuhandeln, und verabschiedete Direktiven für diese Aushandlung.
- (2) Die Kommission sollte ermächtigt werden, auf der Grundlage der geänderten Direktiven für Aushandlung Verhandlungen im Namen der Mitgliedstaaten über Wirtschaftspartnerschaftsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Staaten und Regionen in Afrika, im Karibischen Raum und im Pazifischen Ozean andererseits zu führen, soweit sie in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

- (1) Die im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten ermächtigen die Kommission, Verhandlungen im Namen der Mitgliedstaaten über Wirtschaftspartnerschaftsabkommen zwischen der Europäischen Union und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Staaten und Regionen in Afrika, im Karibischen Raum und im Pazifischen Ozean andererseits zu führen, soweit sie in die Zuständigkeit der Mitgliedstaaten fallen.
- (2) Die Verhandlungen werden gegebenenfalls auf der Grundlage der im Addendum des Beschlusses (EU) 2020/13 des Rates <sup>(1)</sup> festgelegten Direktiven für die Aushandlung geführt.

*Artikel 2*

Artikel 1 gilt unbeschadet künftiger Beschlüsse der Mitgliedstaaten zur Benennung ihrer Vertreter für Angelegenheiten, die in ihre Zuständigkeit fallen.

*Artikel 3*

Die Verhandlungen werden im Benehmen mit der Arbeitsgruppe „AKP“ geführt. Der Ausschuss für Handelspolitik wird bei bestimmten handelsbezogenen Angelegenheiten einbezogen.

<sup>(1)</sup> Beschluss des Rates (EU) 2020/13 vom 19. Dezember 2019 zur Änderung der Direktiven für die Aushandlung von Wirtschaftspartnerschaftsabkommen mit den Staaten und Regionen in Afrika, im Karibischen Raum und im Pazifischen Ozean, soweit sie in die Zuständigkeit der Union fallen (ABl. 2020/13, S. 101).

*Artikel 4*

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 19. Dezember 2019

*Im Namen der Vertreter der Regierungen der  
Mitgliedstaaten  
Die Präsidentin  
K. MIKKONEN*

---

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2020/15 DER KOMMISSION****vom 9. Januar 2020****zur Änderung des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU mit tierseuchenrechtlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2020) 122)***(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 89/662/EWG des Rates vom 11. Dezember 1989 zur Regelung der veterinärrechtlichen Kontrollen im innergemeinschaftlichen Handel im Hinblick auf den gemeinsamen Binnenmarkt <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 9 Absatz 4,gestützt auf die Richtlinie 90/425/EWG des Rates vom 26. Juni 1990 zur Regelung der veterinärrechtlichen Kontrollen im Handel mit lebenden Tieren und Erzeugnissen innerhalb der Union im Hinblick auf den Binnenmarkt <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 10 Absatz 4,gestützt auf die Richtlinie 2002/99/EG des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung von tierseuchenrechtlichen Vorschriften für das Herstellen, die Verarbeitung, den Vertrieb und die Einfuhr von Lebensmitteln tierischen Ursprungs <sup>(3)</sup>, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit dem Durchführungsbeschluss 2014/709/EU der Kommission <sup>(4)</sup> werden tierseuchenrechtliche Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten festgelegt, in denen Fälle dieser Seuche bei Haus- oder Wildschweinen bestätigt wurden (im Folgenden „betroffene Mitgliedstaaten“). Im Anhang des genannten Durchführungsbeschlusses sind in den Teilen I bis IV bestimmte Gebiete der betroffenen Mitgliedstaaten abgegrenzt und nach ihrem Risikoniveau entsprechend der Lage in Bezug auf die genannte Seuche eingestuft. Der Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU ist unter Berücksichtigung der geänderten Lage in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in der Union, die sich in diesem Anhang widerspiegeln muss, mehrmals geändert worden. Aufgrund der geänderten Seuchenlage in Polen und der Slowakei in Bezug auf Hausschweine und nach dem Auftreten weiterer Fälle der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen in Polen, Litauen und Ungarn wurde der Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU zuletzt durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2019/2169 der Kommission <sup>(5)</sup> geändert.
- (2) Seit dem Erlass des Durchführungsbeschlusses (EU) 2019/2169 sind weitere Fälle der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen in Polen und Ungarn sowie bei Hausschweinen in Bulgarien aufgetreten. Unter Berücksichtigung der derzeitigen Seuchenlage in der Union wurde die Regionalisierung in diesen drei Mitgliedstaaten neu bewertet und aktualisiert. Darüber hinaus wurden auch die bestehenden Risikomanagementmaßnahmen neu bewertet und aktualisiert. Diese Änderungen sollten sich ebenfalls im Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU widerspiegeln.
- (3) Ende Dezember 2019 wurden zwei Fälle der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen in den Powiaten Żarski und Lipski in Polen in Gebieten festgestellt, die derzeit in Teil I des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU aufgeführt sind. Durch diese Fälle der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Dementsprechend sollten diese Gebiete in Polen, die von der Afrikanischen Schweinepest betroffen sind, statt in Teil I nun in Teil II des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU aufgeführt werden.

<sup>(1)</sup> ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 13.

<sup>(2)</sup> ABl. L 224 vom 18.8.1990, S. 29.

<sup>(3)</sup> ABl. L 18 vom 23.1.2003, S. 11.

<sup>(4)</sup> Durchführungsbeschluss 2014/709/EU der Kommission vom 9. Oktober 2014 mit tierseuchenrechtlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten und zur Aufhebung des Durchführungsbeschlusses 2014/178/EU (ABl. L 295 vom 11.10.2014, S. 63).

<sup>(5)</sup> Durchführungsbeschluss (EU) 2019/2169 der Kommission vom 17. Dezember 2019 zur Änderung des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU mit tierseuchenrechtlichen Maßnahmen zur Bekämpfung der Afrikanischen Schweinepest in bestimmten Mitgliedstaaten (ABl. L 328 vom 18.12.2019, S. 97).

