



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Vorschlag der EU-Kommission für eine Richtlinie über die Anerkennung von Berufs- qualifikationen in der Binnenschifffahrt

Auswirkungen auf die deutsche Binnenschifffahrt

Duisburg,
24.03.2017
www.bmvi.de



Ziele und Gründe der europäischen Gesetzgebungsinitiative

- Förderung der Binnenschifffahrt durch Abbau von Hindernissen für die Arbeitnehmerfreizügigkeit, Bekämpfung des Fachkräftemangels und Behebung von ungleichen Kompetenzniveaus;
- Durch Einführung eines befähigungsbasierten Qualifizierungssystems soll die Sicherheit der Binnenschifffahrt beibehalten bzw. gesteigert werden sowie eine europaweite Anerkennung von beruflichen Befähigungen ermöglicht werden.



Aufbau der Richtlinie (RL)

Kapitel 1: Ziel der RL, Geltungsbereich, Definitionen (Art. 1-3)

Kapitel 2: Unionsbefähigungszeugnisse (Art. 4-9)

Kapitel 3: Nachweis von Berufsqualifikationen (Art. 10-21)

Teil 1: Ausstellungsverfahren für EU-Befähigungszeugnisse
und besondere Zulassungen für Schiffsführer (Art. 10-13)

Teil 2: Erlangung von Befähigungen und deren Beurteilung (Art. 14-19)

Teil 3: Fahrzeitennachweis und medizinische Tauglichkeit
(Art. 20-21)



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Kapitel 4: Verwaltungsrechtliche Regelungen für Mitgliedstaaten und
Kommission (Art. 22-28)

Kapitel 5: Schlussbestimmungen (Art. 29-37)



Welche Unionsbefähigungszeugnisse regelt die RL? (ggf. neues Vokabular)

- Einstiegsniveau:

Decksleute und Auszubildende

- Betriebsebene (= Operational Level):

Matrose, Bootsmann, Steuermann

- Führungsebene (= Management Level):

Schiffsführer/-innen

- Die Befähigung zum Matrosen-Motorwart und Maschinist werden durch die RL nicht geregelt



- Besondere Tätigkeiten (= specific operations), Art. 5:

Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt,
Sachkundige für Flüssigerdgas

- Besondere Zulassungen beim Schiffsführer/-in (= specific authorisations), Art. 6 :

- Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter (altes „A-Patent“)
- Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken (Streckenkunde)
- Radarfahrt
- Fahrzeuge, die mit LNG betrieben werden
- Großverbände



Ausstellung von Unionsbefähigungszeugnissen, Art. 10 iVm Anhang I der RL:

- Um ein Unionsbefähigungszeugnis (gilt für ML und OL) zu erhalten, müssen Antragsteller folgende Voraussetzungen erfüllen:
 - 1) Mindestalter,
 - 2) Fahrzeitennachweis **und** Durchlaufen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms inkl. Prüfung oder eine staatl.Prüfung (Ausn.: Decksmann/Leichtmatrose),
 - 3) medizinische Tauglichkeit.
- **Anhang I** gibt für jede Befähigungsstufe vor, welche Mindestanforderungen hierfür erfüllt sein müssen (Ausrichtung des Aufbaus an § 3.02 RheinSchPersV).



Beurteilung der Befähigung, Art. 15:

- Die zu erfüllenden Befähigungsstandards werden per delegiertem Rechtsakt durch die Kommission erlassen, die wesentlichen inhaltlichen Befähigungsanforderungen ergeben sich aus Anhang II der RL.
- Die Befähigung wird nachgewiesen entweder durch
 - a) staatliche Prüfung oder
 - b) eine Prüfung im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms.

MERKE: Zwar kann auch künftig die Befähigungsstufe „Matrose“ durch Fahrzeitnachweis erlangt werden, allerdings muss zusätzlich eine staatliche Prüfung zwecks Befähigungsnachweises (betriebliche Ebene) abgelegt werden; **ggf. noch Änderung im Trilog möglich**

- Eine **praktische** Prüfung ist erforderlich bei
 - a) Unionsschiffsführerbefähigungszeugnis (NEU!),

} entweder auf Schiff oder am Simulator
 - b) Radar (= besondere Zulassung),
 - c) Sachkunde Flüssigerdgas (LNG) (entweder an Land oder auf Schiff),
 - d) Sachkunde für Fahrgastschiffahrt (wird vorauss. Im Trilog beschlossen).
- Per delegiertem Rechtsakt werden Standards für die praktische Prüfungen von der Kommission vorgegeben.
- ein Funkzeugnis wird voraussichtlich nur für Steuerleute und Schiffsführer/-innen obligatorisch vorgeschrieben; in allen anderen Befähigungsstufen ist fakultativer Erwerb möglich.



