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

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission [1],

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses [2],

gemäß dem Verfahren nach Artikel 189c des Vertrags [3],

in Erwägung nachstehender Gründe:

Es empfiehlt sich, gemeinsame Bestimmungen für das Führen von Binnenschiffen auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft einzuführen. Mit der Richtlinie 91/672/EWG des Rates vom 16. Dezember 1991 über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr [4] wurde ein erster Schritt in diese Richtung getan.

In Anbetracht der unterschiedlichen einzelstaatlichen Rechtsvorschriften über die Bedingungen für den Erwerb von Schifferpatenten für Binnenschiffe und der Notwendigkeit einer schrittweisen Verschärfung der Sicherheitsanforderungen in der Binnenschiffahrt sollten zur Vermeidung etwaiger Wettbewerbsverzerrungen Gemeinschaftsvorschriften für die Ausstellung dieser Schifferpatente erlassen werden.

Zur Gewährleistung der erforderlichen Einheitlichkeit und Transparenz ist es zweckmäßig, daß die Gemeinschaft ein einheitliches Modell für das einzelstaatliche Schifferpatent festlegt, das von den Mitgliedstaaten ohne Umtauschpflicht gegenseitig anerkannt wird und für dessen Ausstellung nach dem Subsidiaritätsprinzip die Mitgliedstaaten verantwortlich sind.

Die nationalen Wasserstraßen, die nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, unterliegen keiner internationalen Konkurrenz. Es besteht daher keine Veranlassung, die gemeinsamen Bestimmungen für den Erwerb der in dieser Richtlinie vorgesehenen Schifferpatente dort zwingend vorzuschreiben.

Diese gemeinsamen Bestimmungen sollten vor allem auf eine erhöhte Sicherheit der Schiffahrt und den besseren Schutz des menschlichen Lebens abzielen. Daher sind Mindestanforderungen festzulegen, die der Bewerber erfüllen muß, um das Schifferpatent für Binnenschiffe zu erwerben.

Die Anforderungen sollten sich zumindest auf das für das Führen eines Schiffes erforderliche Mindestalter, die körperliche und geistige Eignung des Bewerbers, seine Berufserfahrung und seine Kenntnisse auf bestimmten Fachgebieten im Zusammenhang mit dem Führen eines Schiffes beziehen. Aus Gründen der Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen können die Mitgliedstaaten zusätzliche Anforderungen insbesondere bezüglich der Kenntnis bestimmter örtlicher Verhältnisse stellen. Zusätzliche Berufskenntnisse sind für das Führen eines Schiffes unter Radar und das Führen eines Fahrgastschiffes erforderlich.

Es empfiehlt sich, geeignete Verfahren für die Anpassung der Anhänge dieser Richtlinie vorzusehen. Der in Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG bezeichnete Ausschuß sollte daher beauftragt werden, die Kommission bei der Anpassung der Anhänge zu unterstützen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die Mitgliedstaaten, die ein Schifferpatent für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr (nachstehend „Patent" genannt) erteilen, stellen dieses entsprechend dieser Richtlinie nach dem in Anhang I beschriebenen gemeinschaftlichen Muster aus.

(2) Die Mitgliedstaaten treffen alle zweckdienlichen Maßnahmen, um die Gefahr der Fälschung dieser Patente auszuschließen.

(3) Das Patent wird von der zuständigen Behörde der Mitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie erteilt. Dabei wird den Besonderheiten der Wasserstraßen und den in Artikel 1 der Richtlinie 91/672/EWG bezeichneten Patenten Rechnung getragen, d. h.

---

[1] ABl. Nr. C 280 vom 6. 10. 1994, S. 5

[2] Stellungnahme vom 25. Januar 1995 (ABl. Nr. C 102 vom 24. 4. 1995, S. 5).