- (4) Darüber hinaus wurden Ende Dezember 2019 auch mehrere Fälle der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen in den Powiaten Grójecki, Kraśnicki und Nizaański in Polen in derzeit in Teil II des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU aufgeführten Gebieten festgestellt, die sich in unmittelbarer Nähe zu in Teil I des genannten Anhangs aufgeführten Gebieten befinden. Durch diese Fälle der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Dementsprechend sollten diese in Teil I des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU aufgeführten Gebiete in Polen, die sich in unmittelbarer Nähe von in Teil II genannten Gebieten befinden, die von den jüngsten Fällen der Afrikanischen Schweinepest betroffen sind, statt in Teil I nun in Teil II des genannten Anhangs aufgeführt werden.
- (5) Ende Dezember 2019 wurden auch mehrere Fälle der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen in den Komitaten Békés, Jász-Nagykún-Szolnok und Hajdú-Bihar in Ungarn in derzeit in Teil II des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU aufgeführten Gebieten festgestellt, die sich in unmittelbarer Nähe zu in Teil I des genannten Anhangs aufgeführten Gebieten befinden. Durch diese Fälle der Afrikanischen Schweinepest bei Wildschweinen erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Dementsprechend sollten diese in Teil I des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU aufgeführten Gebiete in Ungarn, die sich in unmittelbarer Nähe von in Teil II genannten Gebieten befinden, die von den jüngsten Fällen der Afrikanischen Schweinepest betroffen sind, statt in Teil I nun in Teil II des genannten Anhangs aufgeführt werden.
- (6) Im Januar 2020 wurde ein Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei Hausschweinen in der Region Schumen in Bulgarien in einem Gebiet festgestellt, das derzeit in Teil II des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU aufgeführt ist. Durch diesen Ausbruch der Afrikanischen Schweinepest bei Hausschweinen erhöht sich das Risiko, was sich in dem genannten Anhang widerspiegeln sollte. Dementsprechend sollte dieses Gebiet in Bulgarien, das von der Afrikanischen Schweinepest betroffen ist, statt in Teil II nun in Teil III des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU aufgeführt werden. Angesichts der Tatsache, dass in Teil III des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU die Gebiete aufgeführt sind, in denen sich die Seuchenlage noch nicht beruhigt hat und sich weiterhin ändert, sollten bei etwaigen Änderungen bezüglich in dem genannten Teil aufgeführter Gebiete insbesondere auch die Auswirkungen auf die umliegenden Gebiete berücksichtigt werden, wie dies im vorliegenden Fall geschehen ist.
- (7) Um den jüngsten epidemiologischen Entwicklungen in Bezug auf die Afrikanische Schweinepest in der Union Rechnung zu tragen und die mit der Ausbreitung dieser Seuche verbundenen Risiken proaktiv anzugehen, sollten in Polen, Ungarn und Bulgarien neue, ausreichend große Gebiete mit hohem Risiko festgelegt und ordnungsgemäß in die Teile I, II und III des Anhangs des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU aufgenommen werden. Der Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU sollte daher entsprechend geändert werden.
- (8) Angesichts der Dringlichkeit der Seuchenlage in der Union in Bezug auf die Ausbreitung der Afrikanischen Schweinepest ist es wichtig, dass die Änderungen, die mit dem vorliegenden Beschluss an dem Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU vorgenommen werden, so bald wie möglich wirksam werden.
- (9) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU erhält die Fassung des Anhangs des vorliegenden Beschlusses.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 9. Januar 2020

*Für die Kommission*  
Stella KYRIAKIDES  
*Mitglied der Kommission*

## ANHANG

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/709/EU erhält folgende Fassung:

## „ANHANG

## TEIL I

**1. Belgien**

Die folgenden Gebiete in Belgien:

In der Provinz Luxemburg:

- das Gebiet wird im Uhrzeigersinn begrenzt durch:
- die Grenze zu Frankreich,
- Rue Mersinhat,
- die N818 bis zur Kreuzung mit der N83,
- die N83 bis zur Kreuzung mit der N884,
- die N884 bis zur Kreuzung mit der N824,
- die N824 bis zur Kreuzung mit Le Routeux,
- Le Routeux,
- Rue d'Orgéo,
- Rue de la Vierre,
- Rue du Bout-d'en-Bas,
- Rue Sous l'Eglise,
- Rue Notre-Dame,
- Rue du Centre,
- die N845 bis zur Kreuzung mit der N85,
- die N85 bis zur Kreuzung mit der N40,
- die N40 bis zur Kreuzung mit der N802,
- die N802 bis zur Kreuzung mit der N825,
- die N825 bis zur Kreuzung mit der E25-E411,
- die E25-E411 bis zur Kreuzung mit der N40,
- N40: Burnaimont, Rue de Luxembourg, Rue Ranci, Rue de la Chapelle,
- Rue du Tombois,
- Rue Du Pierroy,
- Rue Saint-Orban,
- Rue Saint-Aubain,
- Rue des Cottages,
- Rue de Relune,
- Rue de Rulune,
- Route de l'Ermitage,
- N87: Route de Habay,
- Chemin des Ecoliers,
- Le Routy,
- Rue Burgknapp,
- Rue de la Halte,
- Rue du Centre,
- Rue de l'Eglise,

- Rue du Marquisat,
- Rue de la Carrière,
- Rue de la Lorraine,
- Rue du Beynert,
- Millewée,
- Rue du Tram,
- Millewée,
- N4: Route de Bastogne, Avenue de Longwy, Route de Luxembourg,
- Grenze zum Großherzogtum Luxemburg,
- Grenze zu Frankreich,
- die N87 bis zur Kreuzung mit der N871 auf der Höhe von Rouvroy,
- die N871 bis zur Kreuzung mit der N88,
- die N88 bis zur Kreuzung mit der rue Baillet Latour,
- die rue Baillet Latour bis zur Kreuzung mit der N811,
- die N811 bis zur Kreuzung mit der N88,
- die N88 bis zur Kreuzung mit der N883 auf der Höhe von Aubange,
- die N883 bis zur Kreuzung mit der N81 auf der Höhe von Aubange,
- die N81 bis zur Kreuzung mit der E25-E411,
- die E25-E411 bis zur Kreuzung mit der N40,
- die N40 bis zur Kreuzung mit der rue du Fet,
- Rue du Fet,
- Rue de l'Accord bis zur Kreuzung mit der rue de la Gaume,
- Rue de la Gaume bis zur Kreuzung mit der rue des Bruyères,
- Rue des Bruyères,
- Rue de Neufchâteau,
- Rue de la Motte,
- die N894 bis zur Kreuzung mit der N85,
- die N85 bis zur Kreuzung mit der Grenze zu Frankreich.

## 2. Estland

Die folgenden Gebiete in Estland:

- Hiiu maakond.

## 3. Ungarn

Die folgenden Gebiete in Ungarn:

- Békés megye 950150, 950250, 950350, 950450, 950550, 950650, 950660, 950750, 950950, 950960, 950970, 951050, 951950, 952050, 952750, 952850, 952950, 953050, 953150, 953650, 953660, 953750, 953850, 953960, 954250, 954260, 954350, 954450, 954550, 954650, 954750, 954850, 954860, 954950, 955050, 955150, 955250, 955260, 955270, 955350, 955450, 955510, 955650, 955750, 955760, 955850, 955950, 956050, 956060, 956150, 956160 és 956450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Bács-Kiskun megye 600150, 600850, 601550, 601650, 601660, 601750, 601850, 601950, 602050, 603250, 603750 és 603850 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Budapest 1 kódszámú, vadgazdálkodási tevékenységre nem alkalmas területe,
- Csongrád megye 800150, 800160, 800250, 802220, 802260, 802310 és 802450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

- Fejér megye 400150, 400250, 400351, 400352, 400450, 400550, 401150, 401250, 401350, 402050, 402350, 402360, 402850, 402950, 403050, 403250, 403350, 403450, 403550, 403650, 403750, 403950, 403960, 403970, 404570, 404650, 404750, 404850, 404950, 404960, 405050, 405750, 405850, 405950, 406050, 406150, 406550, 406650 és 406750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Hajdú-Bihar megye 900750, 901250, 901260, 901270, 901350, 901551, 901560, 901570, 902650, 902660, 902670, 902750, 903650, 903750, 903850, 903950, 903960, 904050, 904060, 904150, 904250, 904350, 904950, 904960, 905050, 905060, 905070, 905080, 905150, 905250 és 905260 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750150, 750160, 750260, 750350, 750450, 750460, 754450, 754550, 754560, 754570, 754650, 754750, 754950, 755050, 755150, 755250, 755350 és 755450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Komárom-Esztergom megye 251360, 251550, 251850, 251950, 252050, 252150, 252250, 252350, 252450, 252550, 252650, 252750, és 253550 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Nógrád megye 552010, 552150, 552250, 552350, 552450, 552460, 552520, 552550, 552610, 552620, 552710, 552850, 552860, 552950, 552970, 553050, 553110, 553250, 553260, 553350, 553650, 553750, 553850, 553910 és 554050 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Pest megye 570150, 570250, 570350, 570450, 570550, 570650, 570750, 570850, 571050, 571150, 571250, 571350, 571550, 571610, 571750, 571760, 572150, 572250, 572350, 572550, 572650, 572750, 572850, 572950, 573150, 573250, 573260, 573350, 573360, 573450, 573850, 573950, 573960, 574050, 574150, 574350, 574360, 574550, 574650, 574750, 574850, 574860, 574950, 575050, 575150, 575250, 575350, 575550, 575650, 575750, 575850, 575950, 576050, 576150, 576250, 576350, 576450, 576650, 576750, 576850, 576950, 577050, 577150, 577250, 577350, 577450, 577650, 577850, 577950, 578050, 578150, 578250, 578350, 578360, 578450, 578550, 578560, 578650, 578850, 578950, 579050, 579150, 579250, 579350, 579450, 579460, 579550, 579650, 579750, 580050, 580250 és 580450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 851950, 852350, 852450, 852550, 852750, 853751, 853850, 853950, 853960, 854050, 855650 és 855660 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

