



Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt – das neue europäische Recht

[European IWT Platform](#)

[Social and Education Committee](#)

Andrea Beckschäfer

Inhalt

1	Einführung	5
1.1	Willkommen!	5
1.2	Worum geht es?	6
1.3	Das bringt das neue Recht.....	6
1.4	Die Anforderungen nach nationalem Recht beachten!	7
1.5	Was bedeutet ... ? Einige Begriffe kurz erläutert	7
1.6	Wichtige Änderungen.....	8
1.7	Geltungsbereich des neuen Rechts.....	9
2	Wichtige Regelungen zu Befähigungszeugnissen, Dokumenten und zur medizinischen Tauglichkeit	11
2.1	Befähigungszeugnisse und besondere Berechtigungen.....	11
2.2	Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken	12
2.3	Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter.....	12
2.4	Ausstellung, Gültigkeit und Verlängerung von Befähigungszeugnissen	13
2.5	Was wird aus bestehenden Patenten und besonderen Berechtigungen?.....	15
2.6	Was wird aus den bestehenden Berechtigungen von Mitgliedern einer Decksmannschaft, die nicht Schiffsführer sind?	16
2.7	Bordbücher und Schifferdienstbücher	17
2.8	Medizinische Tauglichkeit	17
3	Erwerb der einzelnen Qualifikationen.....	19
3.1	Wie wird man Decksmann oder Auszubildender ?	19
3.2	Wie wird man Matrose ?	19
3.3	Wie wird man Bootsmann?	21
3.4	Wie wird man Steuermann?.....	21
3.5	Wie wird man Schiffsführer?	22
4	Ausbildungsprogramm, Prüfungen, Fahrzeit, Befähigungsstandards.....	25
4.1	Zugelassenes Ausbildungsprogramm	25
4.2	Prüfung durch die zuständige Behörde	25
4.3	Erwerb von Fahrzeit	26
4.4	Befähigungsstandards	27
4.5	Standards für praktische Prüfungen.....	28
5	Anhänge.....	29
5.1	EU-Regelungen und des ES-QIN	29
5.2	Nationale Regelungen zur Umsetzung der Richtlinie und der delegierten Rechtsakte	29
5.3	Zugelassene Ausbildungsprogramme	30



5.4	Zuständige nationale Behörden gemäß Art. 26 Abs. 2.....	30
5.5	Liste der Wasserstraßen mit maritimen Charakter.....	30
5.6	Liste der Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken	30
5.7	Liste der Drittstaaten gemäß art. 10 Absatz 9, deren Urkunden als gültig gemäß Absatz 2 und 3 anerkannt wurden.....	30



1 Einführung

1.1 Willkommen!

Sie suchen Informationen zur Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und den Regeln auf dem Rhein, über das, was neu ist und worauf Sie sich einstellen müssen?

Sie interessieren sich für die europäischen Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt, eine Ausbildung oder einen Quereinstieg?

Auf den folgenden Seiten haben wir Informationen zusammengestellt, die Ihnen weiterhelfen sollen

- wenn Sie in der Binnenschifffahrt tätig sind und Informationen darüber suchen, was aus ihrer bestehenden Qualifikation wird und was sie möglicherweise beachten müssen,
- wenn Sie sich für eine Ausbildung in der Binnenschifffahrt interessieren,
- wenn Sie ohne Ausbildung praktisch in der Binnenschifffahrt beginnen möchten,
- wenn Sie als Quereinsteiger aus der Seeschifffahrt oder einem anderen beruflichen Bereich in die Binnenschifffahrt wechseln möchten.

Sie finden Informationen zum Geltungsbereich der Richtlinie, zu allen dort geregelten Qualifikationen einschließlich des Rheins, zu den verschiedenen Wegen, auf denen man diese Qualifikationen erwerben kann, zu Gültigkeit und Umtausch bestehender Qualifikationen, zu den Dokumenten oder zur medizinischen Tauglichkeit.

Darüber hinaus sind im Anhang – soweit verfügbar – weitergehende Informationen zusammengetragen zum Beispiel Links zu den relevanten Vorschriften, zu anderen Seiten mit Informationen zu den Berufsbefähigungen, Listen der Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter und der Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken oder Links zu nationalen Ausbildungsprogrammen.

Viel Spaß beim Lesen!