[3] Stellungnahme des Europäischen Parlaments vom 2. März 1995 (ABl. Nr. C 68 vom 20. 3. 1995, S. 41), gemeinsamer Standpunkt des Rates vom 8. Dezember 1995 (ABl. Nr. C 356 vom 30. 12. 1995, S. 66) und Beschluß des Europäischen Parlaments vom 9. Mai 1996 (ABl. Nr. C 152 vom 27. 5. 1996, S. 46).

[4] ABl. Nr. L 373 vom 31. 12. 1991, S. 29.

— dem Schifferpatent für alle Wasserstraßen der Mitgliedstaaten mit Ausnahme der Wasserstraßen, für die die Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten gilt (Klasse A);

— dem Schifferpatent für alle Wasserstraßen der Mitgliedstaaten, mit Ausnahme der Seeschiffahrtsstraßen gemäß Anhang II der Richtlinie 91/672/EWG und mit Ausnahme der Wasserstraßen, für die die Verordnung über die Erteilung von Rheinschifferpatenten gilt (Klasse B).

(4) Von den Mitgliedstaaten gemäß dieser Richtlinie erteilte Patente der Klassen A und B gelten für alle Wasserstraßen der Gemeinschaft der Klassen A und B.

(5) Vorbehaltlich des Artikels 8 Absatz 2 gilt das gemäß der Revidierten Rheinschiffahrtsakte erteilte Rheinschifferpatent für alle Wasserstraßen der Gemeinschaft.

(6) Einzelstaatliche Schifferpatente, die durch die Richtlinie 91/672/EWG gegenseitig anerkannt werden, in deren Anhang I aufgeführt sind und nicht später als 18 Monate nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der vorliegenden Richtlinie erteilt wurden, gelten ohne Umtauschpflicht weiter.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie ist

a) „zuständige Behörde" die Behörde, die von dem Mitgliedstaat beauftragt wurde, das Patent zu erteilen, nachdem sie sich überzeugt hat, daß der Bewerber die erforderlichen Anforderungen erfüllt;

b) „Schiffsführer" die Person, die die notwendige Eignung und Befähigung zum Führen eines Schiffes auf den Wasserstraßen der Mitgliedstaaten besitzt und für die Navigation an Bord verantwortlich ist;

c) „Mitglied einer Decksmannschaft" eine Person, die regelmäßig als Rudergänger am Führen eines Binnenschiffes teilgenommen hat.

Artikel 3

(1) Diese Richtlinie gilt für Schiffsführer von Binnenschiffen (Motorschiffe, Schleppboote, Schubboote, Schleppkähne, Schubverbände oder gekuppelte Zusammenstellungen) für den Güter- und Personenverkehr mit Ausnahme

— der Schiffsführer von Schiffen für den Güterverkehr von weniger als 20 m Länge;

— der Schiffsführer von Schiffen für den Personenverkehr, die außer der Besatzung höchstens 12 Personen befördern.

(2) Ein Mitgliedstaat kann nach Anhörung der Kommission diese Richtlinie für Schiffsführer, die ausschließlich auf nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbundenen nationalen Wasserstraßen fahren, aussetzen und diesen Schiffsführern einzelstaatliche Schifferpatente erteilen, für deren Erwerb andere als die in dieser Richtlinie genannten Bedingungen gelten können. Die Gültigkeit dieser einzelstaatlichen Patente beschränkt sich dann auf diese Wasserstraßen.

Artikel 4

(1) Der Bewerber muß die Mindestanforderungen gemäß den Artikeln 5 bis 8 erfüllen, um ein Patent zu erwerben. Das Patent trägt die Aufschrift der Klasse A oder B, in der der Schiffsführer zum Führen eines Schiffes befugt ist.

(2) Die von den Mitgliedstaaten unter Einhaltung der Mindestanforderungen im Sinne des Absatzes 1 erteilten Patente werden gegenseitig anerkannt.