#### 4. Lettland

Die folgenden Gebiete in Lettland:

- Alsungas novads,
- Kuldīgas novada Gudenieku pagasts,
- Pāvilostas novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Ventspils novada Jūrkalnes pagasts,
- Grobiņas novads,
- Rucavas novada Dunikas pagasts.

#### 5. Litauen

Die folgenden Gebiete in Litauen:

- Klaipėdos rajono savivaldybės: Agluonėnų, Priekulės, Veiviržėnų, Judrėnų, Endriejavo ir Vėžaičių seniūnijos,
- Plungės rajono savivaldybės: Babrungo, Kulių, Nausodžio, Paukštakių, Platielių, Plungės miesto, Šateikių ir Žemaičių Kalvarijos seniūnijos,
- Skuodo rajono savivaldybės: Aleksandrijos, Lenkimų, Mosėdžio, Notėnų, Skuodo, Skuodo miesto, Šačių seniūnijos.

#### 6. Polen

Die folgenden Gebiete in Polen:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Wielbark i Rozogi w powiecie szczycieńskim,
- gminy Janowiec Kościelny, Janowo i Kozłowo w powiecie nidzickim,
- powiat działdowski,
- gminy Łukta, Miłomłyn, Dąbrówno, Grunwald i Ostróda z miastem Ostróda w powiecie ostródzkim,
- gminy Kisielice, Susz, Iława z miastem Iława, Lubawa z miastem Lubawa, w powiecie iławskim,

w województwie podlaskim:

- gminy Kulesze Kościelne, Wysokie Mazowieckie z miastem Wysokie Mazowieckie, Czyżew w powiecie wysokomazowieckim,
- gminy Miastkowo, Nowogród, Śniadowo i Zbójna w powiecie łomżyńskim,
- powiat zambrowski,

w województwie mazowieckim:

- powiat ostrołęcki,
- powiat miejski Ostrołęka,
- gminy Bielsk, Brudzeń Duży, Drobin, Gąbin, Łąck, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno i Stara Biała w powiecie płońskim,
- powiat miejski Płock,
- powiat sierpecki,
- powiat żuromiński,
- gminy Andrzejewo, Brok, Małkinia Górna, Stary Lubotyń, Szulborze Wielkie, Wąsewo, Zaręby Kościelne i Ostrów Mazowiecka z miastem Ostrów Mazowiecka w powiecie ostrowskim,
- gminy Dzierzgowo, Lipowiec Kościelny, miasto Mława, Radzanów, Szreńsk, Szydłowo i Wieczfnia Kościelna, w powiecie mławskim,
- powiat przasnyski,
- powiat makowski,
- gminy Gzy, Obryte, Zatory, Pułtusk i część gminy Winnica położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułtuskim,
- gminy Brańszczyk, Długosiodło, Rząśnik, Wyszków, Zabrodzie i część gminy Somianka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,
- gminy Kowala, Przytyk, Wierzbica, Wolanów, Zakrzew, część gminy Jedlińsk położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr S7 i część gminy Iłża położona na zachód od linii wyznaczonej od drogi nr 9 w powiecie radomskim,
- powiat miejski Radom,
- powiat szydłowiecki,
- gminy Borkowice, Gielniów, Odrzywół, Przysucha, Rusinów, Wieniawa w powiecie przysuskim,
- gmina Kazanów w powiecie zwoleńskim,
- powiat gostyniński,

w województwie podkarpackim:

- gmina Wielkie Oczy w powiecie lubaczowskim,
- gminy Laszki, Radymno z miastem Radymno, część gminy Wiązownica położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 867 i gmina wiejska Jarosław w powiecie jarosławskim,
- powiat tarnobrzeski,
- gminy Przeworsk z miastem Przeworsk, Gać Jawornik Polski, Kańczuga, Tryńcza i Zarzecze w powiecie przeworskim,
- powiat łańcucki,
- gminy Trzebownisko, Głogów Małopolski i część gminy Sokołów Małopolski położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 875 w powiecie rzeszowskim,
- powiat kolbuszowski,

w województwie świętokrzyskim:

- gminy Lipnik, Opatów, Wojciechowice, Sadowie i część gminy Ozarów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie opatowskim,
- powiat sandomierski,
- gmina Skarżysko Kościelne w powiecie skarżyskim,
- gminy Brody i Mirzec w powiecie starachowickim,

- powiat ostrowiecki,
- w województwie łódzkim:
  - gminy Łyszkowice, Kocierzew Południowy, Kiernoza, Chąsno, część gminy wiejskiej Łowicz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 i Nieborów w powiecie łowickim,
  - gminy Biała Rawska, Cielądz, Rawa Mazowiecka z miastem Rawa Mazowiecka, Regnów i Sadkowiec w powiecie rawskim,
- powiat skierniewicki,
- powiat miejski Skierniewice,
- gminy Drzewica i Poświętne w powiecie opoczyńskim,
- gminy Czerniewice, Inowódz, Rzeczyca i Żelechlinek w powiecie tomaszowskim,
- w województwie pomorskim:
  - powiat nowodworski,
  - gminy Lichnowy, Miłoradz, Nowy Staw, Malbork z miastem Malbork w powiecie malborskim,
  - gminy Mikołajki Pomorskie, Stary Targ i Sztum w powiecie sztumskim,
- powiat gdański,
- Miasto Gdańsk,
- powiat tczewski,
- powiat kwidzyński,
- w województwie lubuskim:
  - gminy Szlichtyngowa i Wschowa w powiecie wschowskim,
  - miasto Gozdnicza w powiecie żagańskim,
  - gminy Brody, Przewóz, Trzebiel, Tuplice, część gminy Lubsko położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 287, miasto Łęknica w powiecie żarskim,
  - gminy Bytnica, Krosno Odrzańskie, Maszewo i Gubin z miastem Gubin w powiecie krośnieńskim,
  - gminy Międzyrzecz, Pszczew, Trzciel w powiecie międzyrzeckim,
  - gmina Lubrza, Łągów, Skąpe, część gminy Zbąszynek położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Szczaniec położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Świebodzin położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie świebodzińskim,
- w województwie dolnośląskim:
  - gminy Bolesławiec z miastem Bolesławiec, Gromadka i Osiecznica w powiecie bolesławieckim,
  - gmina Węgliniec w powiecie zgorzeleckim,
  - gminy Pęcław, Jerzmanowa, część gminy wiejskiej Głogów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 i miasta Głogów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie głogowskim,
  - gminy Chocianów, Grębocice, Radwanice, Przemków i część gminy Polkowice położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 331 w powiecie polkowickim,
  - gmina Niechlów w powiecie górowskim.
- w województwie wielkopolskim:
  - powiat leszczyński,
  - powiat miejski Leszno,
  - powiat nowotomyski,
  - gminy Granowo, Grodzisk Wielkopolski i Kamieniec w powiecie grodziskim,
  - gminy Stęszew i Buk w powiecie poznańskim,
  - powiat kościański.