1.2 Worum geht es?

Kurz gesagt:

Ab dem 18. Januar 2022 gelten einheitliche Voraussetzungen für Erwerb und Anerkennung beruflicher Qualifikationen in der Binnenschifffahrt sowie für Schifferdienstbücher und Bordbücher. Das neue Recht harmonisiert Qualifikationen, fördert die Vergleichbarkeit von Ausbildungen und Prüfung und schafft einheitliche Dokumente.

Bis zum 17. Januar 2022 muss die [“Richtlinie \(EU\) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates”](#) in nationales Recht umgesetzt sein.

Gegenstand der Richtlinie sind gemäß ihrem Artikel 1 die Voraussetzungen und Verfahren für die Ausstellung von Befähigungszeugnissen und die Anerkennung solcher Qualifikationen in den Mitgliedstaaten.

1.3 Das bringt das neue Recht

Ab dem **18. Januar 2022** gelten in der EU einheitliche Voraussetzungen für die Erteilung und die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt, ebenso wie für Schifferdienstbücher und Bordbücher.

Durch einheitliche Standards wird sichergestellt, dass die Mindestanforderungen an eine Befähigung für die verschiedenen Qualifikationen in allen Mitgliedstaaten vergleichbar sind.

Die Richtlinie und identische Anforderungen auf Flüssen wie dem Rhein und der Donau fördern so die Mobilität in den Berufen der Binnenschifffahrt, erleichtern den Zugang zu den Arbeitsmärkten und sorgen gleichzeitig für ein hohes Sicherheitsniveau sowie eine gute Ausbildung in ganz Europa.

Nicht zuletzt räumt das neue Recht auf mit einer Vielzahl unterschiedlicher Dokumente, die sowohl für die Unternehmer und Beschäftigten in der Binnenschifffahrt als auch für die kontrollierenden Behörden zum Teil nur schwer überschaubar waren. Alle Unionsbefähigungszeugnisse sowie die Schifferdienstbücher und Bordbücher sind gem. Art 10 auf allen Binnenwasserstraßen der Union gültig..

Das Gleiche gilt für die Befähigungszeugnisse sowie Schifferdienstbücher und Bordbücher, die nach der [RheinSchPersV](#) ausgestellt wurden, wenn diese mit den Anforderungen der Richtlinie übereinstimmt .

Die Anerkennung gilt auch in Mitgliedstaaten, die nicht mit den Wasserstraßen eines anderen Mitgliedstaates verbunden sind oder in denen Binnenschifffahrt nur eingeschränkt möglich ist.

Auch eine Anerkennung der EU-Qualifikationen in Drittstaaten sowie der Qualifikationen aus Drittstaaten ist möglich, soweit diese Staaten die Anforderungen der Richtlinie einhalten und ihrerseits die EU-Qualifikationen anerkennen (Art. 10).



1.4 Die Anforderungen nach nationalem Recht beachten!

Kurz gesagt:

Bitte beachten Sie das nationale Recht, mit dem die Richtlinie umgesetzt wird. Es enthält die Vorschriften, die im jeweiligen Staat verbindlich sind.

Diese Informationen geben einen Überblick über den [Inhalt der Richtlinie “\(EU\) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates”](#) und ihre delegierten Rechtsakte und über das übereinstimmende Recht auf dem Rhein, so wie es sich im wesentlichen auch in den Mitgliedstaaten der EU, die diese Richtlinie umsetzen, wiederfinden wird.

Da eine Richtlinie in den Mitgliedstaaten nicht unmittelbar gilt, sondern umgesetzt werden muss, können gewisse Abweichungen auftreten. Zum Beispiel werden die zugelassenen Ausbildungsprogramme, in denen die Qualifikationen erworben werden können, unterschiedlich aussehen. Auch für bestehende Qualifikationen legt jeder Staat – unter Beachtung der Vorgaben aus der Richtlinie – das jeweilige Äquivalent fest.

Deshalb sollte jeder, der eine Berufsqualifikation in der Binnenschifffahrt neu erwerben möchte, genauso, wie derjenige, der bereits über eine Befähigung verfügt, und diese umtauschen will, sich vor allem über die für ihn geltenden nationalen Regelungen informieren.

Links zu den nationalen Regelungen und weiteren Informationen findet man [im Anhang](#).