Artikel 5

Für den Erwerb eines Patents muß der Bewerber mindestens 21 Jahre alt sein. Die Mitgliedstaaten können jedoch weiterhin einem Bewerber ab dem Alter von 18 Jahren ein Patent erteilen. Die Anerkennung eines von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellten Patents der Klasse A oder B kann davon abhängig gemacht werden, daß die in dem betreffenden Mitgliedstaat für die Ausstellung eines Patents der entsprechenden Gruppe vorgeschriebenen Mindestaltersanforderungen erfüllt sind.

Artikel 6

(1) Die körperliche und geistige Tauglichkeit ist vom Bewerber durch ein ärztliches Zeugnis nachzuweisen, das von einem von der zuständigen Behörde anerkannten Arzt ausgestellt sein muß. Die ärztliche Untersuchung bezieht sich insbesondere auf das Seh- und Hörvermögen, die Motorik der oberen und unteren Gliedmaßen sowie auf das Nerven- und das Gefäßsystem des Bewerbers.

(2) Der Inhaber eines Patents hat binnen drei Monaten nach Vollendung des 65. Lebensjahres und danach jährlich den Tauglichkeitsnachweis nach Artikel 1 zu erneuern; die Erneuerung dieses Nachweises wird von der zuständigen Behörde auf dem Patent vermerkt.

Artikel 7

(1) Der Bewerber muß eine mindestens vierjährige Berufserfahrung als Mitglied einer Decksmannschaft an Bord eines Binnenschiffes nachweisen.

(2) Die anzurechnende Berufserfahrung muß von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaats durch eine Eintragung im Schifferdienstbuch bestätigt werden. Die Berufserfahrung kann auf allen Wasserstraßen der Mitgliedstaaten erworben werden. Bei Wasserstraßen, wie der Donau, der Elbe oder der Oder, die zum Teil jenseits der Grenzen des Gemeinschaftsgebiets verlaufen, wird die auf allen Abschnitten dieser Wasserstraßen erworbene Berufserfahrung angerechnet.

(3) Die Mindestberufserfahrung nach Absatz 1 kann um höchstens drei Jahre verkürzt werden,

a) wenn der Bewerber Inhaber eines von der zuständigen Behörde anerkannten Zeugnisses über eine Berufsausbildung auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt ist, die eine praktische Ausbildung im Führen von Schiffen umfaßt; die Verkürzung darf die Dauer der Fachausbildung nicht übersteigen;

oder

b) wenn der Bewerber eine Berufserfahrung auf See als Mitglied einer Decksmannschaft nachweisen kann; für die höchstzulässige Verkürzung von drei Jahren muß der Bewerber eine Berufserfahrung von mindestens vier Jahren auf See nachweisen können.

(4) Die Mindestberufserfahrung nach Absatz 1 kann um höchstens drei Jahre verkürzt werden, wenn der Bewerber eine praktische Prüfung über das Führen eines Schiffes ablegt; das Patent gilt dann nur für Schiffe mit ähnlichen Navigationsmerkmalen wie denen des Schiffes, auf dem die praktische Prüfung abgelegt wurde.

Artikel 8

(1) Der Bewerber muß eine Prüfung über seine Berufskenntnisse erfolgreich abgelegt haben; diese Prüfung muß mindestens die in Kapitel A des Anhangs II aufgeführten, allgemeinen Fachgebiete umfassen.

(2) Vorbehaltlich der Anhörung der Kommission kann ein Mitgliedstaat für das Verkehren auf bestimmten Wasserstraßen mit Ausnahme der in Anhang II der Richtlinie 91/672/EWG genannten Seeschiffahrtsstraßen verlangen, daß der Schiffsführer zusätzliche Anforderungen über die Kenntnis örtlicher Verhältnisse erfüllt.

Mit dem gleichen Vorbehalt kann ein Mitgliedstaat von dem Führer eines Fahrgastschiffes in bestimmten beschränkten Verkehrsräumen umfassendere Berufskenntnisse über die spezifischen Bestimmungen in bezug auf die Sicherheit der Fahrgäste und insbesondere das Verhalten bei Unfall, Brand und Schiffbruch verlangen.