Zulassung von Ausbildungsprogrammen, Art. 17:

- Ausbildungsprogramme können von den zuständigen Behörden zugelassen werden, wenn sie die Anforderungen der RL erfüllen und den Erwerb der Mindestbefähigungsanforderungen nach Anhang II iVm Kompetenztabelle (noch zu erlassen durch delegierten Rechtsakt) ermöglichen.
- In Art. 17 Abs. 2 ist sichergestellt, dass Prüfung im Rahmen des Ausbildungsprogramms nur durch Prüfer abgenommen werden darf, die in keinem Interessenskonflikt stehen, sonst mangelnde Transparenz und Vergleichbarkeit mit staatlicher Prüfung fraglich.
- Unsere nationale Ausbildung zum Binnenschiffer muss nach Maßgabe von Art. 17 iVm. Anhang I und II der RL neu konzipiert werden (ggf zweigliedrige Ausbildung für OL und ML).



Beherrschung von besonderen Risiken (Streckenkunde), Art. 8, 18:

Neu:

- EU legt (abschließende) harmonisierte Kriterien fest, unter welchen Bedingungen streckenkundepflichtige Abschnitte festgelegt werden können:
 - a) häufig wechselnde Strömungsmuster- und –geschwindigkeiten,
 - b) das Fehlen angemessener Fahrwasserinformationsdienste,
 - c) das Vorhandensein einer örtlichen Verkehrsregelung,
 - d) hohe Unfallzahlen (**derzeit noch keine abschließende Einigung im Trilog**).
- DEU konnte im Rat durchsetzen, dass die MS das Recht behalten, eigenständig zu entscheiden, ob auf bestimmten Streckenabschnitten Streckenkunde erforderlich ist und welche Anforderungen Schiffsführer erfüllen müssen.



- MSen müssen „Maßnahme“ bei Kommission notifizieren und begründen. Kommission kann innerhalb von 6 Monaten nach Notifizierung per „Durchführungserlass“ Maßnahme verhindern.
- MSen können festlegen, welche zusätzlichen Kompetenzen für Streckenkunde (= „Befähigung in Bezug auf besondere Risiken“) erforderlich sind:
 - 1) Absolvieren einer bestimmten Anzahl an Fahrten auf fraglicher Strecke,
 - 2) Simulatorprüfung,
 - 3) Multiple Choice Prüfung oder
 - 4) eine Kombination aus mehreren Varianten.

Mündliche Prüfung ist nach Einigung im Rat möglich; ggf. noch Änderung im Trilog

- Prüfungsanforderungen müssen publiziert werden.
- Prüfung kann überall in Europa abgelegt werden, sofern MS, in dessen Territorium der Abschnitt liegt, Zustimmung erteilt.



- MS, in dessen Hoheitsgebiet ein streckenkundepflichtiger Abschnitt liegt, muss anderen MSen, die eine Prüfung für diesen Abschnitt mit Zustimmung des anderen MS anbieten, alle benötigten Mittel zur Verfügung stellen, damit Überprüfung stattfinden kann.
- Bei Grenzflüssen zwischen mindestens zwei MSen muss gemeinsamer Antrag auf Einrichtung eines streckenkundepflichtigen Abschnitts bei EU-KOM gestellt werden (Rhein, Mosel, Donau, Oder).
- Rolle der Stromkommissionen nicht klar, ggf. noch Änderung im Trilog möglich.



Anerkennung von Nicht-EU-Befähigungszeugnissen, Art. 9:

- Unionsbefähigungszeugnisse, die nach den Vorgaben der neuen RL ausgestellt werden, werden EU-weit anerkannt.
- Rheinische Befähigungszeugnisse, Schifferdienst- und Bordbücher, die nach Ablauf der für die RL vorgesehenen Umsetzungsfrist durch die ZKR-MS ausgegeben werden, werden nur noch dann EU-weit anerkannt, wenn die RheinSchPersV die Anforderungen der neuen EU-RL übernimmt.

Also **keine** automatische Anerkennung mehr von ZKR-Dokumenten!!!

- Nationale Befähigungszeugnisse, Schifferdienst- und Bordbücher, die von Drittstaaten ausgestellt werden, sind auf allen Binnenwasserstraßen der EU gültig, sofern sie nach den Vorgaben der RL ausgestellt worden sind und die EU-KOM einen zuvor gestellten Antrag



des jeweiligen Drittstaates auf Anerkennung positiv bewertet und eine Anerkennung ausspricht.