1.5 Was bedeutet...? Einige Begriffe kurz erläutert

Delegierter Rechtsakt und Durchführungsrechtsakt

Die Kommission hat nach Art. 290 AEUV unter bestimmten Voraussetzungen die Befugnis, delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu erlassen. Diese dienen dazu, einen Rechtsakt wie die Richtlinie Berufsqualifikationen weiter auszugestalten und Details für die Umsetzung festzulegen.

[Zur Richtlinie 2017/2397](#) sind **zwei delegierte Rechtsakte** und **ein Durchführungsrechtsakt** ergangen:

- die [delegierte Richtlinie \(EU\) 2020/12](#) legt Standards für Befähigungen, für praktische Prüfungen, für die Zulassung von Simulatoren und für die medizinische Tauglichkeit fest.
- die [delegierte Verordnung \(EU\) 2020/473](#) legt die Merkmale und Bedingungen für die Benutzung der Datenbanken für EU-Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher fest.
- in der [Durchführungsverordnung \(EU\) 2020/182](#) findet man die Modelle für einheitliche Befähigungszeugnisse, Zeugnisse über praktische Prüfungen, Schifferdienstbücher und Bordbücher.



CESNI

CESNI (*Comité Européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure*) ist der Europäische Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards in der Binnenschifffahrt.

Er wurde 2015 als gemeinsames Arbeitsgremium der EU-Kommission und der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (**ZKR**) ins Leben gerufen. Seine Aufgabe ist es vor allem, Standards in den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie, Besatzung und technische Standards zu erlassen, auf die vor allem die Regelwerke der Europäischen Union und der ZKR verweisen können. CESNI hat die Standards erarbeitet, die sich in den Anhängen der meisten der oben genannten Rechtsakte und in der RheinSchPersV befinden.

In den Ausschuss werden Sachverständige der Mitgliedstaaten der EU und der ZKR sowie Vertreter der internationalen Organisationen der Binnenschifffahrt berufen. Zu den anerkannten und dort vertretenen Verbänden zählen auch **EBU** und **ESO**.

ES-QIN

Im ES-QIN 2019 sind die von CESNI erarbeiteten Standards enthalten, die in die **Richtlinie (EU) 2020/12** und die Verordnung (EU) 2020/182 übernommen wurden. Man findet den ES-QIN und Erläuterungen zu den Standards auf der Seite www.cesni.eu

1.6 Wichtige Änderungen

Kurz gesagt:

Das neue Recht bringt Veränderungen gegenüber den bisherigen nationalen Regelungen und der RheinSchPersV mit sich. Manche Regelungen sind für alle neu, bei anderen kommt es darauf an, wie die Voraussetzungen bisher in den nationalen Gesetzen geregelt waren. Was für den einen bereits vertraut ist, ist für den anderen neu und umgekehrt.

Einige wichtige Regelungen, auf die man sich ab dem 18. Januar 2022 einstellen sollte:

- Das Befähigungszeugnis für Schiffsführer ist eine Art "Grundpatent", das zum Befahren der Binnenwasserstraßen in Europa berechtigt. Anders aber als zum Beispiel das Rheinpatent, das das Befahren bestimmter Seewasserstraßen mit umfasste, muss die Qualifikation für das Befahren von Wasserstraßen mit maritimem Charakter als besondere Berechtigung erworben werden.
- Schiffsführer/Schiffsführerinnen müssen eine praktische Prüfung ablegen, die auf einem Schiff oder einem Simulator durchgeführt werden kann.