Artikel 9

(1) Für die Zulassung zum Führen eines Schiffes unter Radar muß der Schiffsführer im Besitz einer von der zuständigen Behörde ausgestellten besonderen Bescheinigung sein, mit der der Nachweis für die erfolgreich abgelegte Prüfung über die Berufskenntnisse in den in Kapitel B des Anhangs II aufgeführten Fachgebieten erbracht wird.

Die Mitgliedstaaten erkennen das nach der Verordnung über die Erteilung von Radarschifferzeugnissen für den Rhein erteilte Zeugnis an.

(2) Erfüllt der Bewerber die in Absatz 1 aufgeführten Bedingungen, so bescheinigt die zuständige Behörde die Befähigung zum Führen eines Schiffes unter Radar durch einen Vermerk auf dem Patent.

Artikel 10

Für die Zulassung zum Führen eines Fahrgastschiffes auf den Wasserstraßen der Mitgliedstaaten muß entweder der Schiffsführer oder ein anderes Besatzungsmitglied im Besitz einer von der zuständigen Behörde ausgestellten Sonderbescheinigung sein, mit der der Nachweis für die erfolgreich abgelegte Prüfung über die Berufskenntnisse in den in Kapitel C des Anhangs II aufgeführten Fachgebieten erbracht wird.

Artikel 11

Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 12 die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um das Modell des Schifferpatents in Anhang I anzupassen und die für den Erwerb des Patents erforderlichen Berufskenntnisse in Anhang II zu erweitern.

Artikel 12

(1) Bei der Durchführung des Artikels 11 wird die Kommission von dem mit Artikel 7 der Richtlinie 91/672/EWG eingesetzten Ausschuß unterstützt.

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

(3) a) Die Kommission erläßt Maßnahmen, die unmittelbar gelten.

b) Stimmen die Maßnahmen jedoch mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein, so werden sie sofort von der Kommission dem Rat mitgeteilt. In diesem Fall kann die Kommission die Durchführung der von ihr beschlossenen Maßnahmen um einen Zeitraum von höchstens einem Monat von dieser Mitteilung an verschieben. Der Rat kann innerhalb des gleichen Zeitraums mit qualifizierter Mehrheit einen anderslautenden Beschluß fassen.

Artikel 13

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie spätestens 18 Monate nach ihrem Inkrafttreten

nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

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

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

(3) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander erforderlichenfalls bei der Durchführung dieser Richtlinie.

Artikel 14

Diese Richtlinie tritt am 20. Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 15

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 23. Juli 1996.

Im Namen des Rates

Der Präsident

I. YATES

ANHANG I

MUSTER DES SCHIFFERPATENTS FÜR DIE BINNENSCHIFFAHRT

(85 mm × 54 mm — Grundfarbe hellblau)

Die Karte muß in ihrer Gestaltung der ISO-Norm 78.10 entsprechen.

SCHIFFERPATENT FÜR DIE BINNENSCHIFFAHRT: A/B

FRANKREICH

1. xxx
2. xxx
3. 01/01/1996 — F-Paris
4. 02/01/1996

6.

7. #####

8. AB
9. R, Tonnen, kW, xx
10. 01/01/2061

11.