## 7. Rumänien

Die folgenden Gebiete in Rumänien:

- Județul Suceava.

## 8. Slowakei

Die folgenden Gebiete in der Slowakei:

- the whole district of Vranov nad Topľou,
- the whole district of Humenné,
- the whole district of Snina,
- the whole district of Sobrance,
- the whole district of Košice-mesto,
- in the district of Michalovce, the whole municipalities of Tušice, Moravany, Pozdišovce, Michalovce, Zalužice, Lúčky, Závadka, Hnojné, Poruba pod Vihorlatom, Jovsa, Kusín, Klokočov, Kaluža, Vinné, Trnava pri Laborci, Oreské, Staré, Zbudza, Petrovce nad Laborcom, Lesné, Suché, Rakovec nad Ondavou, Nacina Ves, Voľa, Pusté Černé and Strážske,
- in the district of Košice - okolie, the whole municipalities not included in Part II.

## 9. Griechenland

Die folgenden Gebiete in Griechenland:

- in the regional unit of Drama:
  - the community departments of Sidironero and Skaloti and the municipal departments of Livadero and Ksiropotamo (in Drama municipality),
  - the municipal department of Paranesti (in Paranesti municipality),
  - the municipal departments of Kokkinogeia, Mikropoli, Panorama, Pyrgoi (in Prosotsani municipality),
  - the municipal departments of Kato Nevrokopi, Chrysokefalo, Achladea, Vathytopos, Volakas, Granitis, Dasotos, Eksohi, Katafyto, Lefkogeia, Mikrokleisoura, Mikromilea, Ochyro, Pagoneri, Perithorio, Kato Vrontou and Potamoi (in Kato Nevrokopi municipality),
- in the regional unit of Xanthi:
  - the municipal departments of Kimmerion, Stavroupoli, Gerakas, Dafnonas, Komnina, Kariofyto and Neochori (in Xanthi municipality),
  - the community departments of Satres, Thermes, Kotyli, and the municipal departments of Myki, Echinis and Oraio and (in Myki municipality),
  - the community department of Selero and the municipal department of Sounio (in Avdira municipality),
- in the regional unit of Rodopi:
  - the municipal departments of Komotini, Anthochorio, Gratini, Thrylorio, Kalhas, Karydia, Kikidio, Kosmio, Pandrosos, Aigeiros, Kallisti, Meleti, Neo Sidirochori and Mega Doukato (in Komotini municipality),
  - the municipal departments of Ipio, Arriana, Darmeni, Archontika, Fillyra, Ano Drosini, Aratos and the Community Departments Kehros and Organi (in Arriana municipality),
  - the municipal departments of Iasmos, Sostis, Asomatoi, Polyanthos and Amvrosia and the community department of Amaxades (in Iasmos municipality),
  - the municipal department of Amaranta (in Maroneia Sapon municipality),
- in the regional unit of Evros:
  - the municipal departments of Kyriaki, Mandra, Mavroklisi, Mikro Dereio, Protokklisi, Roussa, Goniko, Geriko, Sidirochori, Megalo Derio, Sidiro, Giannouli, Agriani and Petrolofos (in Soufli municipality),
  - the municipal departments of Dikaia, Arzos, Elaia, Therapio, Komara, Marasia, Ormenio, Pentalofoi, Petroti, Plati, Ptelea, Kyprinos, Zoni, Fulakio, Spilaio, Nea Vyssa, Kavili, Kastanies, Rizia, Sterna, Ampelakia, Valtos, Megali Doxipara, Neochori and Chandras (in Orestiada municipality),
  - the municipal departments of Asvestades, Ellinochori, Karoti, Koufovouno, Kiani, Mani, Sitochori, Alepochori, Asproneri, Metaxades, Vrysika, Doksa, Elafoxori, Ladi, Paliouri and Poimeniko (in Didymoteicho municipality),
- in the regional unit of Serres:
  - the municipal departments of Kerkini, Livadia, Makrynitsa, Neochori, Platanakia, Petritsi, Akritochori, Vyroneia, Gonimo, Mandraki, Megalochori, Rodopoli, Ano Poroia, Katw Poroia, Sidirokastro, Vamvakophyto, Promahonas, Kamaroto, Strymonochori, Charopo, Kastanousi and Chortero and the community departments of Achladochori, Agkistro and Kapnophyto (in Sintiki municipality),

- the municipal departments of Serres, Elaionas and Oinoussa and the community departments of Orini and Ano Vrontou (in Serres municipality),
- the municipal departments of Dasochoriou, Irakleia, Valtero, Karperi, Koimisi, Lithotopos, Limnochori, Podismeno and Chrysochorafa (in Irakleia municipality).

## TEIL II

**1. Belgien**

Die folgenden Gebiete in Belgien:

In der Provinz Luxemburg:

- das Gebiet wird im Uhrzeigersinn begrenzt durch:
- die Grenze zu Frankreich auf der Höhe von Florenville,
- die N85 bis zur Kreuzung mit der N894 auf der Höhe von Florenville,
- die N894 bis zur Kreuzung mit der rue de la Motte,
- rue de la Motte bis zur Kreuzung mit der rue de Neufchâteau,
- rue de Neufchâteau,
- rue des Bruyères bis zur Kreuzung mit der rue de la Gaume,
- rue de la Gaume bis zur Kreuzung mit der rue de l'Accord,
- rue de l'Accord,
- rue du Fet,
- die N40 bis zur Kreuzung mit der E25-E411,
- die E25-E411 bis zur Kreuzung mit der N81 auf der Höhe von Weyler,
- die N81 bis zur Kreuzung mit der N883 auf der Höhe von Aubange,
- die N883 bis zur Kreuzung mit der N88 auf der Höhe von Aubange,
- die N88 bis zur Kreuzung mit der N811,
- die N811 bis zur Kreuzung mit der rue Baillet Latour,
- die rue Baillet Latour bis zur Kreuzung mit der N88,
- die N88 bis zur Kreuzung mit der N871,
- die N871 bis zur Kreuzung mit der N87 auf der Höhe von Rouvroy,
- die N87 bis zur Kreuzung mit der Grenze zu Frankreich.

**2. Bulgarien**

Die folgenden Gebiete in Bulgarien:

- the whole region of Haskovo,
- the whole region of Yambol,
- the whole region of Sliven,
- the whole region of Stara Zagora,
- the whole region of Gabrovo,
- the whole region of Pernik,
- the whole region of Kyustendil,
- the whole region of Plovdiv,
- the whole region of Pazardzhik,
- the whole region of Smolyan,
- the whole region of Burgas excluding the areas in Part III,
- the whole region of Veliko Tarnovo excluding the areas in Part III,
- the whole region of Dobrich excluding the areas in Part III,
- the whole region of Varna excluding the areas in Part III.

### 3. Estland

Die folgenden Gebiete in Estland:

- Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiu maakond).