- Matrosen/Matrosinnen müssen eine Prüfung für die Betriebsebene ablegen. Ein Erwerb der Qualifikation über reine Fahrzeit ist nicht mehr möglich. Wer diese Prüfung nicht besteht, bleibt Decksmann/Decksfrau.
- Für den Erwerb der Qualifikation Matrose/Matrosin ist eine Fahrzeit von mindestens 360 Tagen erforderlich. Die kürzeste Möglichkeit, Matrose zu werden, besteht beim Quereinsteiger mit Berufs- oder Seeschiffahrtserfahrung in einem neunmonatigen, zugelassenen Ausbildungsprogramm, das mindestens 90 Tage Fahrzeit umfasst.
- Decksmann/Decksfrau muss eine grundlegende Sicherheitsausbildung nach nationalen Anforderungen abgeschlossen haben, bevor ein Schifferdienstbuch ausgestellt werden kann.
- Alle Inhaber eines Befähigungszeugnisses für Mitglieder der Decksmannschaft müssen den Nachweis ihrer medizinischen Tauglichkeit ab dem 60. Lebensjahr mindestens alle fünf Jahre erneut erbringen, ab dem 70. Lebensjahr alle zwei Jahre. Dasselbe gilt auch für den Maschinisten nach der RheinSchPersV, für den aber Erleichterungen beim Sehvermögen gelten.
- Die Mitgliedstaaten führen die Daten der Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher in zwei von der Kommission geführten Datenbanken zusammen. In der europäischen Datenbank (ECDB) die Befähigungszeugnisse und Schifferdienstbücher, in der Europäischen Schiffsdatenbank (EHDB) die Bordbücher.
- Für die Mitglieder einer Decksmannschaft außer dem Schiffsführer werden die Befähigungszeugnisse und das Schifferdienstbuch in einer Urkunde zusammengefasst.
- Befähigungszeugnisse für Schiffsführer, Sachverständige für Flüssigerdgas und Sachverständige für die Fahrgastschiffahrt können in elektronischer Form ausgestellt werden.
- Frei fahrende Fähren werden vom Anwendungsbereich der Richtlinie erfasst, so dass das dort tätige Personal über ein Unionsbefähigungszeugnis verfügen muss und die für die Unionsbefähigungen erforderlichen Fahrzeiten auch auf frei fahrenden Fähren erworben werden können.

1.7 Geltungsbereich des neuen Rechts

Kurz gesagt:

Die Richtlinie gilt grundsätzlich auf allen Binnenwasserstraßen der Union, für die Tätigkeit auf Schiffen ab 20 Metern Länge (nicht Sport-/Erholungsschiffahrt) für alle Mitglieder der Decksmannschaft und Sachkundige.

Für wen gilt das neue Recht?

Das neue Recht gilt für alle Mitglieder einer Decksmannschaft, die an Bord eines Schiffes auf den Wasserstraßen der EU und auf dem Rhein arbeiten:



- Auszubildende und Decksleute (*Einstiegsebene*),
- Matrosen, Bootsleute, Steuerleute (*Betriebsebene*) und
- Schiffsführer (*Führungsebene*)
- sowie für *Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt und Sachkundige für Flüssiggas*.

Das neue Recht gilt nicht nur für diejenigen, die eine Qualifikation neu erwerben wollen, sondern auch für diejenigen, die bereits eine Qualifikation besitzen. Sie enthält Regelungen für den Umtausch bestehender Qualifikationen in ein Befähigungszeugnis und die entsprechenden Übergangsfristen.

Auf Rhein und Donau gibt es zusätzlich Vorschriften für Maschinisten, Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger.

Auf welchen Fahrzeugen gilt das neue Recht?

Die Richtlinie gilt nach Art. 2 Abs. 1 auf allen Fahrzeugen deren Länge 20 m oder mehr oder deren Produkt aus Länge, Breite und Tiefgang ein Volumen von 100 m³ oder mehr beträgt, auf Fahrgastschiffen, sowie auf weiteren, näher bezeichneten spezifischen Schiffstypen wie Schlepp- und Schubbooten oder schwimmendem Gerät. Sie gilt nicht für das Befahren der Wasserstraßen zu Sport- und Erholungszwecken sowie z.B. nicht für Fahrzeuge der Streitkräfte, Behördenfahrzeuge oder Notfalldienste.

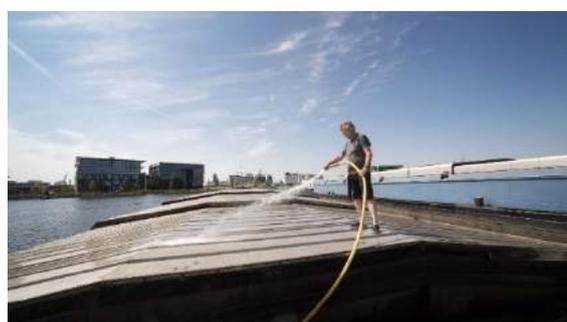
Für welche Wasserstraßen gilt das neue Recht?

Die Richtlinie gilt grundsätzlich für die Tätigkeit auf allen Binnenwasserstraßen der Union.