5. xxx

SCHIFFERPATENT FÜR DEN BINNENSCHIFFSGÜTER- UND -PERSONENVERKEHR

1. Name des Inhabers
2. Vorname(n)
3. Geburtsdatum und -ort
4. Ausstellungsdatum des Patents
5. Ausstellungsnummer
6. Lichtbild des Inhabers
7. Unterschrift des Inhabers
8. A Alle Wasserstraßen außer dem Rhein
   B Alle Wasserstraßen außer Seeschiffahrtsstraßen und dem Rhein
9. — R (Radar)
   — Klasse und Tragfähigkeit des Schiffes für die das Patent gilt (Tonnen, kW, Fahrgäste)
10. Verfalldatum
11. Vermerk(e)
    Einschränkungen

Muster der Europäischen Union

ANHANG II

ERFORDERLICHE FACHKENNTNISSE FÜR DEN ERWERB DES SCHIFFERPATENTS FÜR DIE BINNENSCHIFFAHRT

KAPITEL A

Allgemeine Fachgebiete für den Güter- und Personenverkehr

TEIL 1: PATENT DER GRUPPE A

1. *Navigation*

   a) Genaue Kenntnis der Verkehrsvorschriften der Binnenwasser- und Seeschiffahrtsstraßen, insbesondere der CEVNI (Europäische Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung) und der Kollisionsverhütungsregeln einschließlich des Schiffahrtszeichenwesens (Kennzeichnung und Betonnung der Wasserstraßen)

   b) Kenntnis der wichtigsten geographischen, hydrologischen, meteorologischen und morphologischen Merkmale der Hauptbinnenwasser- und Seeschiffahrtsstraßen

   c) Terrestrische Navigation mit

      Kursbestimmung, Standlinien und Schiffsorten, nautischen Druckschriften und Veröffentlichungen, Arbeiten in der Seekarte, Seezeichen und Betonnungssystemen, Kompaßkontrollverfahren, Grundlagen der Gezeitenlehre

2. *Manövrieren und Führen des Schiffes*

   a) Steuern des Schiffes unter Berücksichtigung des Einflusses von Wind, Strömung, Sog und Tiefgang zur Beurteilung einer ausreichenden Schwimmfähigkeit und Stabilität

   b) Zweck und Funktion des Ruders und der Schiffsschraube

   c) Ankern und Festmachen, auch unter schwierigen Bedingungen

   d) Manöver in der Schleuse und in Häfen, Manöver beim Begegnen und Überholen

3. *Bau und Stabilität des Schiffes*

   a) Grundkenntnisse im Schiffsbau, insbesondere im Zusammenhang der Sicherheit von Fahrgästen, der Besatzung und des Schiffes

   b) Grundkenntnisse der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe[1]

   c) Grundkenntnisse über die wichtigsten Bauelemente der Schiffe

   d) Theoretische Kenntnisse der Stabilitätsregeln und über die Schwimmfähigkeit sowie ihre praktische Anwendung, insbesondere Seetüchtigkeit

   e) Zusätzliche Anforderungen, insbesondere zusätzliche Ausrüstung, auf Seeschiffahrtsstraßen

4. *Schiffsmaschinen*

   a) Grundkenntnisse über den Bau und die Arbeitsweise der Maschinen, um deren ordnungsgemäßes Funktionieren zu gewährleisten

   b) Bedienung und Betriebskontrolle der Haupt- und Hilfsmaschinen, Verhalten im Störfall

5. *Laden und Löschen*

   a) Anwendung der Tiefgangsanzeiger

   b) Bestimmung des Ladegewichts anhand des Eichscheins

   c) Laden und Löschen, Stauen der Ladung (Stauplan)

[1] ABl. Nr. L 301 vom 28. 10. 1982, S. 1.

6. *Verhalten unter besonderen Umständen*

   a) Grundsätze der Unfallverhütung

   b) Maßnahmen bei Havarien, Kollisionen und Festfahrungen einschließlich der Abdichtung eines Lecks

   c) Bedienung von Rettungsgeräten und -ausrüstungen

   d) Erste Hilfe bei Unfällen

   e) Brandverhütung und Bedienung der Feuerlöschanlagen und -geräte

   f) Reinhaltung der Wasserstraßen

   g) Besonderheiten der Rettung von Personen, Schiff und Ladung auf Seeschiffahrtsstraßen, Überleben in Seenot