### 4. Ungarn

Die folgenden Gebiete in Ungarn:

- Békés megye 950850, 950860, 951150, 951250, 951260, 951350, 951450, 951460, 951550, 951650, 951750, 952150, 952250, 952350, 952450, 952550, 952650, 953250, 953260, 953270, 953350, 953450, 953510, 953950, 954050, 954060, 954150, 956250, 956350, 956550, 956650 és 956750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Borsod-Abaúj-Zemplén megye 650100, 650200, 650300, 650400, 650500, 650600, 650700, 650800, 650900, 651000, 651100, 651200, 651300, 651400, 651500, 651610, 651700, 651801, 651802, 651803, 651900, 652000, 652100, 652200, 652300, 652601, 652602, 652603, 652700, 652900, 653000, 653100, 653200, 653300, 653401, 653403, 653500, 653600, 653700, 653800, 653900, 654000, 654201, 654202, 654301, 654302, 654400, 654501, 654502, 654600, 654700, 654800, 654900, 655000, 655100, 655200, 655300, 655400, 655500, 655600, 655700, 655800, 655901, 655902, 656000, 656100, 656200, 656300, 656400, 656600, 656701, 656702, 656800, 656900, 657010, 657100, 657300, 657400, 657500, 657600, 657700, 657800, 657900, 658000, 658100, 658201, 658202, 658310, 658401, 658402, 658403, 658404, 658500, 658600, 658700, 658801, 658802, 658901, 658902, 659000, 659100, 659210, 659220, 659300, 659400, 659500, 659601, 659602, 659701, 659800, 659901, 660000, 660100, 660200, 660400, 660501, 660502, 660600 és 660800, valamint 652400, 652500 és 652800 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Fejér megye 403150, 403160, 403260, 404250, 404550, 404560, 405450, 405550, 405650, 406450 és 407050 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Hajdú-Bihar megye 900150, 900250, 900350, 900450, 900550, 900650, 900660, 900670, 901850, 900850, 900860, 900930, 900950, 901050, 901150, 901450, 901580, 901590, 901650, 901660, 901750, 901950, 902050, 902150, 902250, 902350, 902450, 902550, 902850, 902860, 902950, 902960, 903050, 903150, 903250, 903350, 903360, 903370, 903450, 903550, 904450, 904460, 904550 és 904650, 904750, 904760, 904850, 904860, 905350, 905360, 905450 és 905550 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Heves megye 700150, 700250, 700260, 700350, 700450, 700460, 700550, 700650, 700750, 700850, 700860, 700950, 701050, 701111, 701150, 701250, 701350, 701550, 701560, 701650, 701750, 701850, 701950, 702050, 702150, 702250, 702260, 702350, 702450, 702550, 702750, 702850, 702950, 703050, 703150, 703250, 703350, 703360, 703370, 703450, 703550, 703610, 703750, 703850, 703950, 704050, 704150, 704250, 704350, 704450, 704550, 704650, 704750, 704850, 704950, 705050, 705150, 705250, 705350, 705450, 705510 és 705610 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750250, 750550, 750650, 750750, 750850, 750970, 750980, 751050, 751150, 751160, 751250, 751260, 751350, 751360, 751450, 751460, 751470, 751550, 751650, 751750, 751850, 751950, 752150, 752250, 752350, 752450, 752460, 752550, 752560, 752650, 752750, 752850, 752950, 753060, 753070, 753150, 753250, 753310, 753450, 753550, 753650, 753660, 753750, 753850, 753950, 753960, 754050, 754150, 754250, 754360, 754370, 754850, 755550, 755650 és 755750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Komárom-Esztergom megye: 252460, 252850, 252860, 252950, 252960, 253050, 253150, 253250, 253350 és 253450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Nógrád megye 550110, 550120, 550130, 550210, 550310, 550320, 550450, 550460, 550510, 550610, 550710, 550810, 550950, 551010, 551150, 551160, 551250, 551350, 551360, 551450, 551460, 551550, 551650, 551710, 551810, 551821, 552360 és 552960 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Pest megye 570950, 571850, 571950, 572050, 573550, 573650, 574250 és 580150 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 850950, 851050, 851150, 851250, 851350, 851450, 851550, 851560, 851650, 851660, 851751, 851752, 852850, 852860, 852950, 852960, 853050, 853150, 853160, 853250, 853260, 853350, 853360, 853450, 853550, 853560, 853650, 854150, 854250, 854350, 854450, 854550, 854560, 854650, 854660, 854750, 854850, 854860, 854870, 854950, 855050, 855150, 855250, 855350, 855450, 855460, 855550, 855750, 855850, 855950, 855960, 856051, 856150, 856250, 856260, 856350, 856360, 856450, 856550, 856650, 856750, 856760, 856850, 856950, 857050, 857150, 857350, 857450, 857650, valamint 850150, 850250, 850260, 850350, 850450, 850550, 852050, 852150, 852250, 857550, 850650, 850850, 851851 és 851852 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

### 5. Lettland

Die folgenden Gebiete in Lettland:

- Ādažu novads,
- Aizputes novads,
- Aglonas novads,
- Aizkraukles novads,
- Aknīstes novads,
- Alojās novads,
- Alūksnes novads,
- Amatas novads,
- Apes novads,
- Auces novads,
- Babītes novads,
- Baldones novads,
- Baltinavas novads,
- Balvu novads,
- Bauskas novads,
- Beverīnas novads,
- Brocēnu novads,
- Burtnieku novads,
- Carnikavas novads,
- Cēsu novads,
- Cesvaines novads,
- Ciblas novads,
- Dagdas novads,
- Daugavpils novads,
- Dobeles novads,
- Dundagas novads,
- Durbes novads,
- Engures novads,
- Ērgļu novads,
- Garkalnes novads,
- Gulbenes novads,
- Iecavas novads,
- Ikšķiles novads,
- Ilūkstes novads,
- Inčukalna novads,
- Jaunjelgavas novads,
- Jaunpiebalgas novads,
- Jaunpils novads,
- Jēkabpils novads,
- Jelgavas novads,
- Kandavas novads,
- Kārsavas novads,
- Ķeguma novads,
- Ķekavas novads,

- Kocēnu novads,
- Kokneses novads,
- Krāslavas novads,
- Krimuldas novads,
- Krustpils novads,
- Kuldīgas novada Ēdoles, Īvandes, Padures, Rendas, Kabiles, Rumbas, Kurmāles, Pelču, Snēpeles, Turlavas, Laidu un Vārmes pagasts, Kuldīgas pilsēta,
- Lielvārdes novads,
- Līgatnes novads,
- Limbažu novads,
- Līvānu novads,
- Lubānas novads,
- Ludzas novads,
- Madonas novads,
- Mālpils novads,
- Mārupes novads,
- Mazsalacas novads,
- Mērsraga novads,
- Naukšēnu novads,
- Neretas novads,
- Ogres novads,
- Olaines novads,
- Ozolnieku novads,
- Pārgaujas novads,
- Pļaviņu novads,
- Preiļu novads,
- Priekules novads,
- Priekuļu novads,
- Raunas novads,
- republikas pilsēta Daugavpils,
- republikas pilsēta Jelgava,
- republikas pilsēta Jēkabpils,
- republikas pilsēta Jūrmala,
- republikas pilsēta Rēzekne,
- republikas pilsēta Valmiera,
- Rēzeknes novads,
- Riebiņu novads,
- Rojas novads,
- Ropažu novads,
- Rugāju novads,
- Rundāles novads,
- Rūjienas novads,
- Salacgrīvas novads,
- Salas novads,

- Salaspils novads,
- Saldus novads,
- Saulkrastu novads,
- Sējas novads,
- Siguldas novads,
- Skrīveru novads,
- Skrundas novads,
- Smiltenes novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Strenču novads,
- Talsu novads,
- Tērvetes novads,
- Tukuma novads,
- Vaiņodes novads,
- Valkas novads,
- Varakļānu novads,
- Vārkavas novads,
- Vecpiebalgas novads,
- Vecumnieku novads,
- Ventspils novada Ances, Tārgales, Popes, Vārves, Užavas, Piltenes, Puzes, Ziru, Ugāles, Usmas un Zlēku pagasts, Piltenes pilsēta,
- Viesītes novads,
- Viļakas novads,
- Viļānu novads,
- Zilupes novads.