Anders als in den [Richtlinien 91/672/EWG](#) und [96/50/EG](#) die gemäß Art. 37 mit Wirkung zum 18. Januar 2022 aufgehoben werden, ist der Rhein vom Anwendungsbereich des neuen Rechts mitumfasst.

Die Richtlinie gilt nach Art. 2 Abs. 3 nicht für Personen, die Fahrten auf Wasserstraßen von Mitgliedstaaten unternehmen, die keine Verbindung mit dem Wasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaates haben unter der Voraussetzung, dass diese Fahrten ausschließlich entweder in einem geografisch abgegrenzten Gebiet stattfinden, bei denen die Entfernung zum Abfahrtsort nicht mehr als 10 km beträgt oder nur jahreszeitlich erfolgen.

Für nationale Wasserstraßen, die nicht mit dem Wasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaates verbunden sind, haben die Mitgliedstaaten darüber hinaus nach Art. 7 die Möglichkeit, Ausnahmen für das Mitführen eines Unionsbefähigungszeugnisses für alle Mitglieder einer Decksmannschaft, für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt und Flüssigerdgas, für das Erfordernis besonderer Berechtigungen sowie für die Verpflichtung zur Erfassung von Fahrzeiten und Reisen im Schifferdienstbuch bzw. Bordbuch zuzulassen.



2 Wichtige Regelungen zu Befähigungszeugnissen, Dokumenten und zur medizinischen Tauglichkeit

2.1 Befähigungszeugnisse und besondere Berechtigungen

Kurz gesagt:

Das neue Recht unterscheidet Befähigungszeugnisse für die Deckschmannschaft, Befähigungszeugnisse für besondere Tätigkeiten und besondere Berechtigungen, deren Mitführen bzw. Besitz die Mitgliedstaaten sicherzustellen haben.

Die Mitgliedstaaten müssen dafür sorgen, dass die im Einklang mit Art. 11 ausgestellten Befähigungszeugnisse der Union oder der ZKR für die Deckschmannschaft und für besondere Tätigkeiten bzw. die anerkannten Zeugnisse von Drittstaaten mitgeführt werden und dass der Schiffsführer die erforderlichen besonderen Berechtigungen besitzt.

Befähigungszeugnisse für Mitglieder einer Deckschmannschaft (Art. 4) sind die im Schifferdienstbuch enthaltenen Qualifikationen.

- Decksmann,
- Auszubildender,
- Matrose,
- Bootsmann,
- Steuermann und

das Befähigungszeugnis für den Schiffsführer (Unionspatent/Rheinpatent).

Befähigungszeugnisse für besondere Tätigkeiten (Art. 5) betreffen

- den Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt und
- den Sachkundigen für Flüssiggas (LNG),

beide bereits aus der RheinSchPersV bekannt.

Besondere Berechtigungen (Art. 6), die der Schiffsführer zusätzlich zum Patent erwerben kann, sind die Berechtigungen für

- das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter,
- das Befahren von Binnenwasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken,
- das Führen von Fahrzeugen unter Radar,
- das Führen von Schiffen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden,
- das Fahren in Großverbänden (Produkt aus Gesamtlänge und Gesamtbreite der geschobenen Fahrzeuge 7000 m² oder mehr).



2.2 Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken

Kurz gesagt:

So wie bisher Streckenkenntnisse werden auch in Zukunft besondere Berechtigungen für von den Mitgliedstaaten ausgewiesene Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken erforderlich sein.

Grundsätzlich können mit dem Schiffsführerzeugnis alle europäischen Binnenwasserstraßen befahren werden.

Eine Ausnahme machen die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken, für die gemäß Art. 6 b eine besondere Berechtigung erforderlich ist.

Welche Binnenwasserstraßenabschnitte sind das?

In Art. 9 ist geregelt, dass die Mitgliedstaaten Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausweisen können. Dies entspricht den bislang auf vielen Abschnitten erforderlichen Streckenkenntnissen.

Die Mitgliedstaaten müssen die Binnenwasserstraßenabschnitte, die sie ausweisen, bei der Kommission notifizieren und die Kommission wird diese öffentlich machen.

Im Anhang gibt es eine Liste der Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken.

Erwerb der besonderen Berechtigung

Die Befähigung für diese besondere Berechtigung sowie die Anforderungen hieran bestimmt gemäß Art. 20 Absatz 1 der jeweilige Mitgliedstaat. Dies können mündliche, schriftliche oder praktische Prüfungen sowie Streckenfahrten sein.

Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass öffentliche zugängliche Instrumente bereit gestellt werden, die es den Schiffsführern erleichtern sollen, diese Befähigung zu erwerben. Wenn der für die Strecke verantwortliche Mitgliedstaat zustimmt, kann die besondere Berechtigung auch in einem anderen Mitgliedstaat erworben werden.

2.3 Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter

Kurz gesagt:

Für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter bedarf es einer besonderen Berechtigung, die zusätzlich zum Patent zu erwerben ist.

Grundsätzlich können mit dem Schiffsführerzeugnis alle europäischen Binnenwasserstraßen befahren werden.



Zu den Ausnahmen gehören die Binnenwasserstraßenabschnitte mit maritimem Charakter, für die gemäß Art. 6 a eine besondere Berechtigung erforderlich ist.

Welche Binnenwasserstraßen sind das?

In Art. 8 wird geregelt, unter welchen Voraussetzungen die Mitgliedstaaten Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter klassifizieren. Diese Binnenwasserstraßen notifizieren die Mitgliedstaaten bei der Kommission, die eine Liste der Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter öffentlich zugänglich macht.

Diese Liste findet man im Anhang.

Erwerb der besonderen Berechtigung

Die Befähigungsstandards für das Befahren von Wasserstraßen mit maritimem Charakter sind in Anhang 1 III der delegierten Richtlinie (EU) 2020/12 und im ES-QIN geregelt.

Die Kenntnisse werden gemäß Art. 17 Absatz 2 durch das Bestehen einer Prüfung nachgewiesen. Dies kann eine Prüfung unter der Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde sein oder eine Prüfung im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms. Eine besondere Art der Prüfung ist nicht vorgeschrieben. Dies richtet sich nach den jeweiligen Regelungen in den Mitgliedstaaten.

2.4 Ausstellung, Gültigkeit und Verlängerung von Befähigungszeugnissen

Kurz gesagt:

Die Anforderungen an Ausstellung, Gültigkeit und Verlängerung der Befähigungszeugnisse im neuen Recht vereinheitlicht.

Ausstellung

Für Befähigungszeugnisse für Mitglieder einer Decksmannschaft und für besondere Tätigkeiten sowie die besonderen Berechtigungen gelten für die Ausstellung die gleichen formalen Anforderungen.

Der Antragsteller hat Nachweise für seine Identität, für die jeweils geltenden Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Befähigung, Verwaltungsvorschriften und Fahrzeiten zu erfüllen sowie gegebenenfalls die medizinische Tauglichkeit nachzuweisen.

Darüber hinaus müssen Antragsteller für die Ausstellung von besonderen Berechtigungen nachweisen, dass sie Inhaber eines Befähigungszeugnisses für Schiffsführer bzw. eines anerkannten Schiffsführerzeugnisses eines Drittlandes sind oder dass sie die vorgesehenen Mindestanforderungen für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer erfüllen.



Antragsteller für die besondere Berechtigung zum Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken müssen diese Nachweise gegenüber der zuständigen Behörde des jeweiligen Mitgliedslandes erfüllen und darüber hinaus nachweisen, dass sie die nach den vom betroffenen Staat festgelegten Befähigungsanforderungen in Bezug auf die besonderen Risiken des Binnenwasserstraßenabschnitts erfüllen, für den die Berechtigung erforderlich ist.

Im Schiffsführerzeugnis werden die besonderen Berechtigungen mit aufgeführt. Eine Ausnahme bildet gemäß Art. 12 Absatz 5 die besondere Berechtigung für Fahrzeuge, die mit Flüssigerdgas betrieben werden. Diese wird als Befähigungszeugnis für Sachkundige für Flüssigerdgas ausgestellt.

Gültigkeit

Befähigungszeugnisse für Mitglieder einer Decksmannschaft enden spätestens am Tag der nächsten vorgeschriebenen oder im Einzelfall festgelegten ärztlichen Untersuchung.

Befähigungszeugnisse für Schiffsführer sind höchstens 13 Jahre gültig.

Befähigungszeugnisse für besondere Tätigkeiten (Sachkundige Fahrgastschiffahrt und Flüssigerdgas) sind höchstens fünf Jahre gültig.

Die Gültigkeit einer besonderen Berechtigung (maritime Wasserstraßen, Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken, Radar, Großverbände) endet mit Ablauf der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses für Schiffsführer.