Neue Regelung zur Anerkennung von Drittstaaten-Dokumenten können die europäische Binnenschifffahrt grundlegend verändern. DEU konnte durchsetzen, dass die KOM verpflichtet ist, alle 8 Jahre zu überprüfen, ob die Anerkennungsvoraussetzungen für die anerkannten Drittstaaten-Dokumente noch vorliegen.

Bei Zweifeln an der qualitativen Gleichwertigkeit von Drittstaaten-Qualifikationen kann jeder EU-MS die KOM auffordern, die Anerkennungsentscheidung zu überprüfen.



Schutz personenbezogener Daten und Datenbanken, Art. 22, 23:

Art 22:

- Dient der Sicherstellung des Schutzes persönlicher Daten; Datenschutzrecht der EU ist anwendbar.
- Daten dürfen nur zu bestimmten Zwecken weitergegeben werden
 - a) Umsetzung, Durchsetzung und Evaluierung der RL
 - b) Informationsaustausch zwischen zuständigen Behörden und EU-KOM
 - c) Erstellung von Statistiken.
- Drittstaaten kann Datenzugriff gewährt werden, sofern Gegenseitigkeit und Einhaltung der Datenschutzvorgaben der RL gewährleistet werden.



Art. 23:

- MSen müssen Register über ausgestellte EU-Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbücher und Bordbücher führen.
- Um den Informationsaustausch zu vereinfachen, zu statistischen Zwecken, zur Wahrung der Sicherheit und zwecks Gewährleistung der Leichtigkeit der Schifffahrt sollen MSen verpflichtet sein, eine zentrale Datenbank der EU-KOM mit entsprechenden Informationen zu Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern zu versorgen.
- EU-KOM legt Rahmenbedingungen für Datenbank und Datenübermittlung per delegiertem Rechtsakt fest.



Übergangsbestimmungen, Art, 34:

- Alte Patente (inkl Rheinpatente!!), die vor Ablauf der Umsetzungsfrist für diese RL ausgestellt werden, müssen bis zum Ablauf von 10 Jahren nach Ende der Umsetzungsfrist in neue EU-Schiffsführerzeugnisse oder Rheinpatente umgetauscht werden, danach keine Geltung mehr.
- Alte Qualifikationen des OL (nationale und solche der ZKR), die vor Ablauf der Umsetzungsfrist für diese RL ausgestellt werden, müssen bis zum Ablauf von 10 Jahren nach Ende der Umsetzungsfrist in neue Unionsbefähigungszeugnisse umgetauscht werden, danach keine Geltung mehr.
- nationale Befähigungsnachweise für Fährpersonal gelten noch bis zum Ablauf von 20 Jahren nach Ende der Umsetzungsfrist und können eingetauscht werden, wenn sie zum Zeitpunkt des Umtauschs schon 10 Jahre gültig sind.



Welche Auswirkungen hat die neue RL auf die deutsche Binnenschifferausbildung?

- RL fördert eine Verschulung der Ausbildung bei gleichzeitigem Abbau praktischer Fahrzeiterfordernisse.
- Qualität wird durch Einführung obligatorischer Prüfungen sichergestellt.
- RL eröffnet für anerkannte Ausbildungsstätten neue Möglichkeiten:
 - 2-jährige Ausbildung zum Matrosen mit 90 Tagen Fahrzeit
 - 3-jährige Ausbildung zum Schiffsführer mit 360 Tagen Fahrzeit
 - neue Qualifikationsmöglichkeiten für Quereinsteiger zur Matrosen- und Schiffsführerbefähigung (**noch keine abschließende Einigung im Trilog**)
 - verstärkte Ausbildung am Simulator als Vorbereitung auf eine spätere praktische Fahrprüfung für angehende Schiffsführer



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

- Anzahl der vom Bund abgenommenen Patentprüfungen wird vorauss. abnehmen zugunsten einer höheren Anzahl an Auszubildenden, die ggf. nach der Ausbildung zum Matrosen eine Zusatzausbildung zum Schiffsführer machen möchten.



- Der RL-Entwurf in der Fassung des EU-KOM-Vorschlags vom 18.02.2016 inkl. Anlagen sowie alle Unterlagen zum Impact Assessment können online abgerufen werden unter:

http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/news/2016-02-16-recognition-professional-qualifications_en.htm

- Fassung des RL-Entwurfs in der Fassung der Allgemeinen Ausrichtung des Rates vom 07.06.2016 kann auf Wunsch versendet werden.

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat: WS 25
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Ansprechpartner:
Ulrike Schol
Ulrike.Schol@bmvi.bund.de
www.bmvi.de
Tel. +49 (0) 228 300 4655
Fax +49 (0) 228 300 807 4655