## 6. Litauen

Die folgenden Gebiete in Litauen:

- Alytaus miesto savivaldybė,
- Alytaus rajono savivaldybė: Alytaus, Alovės, Butrimonių, Daugų, Nemunaičio, Pivašiūnų, Punios, Raitininkų seniūnijos,
- Anykščių rajono savivaldybė,
- Akmenės rajono savivaldybė,
- Biržų miesto savivaldybė,
- Biržų rajono savivaldybė,
- Druskininkų savivaldybė,
- Elektrėnų savivaldybė,
- Ignalinos rajono savivaldybė,
- Jonavos rajono savivaldybė,
- Joniškio rajono savivaldybė,
- Jurbarko rajono savivaldybė,
- Kaišiadorių rajono savivaldybė,
- Kalvarijos savivaldybė,
- Kauno miesto savivaldybė,

- Kauno rajono savivaldybė: Domeikavos, Garliavos, Garliavos apylinkių, Karmėlavos, Lapių, Linksmakalnio, Neveronių, Rokų, Samylų, Taurakiemio, Vandžiogalos ir Vilkijos seniūnijos, Babtų seniūnijos dalis į rytus nuo kelio A1, Užliedžių seniūnijos dalis į rytus nuo kelio A1 ir Vilkijos apylinkių seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 1907,
- Kelmės rajono savivaldybė,
- Kėdainių rajono savivaldybė,
- Kupiškio rajono savivaldybė,
- Lazdijų rajono savivaldybė,
- Marijampolės savivaldybė: Degučių, Marijampolės, Mokolų, Liudvinavo ir Narto seniūnijos,
- Mažeikių rajono savivaldybė,
- Molėtų rajono savivaldybė,
- Pagėgių savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybė,
- Panevėžio miesto savivaldybė,
- Pasvalio rajono savivaldybė,
- Radviliškio rajono savivaldybė,
- Rietavo savivaldybė,
- Prienų rajono savivaldybė: Stakliškių ir Veiverių seniūnijos,
- Plungės rajono savivaldybė: Alsėdžių, Žlibinų ir Stalgėnų seniūnijos,
- Raseinių rajono savivaldybė,
- Rokiškio rajono savivaldybė,
- Skuodo rajono savivaldybės: Barstyčių ir Ylakių seniūnijos,
- Šakių rajono savivaldybė,
- Šalčininkų rajono savivaldybė,
- Šiaulių miesto savivaldybė,
- Šiaulių rajono savivaldybė,
- Šilutės rajono savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,
- Šilalės rajono savivaldybė,
- Švenčionių rajono savivaldybė,
- Tauragės rajono savivaldybė,
- Telšių rajono savivaldybė,
- Trakų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė,
- Utenos rajono savivaldybė,
- Varėnos rajono savivaldybė,
- Vilniaus miesto savivaldybė,
- Vilniaus rajono savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybė: Bartninkų, Gražiškių, Keturvalakių, Kybartų, Klausučių, Pajevonio, Šeimenos, Vilkaviškio miesto, Virbalio, Vištyčio seniūnijos,
- Visagino savivaldybė,
- Zarasų rajono savivaldybė.

## 7. Polen

Die folgenden Gebiete in Polen:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Kalinowo, Prostki i gmina wiejska Elk w powiecie elckim,
  - gminy Elbląg, Gronowo Elbląskie, Milejewo, Młynary, Markusy, Rychliki i Tolkmicko w powiecie elbląskim,
  - powiat miejski Elbląg,
  - powiat gołdapski,
  - gmina Wieliczki w powiecie oleckim,
  - powiat piski,
  - gmina Górowo Iławeckie z miastem Górowo Iławeckie w powiecie bartoszyckim,
  - gminy Biskupiec, Gietrzwałd, Jonkowo, Purda, Stawiguda, Świątki, Olsztynek i miasto Olsztyn oraz część gminy Barczewo położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie olsztyńskim,
  - gmina Miłakowo, część gminy Małdyty położona na południowy – zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga i część gminy Morąg położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga w powiecie ostródzkim,
  - część gminy Ryn położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową łączącą miejscowości Giżycko i Kętrzyn w powiecie giżyckim,
  - gminy Braniewo i miasto Braniewo, Frombork, Lelkowo, Pieniężno, Płoskinia oraz część gminy Wilczęta położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,
  - gmina Reszel, część gminy Kętrzyn położona na południe od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn biegnącej do granicy miasta Kętrzyn, na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 591 biegnącą od miasta Kętrzyn do północnej granicy gminy oraz na zachód i na południe od zachodniej i południowej granicy miasta Kętrzyn, miasto Kętrzyn i część gminy Korsze położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej granicy łączącą miejscowości Krelikiejmy i Sątoczno i na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sątoczno, Sajna Wielka biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 590 w miejscowości Glitajny, a następnie na wschód od drogi nr 590 do skrzyżowania z drogą nr 592 i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 592 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 590 w powiecie kętrzyńskim,
  - gminy Lubomino i Orneta w powiecie lidzbarskim,
  - gmina Nidzica w powiecie nidzickim,
  - gminy Dźwierzuty, Jedwabno, Pasym, Szczytno i miasto Szczytno i Świętajno w powiecie szczycieńskim,
  - powiat mrągowski,
  - gmina Zalewo w powiecie iławskim,
- w województwie podlaskim:
- gminy Rudka, Brańsk z miastem Brańsk, i część gminy Boćki położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie bielskim,
  - powiat grajewski,
  - powiat moniecki,
  - powiat sejneński,
  - gminy Łomża, Piątница, Jedwabne, Przytuły i Wiznaw powiecie łomżyńskim,
  - powiat miejski Łomża,
  - gminy Dziadkowice, Grodzisk, Mielnik, Nurzec-Stacja i Siemiatycze z miastem Siemiatycze w powiecie siemiatyckim,
  - gminy Białowieża, Czyże, Narew, Narewka, Hajnówka z miastem Hajnówka i część gminy Dubicze Cerkiewne położona na północny wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1654B w powiecie hajnowskim,
  - gminy Klukowo, Szepietowo, Kobylin-Borzymy, Nowe Piekuty i Sokoły w powiecie wysokomazowieckim,
  - powiat kolneński z miastem Kolno,
  - gminy Czarna Białostocka, Dobrzyniewo Duże, Gródek, Michałowo, Supraśl, Tykocin, Wasilków, Zabłudów, Zawady, Choroszcz i część gminy Poświętne położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 681 w powiecie białostockim,
  - powiat suwalski,
  - powiat miejski Suwałki,
  - powiat augustowski,