TEIL 2: PATENT DER GRUPPE B

1. *Navigation*

   a) Genaue Kenntnis der Verkehrsvorschriften der Binnenwasserstraßen, insbesondere der CEVNI (Europäische Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung) einschließlich des Schiffahrtszeichenwesens (Kennzeichnung und Betonnung der Wasserstraßen)

   b) Kenntnis der wichtigsten geographischen, hydrologischen, meteorologischen und morphologischen Merkmale der Hauptbinnenwasserstraßen

   c) Kursbestimmung, nautische Druckschriften und Veröffentlichungen, Betonnungssysteme

2. *Manövrieren und Führen des Schiffes*

   a) Steuern des Schiffes unter Berücksichtigung des Einflusses von Wind, Strömung, Sog und Tiefgang zur Beurteilung einer ausreichenden Schwimmfähigkeit und Stabilität

   b) Zweck und Funktion des Ruders und der Schiffsschraube

   c) Ankern und Festmachen, auch unter schwierigen Bedingungen

   d) Manöver in der Schleuse und in Häfen, Manöver beim Begegnen und Überholen

3. *Bau und Stabilität des Schiffes*

   a) Grundkenntnisse im Schiffbau, insbesondere im Zusammenhang mit der Sicherheit von Fahrgästen, der Besatzung und des Schiffes

   b) Grundkenntnisse der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe

   c) Grundkenntnisse über die wichtigsten Bauelemente der Schiffe

   d) Theoretische Kenntnisse der Stabilitätsregeln und über die Schwimmfähigkeit sowie über ihre praktische Anwendung

4. *Schiffsmaschinen*

   a) Grundkenntnisse über den Bau und die Arbeitsweise der Maschinen, um deren ordnungsgemäßes Funktionieren zu gewährleisten

   b) Bedienung und Betriebskontrolle der Haupt- und Hilfsmaschinen, Verhalten im Störfall

5. *Laden und Löschen*

   a) Anwendung der Tiefgangsanzeiger

   b) Bestimmung des Ladegewichts anhand des Eichscheins

   c) Laden und Löschen, Stauen der Ladung (Stauplan)

6. *Verhalten unter besonderen Umständen*

   a) Grundsätze der Unfallverhütung

   b) Maßnahmen bei Havarien, Kollisionen und Festfahrungen einschließlich der Abdichtung eines Lecks

   c) Bedienung von Rettungsgeräten und -ausrüstungen

   d) Erste Hilfe bei Unfällen

   e) Brandverhütung und Bedienung der Feuerlöschanlagen und -geräte

   f) Reinhaltung der Wasserstraßen

KAPITEL B

Zusätzliche Fachgebiete für das Führen eines Schiffes unter Radar

a) Theoretische Kenntnisse der Radartechnik: allgemeine Kenntnisse über Funkwellen und die Arbeitsweise von Radaranlagen

b) Befähigung im Gebrauch des Radargeräts, Auswertung des Radarbilds und der von dem Gerät gelieferten Informationen sowie Kenntnis der Grenzen solcher Informationen

c) Anwendung des Wendegeschwindigkeitszeigers

d) Kenntnis der CEVNI-Regeln über die radarunterstützte Schiffsführung

KAPITEL C

Zusätzliche Fachgebiete für die Fahrgastbeförderung

1. Grundkenntnisse der technischen Vorschriften für die Stabilität der Fahrgastschiffe im Fall einer Havarie, die Schottenstellung, die Ebene der größten Einsenkung

2. Erste Hilfe bei Unfällen

3. Brandverhütung und Feuerlöscheinrichtungen

4. Einsatz der Rettungsmittel und -geräte

5. Maßnahmen zum Schutz der Fahrgäste im allgemeinen sowie insbesondere bei Evakuierung, Havarie, Kollision, Auflaufen, Brand, Explosion und anderen Panik auslösenden Situationen

6. Kenntnis der Sicherheitshinweise (Notausgänge, Laufbrücke, Einsatz des Notruders)