- powiat sokólski,
  - powiat miejski Białystok,
- w województwie mazowieckim:
- powiat siedlecki,
  - powiat miejski Siedlce,
  - gminy Bielany, Ceranów, Kosów Lacki, Repki i gmina wiejska Sokołów Podlaski w powiecie sokołowskim,
  - powiat węgrowski,
  - powiat łosicki,
  - gminy Grudusk, Opinogóra Górna, Gołymín-Ośrodek i część gminy Glinojec położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie ciechanowskim,
  - powiat sochaczewski,
  - gminy Policzna, Przyłęk, Tczów i Zwoleń w powiecie zwoleńskim,
  - gminy Garbatka – Letnisko, Gniewosów i Sieciechów w powiecie kozienickim,
  - powiat lipski,
  - gminy Gózd, Jastrzębia, Jedlnia Letnisko, Pionki z miastem Pionki, Skaryszew, część gminy Jedlińsk położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr S7 i część gminy Iłża położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 9 w powiecie radomskim,
  - gminy Bodzanów, Bulkowo, Starożreby, Słubice, Wyszogród i Mała Wieś w powiecie plockim,
  - powiat nowodworski,
  - powiat płoński,
  - gminy Pokrzywnica, Świercze i część gminy Winnica położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułtuskim,
  - powiat wołomiński,
  - część gminy Somanika położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,
  - gminy Borowie, Garwolin z miastem Garwolin, Górzno, Miastków Kościelny, Parysów, Pilawa, Trojanów, Żelechów, część gminy Wilga położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Wilga biegnącą od wschodniej granicy gminy do ujścia do rzeki Wisły w powiecie garwolińskim,
  - gmina Boguty – Pianki w powiecie ostrowskim,
  - gminy Stupsk, Wiśniewo i część gminy Strzegowo położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie mławskim,
  - powiat otwocki,
  - powiat warszawski zachodni,
  - powiat legionowski,
  - powiat piaseczyński,
  - powiat pruszkowski,
  - powiat grójecki,
  - powiat grodziski,
  - powiat żyrardowski,
  - gminy Białobrzegi, Promna, Radzanów, Stara Błotnica, Wyśmierzyce w powiecie białobrzeskim,
  - gminy Klwów i Potworów w powiecie przysuskim,
  - powiat miejski Warszawa,
- w województwie lubelskim:
- powiat bialski,
  - powiat miejski Biała Podlaska,

- gminy Aleksandrów, Biłgoraj z miastem Biłgoraj, Biszczka, Józefów, Księżpol, Łukowa, Obsza, Potok Górny i Tarnogród, część gminy Frampol położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74, część gminy Goraj położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835, część gminy Tereszpol położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 858, część gminy Turobin położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835 w powiecie biłgorajskim,
  - powiat janowski,
  - powiat puławski,
  - powiat rycki,
  - gminy Stoczek Łukowski z miastem Stoczek Łukowski, Wola Mysłowska, Trzebieszów, Stanin, gmina wiejska Łuków i miasto Łuków w powiecie łukowskim,
  - gminy Bychawa, Jabłonna, Krzczonów, Garbów Strzyżewice, Wysokie, Bełżyce, Borzechów, Niedrzwica Duża, Konopnica, Wojciechów i Zakrzew w powiecie lubelskim,
  - gminy Rybczewice i Piaski w powiecie świdnickim,
  - gmina Fajslawice, część gminy Żółkiewka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 842 i część gminy Łopiennik Górny położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 17 w powiecie krasnostawskim,
  - powiat hrubieszowski,
  - gminy Krynice, Rachanie, Tarnawatka, Łaszczów, Telatyn, Tyszowce i Ulhówek w powiecie tomaszowskim,
  - gminy Białopole, Chełm, Dorohusk, Dubienka, Kamień, Leśniowice, Ruda – Huta, Sawin, Wojsławice, Żmudź w powiecie chełmskim,
  - powiat miejski Chełm,
  - gmina Adamów, Miączyn, Sitno, Komarów-Osada, Krasnobród, Łabunie, Zamość, Grabowiec, część gminy Zwierzyniec położona na południowy-wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 858 i część gminy Skierbieszów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 843 w powiecie zamojskim,
  - powiat miejski Zamość,
  - powiat kraśnicki,
  - powiat opolski,
  - gminy Dębowa Kłoda, Jabłoń, Podedwórze, Sosnowica w powiecie parczewskim,
  - gminy Hanna, Stary Brus, Wola Uhruska, Wiryki, gmina wiejska Włodawa oraz część gminy Hańsk położona na wschód od linii wyznaczonej od drogi nr 819 w powiecie włodawskim,
  - gmina Komarówka Podlaska w powiecie radzyńskim,
- w województwie podkarpackim:
- powiat stalowowolski,
  - gminy Horyniec-Zdrój, Cieszanów, Oleszyce, Stary Dzików i Lubaczów z miastem Lubaczów w powiecie lubaczowskim,
  - gminy Adamówka i Sieniawa w powiecie przeworskim,
  - część gminy Wiązownica położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 867 w powiecie jarosławskim,
  - gmina Kamień, część gminy Sokołów Małopolski położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 875 w powiecie rzeszowskim,
  - powiat leżajski,
  - powiat niżański,
- w województwie pomorskim:
- gminy Dzierzgoń i Stary Dzierzgoń w powiecie sztumskim,
  - gmina Stare Pole w powiecie malborskim,
- w województwie świętokrzyskim:
- gmina Tarłów i część gminy Ożarów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie opatowskim,
- w województwie lubuskim:
- gmina Sława w powiecie wschowskim,
  - gminy Bobrowice i Dąbie w powiecie krośnieńskim,

- powiat nowosolski,
- powiat zielonogórski,
- powiat miejski Zielona Góra,
- gmina Jasień, Lipniki Łużyckie, Żary, część gminy Lubsko położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 287 i część gminy wiejskiej Żary położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie żarskim,
- gminy Brzeźnica, Iłowa, Małomice, Niegosławice, Szprotawa, Wymiarki, Żagań i miasto Żagań w powiecie żagańskim,
- część gminy Zbąszynek położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Szczaniec położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową, część gminy Świebodzin położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie świebodzińskim,

w województwie dolnośląskim:

- gmina Kotla, Żukowice, część gminy wiejskiej Głogów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 12, część miasta Głogów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 12 w powiecie głogowskim,
- gmina Gaworzycy w powiecie polkowickim,

w województwie wielkopolskim:

- powiat wolsztyński,
- gminy Rakoniewice i Wielichowo w powiecie grodziskim.

## 8. Slowakei

Die folgenden Gebiete in der Slowakei:

- in the district of Košice – okolie, the whole municipalities of Ďurkov, Kalša, Košický Klečenov, Nový Salaš, Rákoš, Ruskov, Skároš, Slančík, Slanec, Slanská Huta, Slanské Nové Mesto, Svinica and Trstené pri Hornáde,
- the whole district of Trebisov,
- in the district of Michalovce, the whole municipalities of the district not already included in Part I.

## 9. Rumänien

Die folgenden Gebiete in Rumänien:

- Județul Bistrița-Năsăud.

## TEIL III

## 1. Bulgarien

Die folgenden Gebiete in Bulgarien:

- the whole region of Kardzhali,
- the whole region of Blagoevgrad,
- the whole region of Montana,
- the whole region of Ruse,
- the whole region of Razgrad,
- the whole region of Silistra,
- the whole region of Pleven,
- the whole region of Vratza,
- the whole region of Vidin,
- the whole region of Targovishte,
- the whole region of Lovech,
- the whole region of Sofia city,
- the whole region of Sofia Province,
- the whole region of Shumen,
- in the region of Dobrich:
  - the whole municipality of Tervel,

- in the region of Varna:
  - the whole municipality of Dalgopol,
  - the whole municipality of Provadiya,
  - the whole municipality of Valchi dol,
  - the whole municipality of Vetrino,
- in the region of Veliko Tarnovo:
  - the whole municipality of Svishtov,
  - the whole municipality of Pavlikeni,
  - the whole municipality of Polski Trambesh,
  - the whole municipality of Strajitsa,
- in Burgas region:
  - the whole municipality of Burgas,
  - the whole municipality of Kameno,
  - the whole municipality of Malko Tarnovo,
  - the whole municipality of Primorsko,
  - the whole municipality of Sozopol,
  - the whole municipality of Sredets,
  - the whole municipality of Tsarevo,
  - the whole municipality of Sungurlare,
  - the whole municipality of Ruen,
  - the whole municipality of Aytos.

## 2. Litauen

Die folgenden Gebiete in Litauen:

- Alytaus rajono savivaldybė: Simno, Krokialaukio ir Miroslovo seniūnijos,
- Birštono savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybė: Akademijos, Alšėnų, Batniavos, Čekiškės, Ežerėlio, Kačerginės, Kulautuvos, Raudondvario, Ringaudų ir Zapyškio seniūnijos, Babtų seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio A1, Užliedžių seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio A1 ir Vilkijos apylinkių seniūnijos dalis į rytus nuo kelio Nr. 1907,
- Kazlų Rudos savivaldybė,
- Marijampolės savivaldybė: Gudelių, Igliaukos, Sasnavos ir Šunskų seniūnijos,
- Prienų rajono savivaldybė: Ašmintos, Balbieriškio, Išlaužo, Jiezno, Naujosios Ūtos, Pakuonio, Prienų ir Šilavotos seniūnijos,
- Vilkaviškio rajono savivaldybės: Gižų ir Pilviškių seniūnijos.

## 3. Polen

Die folgenden Gebiete in Polen:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- Gminy Bisztynek, Sępoleń i Bartoszyce z miastem Bartoszyce w powiecie bartoszyckim,
- gminy Kiwity i Lidzbark Warmiński z miastem Lidzbark Warmiński w powiecie lidzbarskim,
- gminy Srokowo, Barciany, część gminy Kętrzyn położona na północ od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn biegnącej do granicy miasta Kętrzyn oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 591 biegnącą od miasta Kętrzyn do północnej granicy gminy i część gminy Korsze położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej granicy łączącą miejscowości Krelikiejmy i Sątoczno i na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sątoczno, Sajna Wielka biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 590 w miejscowości Glitajny, a następnie na zachód od drogi nr 590 do skrzyżowania z drogą nr 592 i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 592 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 590 w powiecie kętrzyńskim,
- gmina Stare Juchy w powiecie ełckim,

- część gminy Wilczęta położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,
- część gminy Morąg położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga, część gminy Małdyty położona na północny – wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga w powiecie ostródzkim,
- gminy Godkowo i Pasłęk w powiecie elbląskim,
- gminy Kowale Oleckie, Olecko i Świętajno w powiecie oleckim,
- powiat węgorzewski,
- gminy Krukłanki, Wydminy, Miłki, Giżycko z miastem Giżycko i część gminy Ryn położona na północ od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn w powiecie giżyckim,
- gminy Jeziorany, Kolno, Dywity, Dobre Miasto i część gminy Barczewo położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie olsztyńskim,

w województwie podlaskim:

- gminy Orla, Wyszki, Bielsk Podlaski z miastem Bielsk Podlaski i część gminy Boćki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie bielskim,
- gminy Łapy, Juchnowiec Kościelny, Suraż, Turośń Kościelna, część gminy Poświętne położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 681 w powiecie białostockim,
- gminy Kleszczele, Czeremcha i część gminy Dubicze Cerkiewne położona na południowy zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1654B w powiecie hajnowskim,
- gminy Perlejewo, Drohiczyn i Milejczyce w powiecie siemiatyckim,
- gmina Ciechanowiec w powiecie wysokomazowieckim,

w województwie mazowieckim:

- gminy Łaskarzew z miastem Łaskarzew, Maciejowice, Sobolew i część gminy Wilga położona na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Wilga biegnącą od wschodniej granicy gminy do ujścia dorzeczki Wisły w powiecie garwolińskim,
- powiat miński,
- gminy Jabłonna Lacka, Sabnie i Sterdyń w powiecie sokołowskim,
- gminy Ojrzeń, Sońsk, Regimin, Ciechanów z miastem Ciechanów i część gminy Gliniojeck położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie ciechanowskim,
- część gminy Strzegowo położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie mławskim,
- gmina Nur w powiecie ostrowskim,
- gminy Grabów nad Pilicą, Magnuszew, Głowaczów, Kozienice w powiecie kozienickim,
- gmina Stromiec w powiecie białobrzeskim,

w województwie lubelskim:

- gminy Bełzec, Jarczów, Lubycza Królewska, Susiec, Tomaszów Lubelski i miasto Tomaszów Lubelski w powiecie tomaszowskim,
- gminy Wierzbica, Rejowiec, Rejowiec Fabryczny z miastem Rejowiec Fabryczny, Siedliszcze w powiecie chełmskim,
- gminy Izbica, Gorzków, Rudnik, Kraśniczyn, Krasnystaw z miastem Krasnystaw, Siennica Różana i część gminy Łopiennik Górny położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 17, część gminy Żółkiewka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 842 w powiecie krasnostawskim,
- gmina Stary Zamość, Radecznicza, Szczebrzeszyn, Sułów, Nielisz, część gminy Skierbieszów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 843, część gminy Zwierzyniec położona na północny-zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 858 powiecie zamojskim,
- część gminy Frampol położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74, część gminy Goraj położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835, część gminy Tereszpol położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 858, część gminy Turobin położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835 w powiecie biłgorajskim,
- gmina Urszulin i część gminy Hańsk położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 819 w powiecie włodawskim,
- powiat łęczyński,
- gmina Trawniki w powiecie świdnickim,

- gminy Adamów, Krzywdą, Serokomla, Wojcieszków w powiecie łukowskim,
  - gminy Milanów, Parczew, Siemień w powiecie parczewskim,
  - gminy Borki, Czemierniki, Kąkolewnica, Radzyń Podlaski z miastem Radzyń Podlaski, Ulan-Majorat, Wołyn w powiecie radzyńskim,
  - powiat lubartowski,
  - gminy Głusk, Jastków, Niemce i Wólka w powiecie lubelskim,
  - gminy Mełgiew i miasto Świdnik w powiecie świdnickim,
  - powiat miejski Lublin,
- w województwie podkarpackim:
- gmina Narol w powiecie lubaczowskim.

#### 4. Rumänien

Die folgenden Gebiete in Rumänien:

- Zona oraşului Bucureşti,
- Judeţul Constanţa,
- Judeţul Satu Mare,
- Judeţul Tulcea,
- Judeţul Bacău,
- Judeţul Bihor,
- Judeţul Brăila,
- Judeţul Buzău,
- Judeţul Călăraşi,
- Judeţul Dâmboviţa,
- Judeţul Galaţi,
- Judeţul Giurgiu,
- Judeţul Ialomiţa,
- Judeţul Ilfov,
- Judeţul Prahova,
- Judeţul Sălaj,
- Judeţul Vaslui,
- Judeţul Vrancea,
- Judeţul Teleorman,
- Judeţul Mehedinţi,
- Judeţul Gorj,
- Judeţul Argeş,
- Judeţul Olt,
- Judeţul Dolj,
- Judeţul Arad,
- Judeţul Timiş,
- Judeţul Covasna,
- Judeţul Braşov,
- Judeţul Botoşani,
- Judeţul Vâlcea,
- Judeţul Iaşi,
- Judeţul Hunedoara,

- Județul Alba,
- Județul Sibiu,
- Județul Caraș-Severin,
- Județul Neamț,
- Județul Harghita,
- Județul Mureș,
- Județul Cluj,
- Județului Maramureș.

## TEIL IV

**Italien**

Die folgenden Gebiete in Italien:

- tutto il territorio della Sardegna.“
-



ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**