Verlängerung

Befähigungszeugnisse für Mitglieder einer Decksmannschaft werden verlängert, wenn Identität und medizinische Tauglichkeit nachgewiesen werden.

Das Gleiche gilt für die besonderen Berechtigungen mit Ausnahme der besonderen Berechtigung für Fahrzeuge, die mit Flüssigerdgas betrieben werden.

Für die Verlängerung von Unionsbefähigungszeugnissen für besondere Tätigkeiten werden gemäß der Nachweis der Identität und der für die Qualifikation erforderlichen Mindestanforderungen zum Erneuern der Qualifikation verlangt.

Achtung!

Bei Verlängerung eines Befähigungszeugnisses für Sachkundige in der Fahrgastschiffahrt muss eine erneute Verwaltungsprüfung abgelegt oder ein neues zugelassenes Ausbildungsprogramm absolviert werden.

Bei Verlängerung eines Befähigungszeugnisses für Sachkundige für Flüssigerdgas müssen entweder Fahrzeiten nachweisen werden (180 Tage während der zurückliegenden fünf Jahre, oder mindestens 90 Tage im vorangegangenen Jahr) oder es müssen die festgelegten Befähigungsstandards für Sachkundige für Flüssigerdgas erfüllt werden.



2.5 Was wird aus bestehenden Patenten und besonderen Berechtigungen?

Kurz gesagt:

Der Umtausch des Patents ist erforderlich, wenn seine Gültigkeit abläuft, spätestens aber bis zum 18. Januar 2032. Bestehende Berechtigungen sollen weitestgehend geschützt werden.

Gültigkeit und Übergangsfristen

Bestehende Patente, die vor dem 18. Januar 2022 ausgestellt wurden, bleiben weiterhin gültig.

Dies gilt für noch höchstens 10 Jahre nach dem 18. Januar 2022.

Daher aufpassen, wie lange das bestehende Patent noch gültig ist!

Auch wenn das ursprünglich eingetragene Gültigkeitsdatum über den **18. Januar 2032** hinausgeht, ist es längstens bis zu diesem Datum gültig. Endet die Gültigkeit vor diesem Datum, muss entsprechend früher umgetauscht werden.

Die Patente, für die diese Übergangsfrist gilt, sind:

- Schiffsführerpatente nach der [Richtlinie 96/50/EG](#) (von den Mitgliedstaaten im Einklang mit dieser Richtlinie ausgestellte Patente),
- Patente nach Art. 1 Abs.6 der [Richtlinie 96/50/EG](#) (einzelstaatliche Schifferpatente, die durch die [Richtlinie 91/672/EWG](#) gegenseitig anerkannt werden),
- Rheinschifferpatente nach Art. 1 Abs. 5 der [Richtlinie 96/50/EG](#).

Umtausch

Beim Umtausch wird den Inhabern der oben genannten Patente ein Unionsschiffsführerzeugnis oder ein Rheinschifferpatent ausgestellt.

Zuständig ist der Mitgliedstaat, der das bestehende Patent ausgestellt hat.

Das neue Recht schreibt für den Umtausch vor, dass die Mitgliedstaaten bei der Ausstellung von Befähigungszeugnissen zuvor erworbene Berechtigungen so weit wie möglich schützen, insbesondere hinsichtlich der in Art. 6 genannten besonderen Berechtigungen.

Das sind die besonderen Berechtigungen

- *für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter,*
- *für das Befahren von Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken,*
- *für das Fahren unter Radar,*
- *für das Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden,*
- *für das Führen von Großverbänden*

Man muss also nicht befürchten, bereits bestehende Berechtigungen zu verlieren.



Vor dem 18. Januar 2022 erworbene Streckenkenntnisse/patente bleiben auch weiterhin auf den Binnenwasserstraßenabschnitten, für die sie ausgestellt sind, gültig. **Das gilt bis längstens zum 17. Januar 2032.** Wird das Befähigungszeugnis umgetauscht, werden auch die erworbenen Streckenkenntnisse/patente mit eingetragen.

Das gleiche gilt bei der besonderen Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter.

2.6 Was wird aus den bestehenden Berechtigungen von Mitgliedern einer Decksmannschaft, die nicht Schiffsführer sind?

Kurz gesagt:

Bestehende Befähigungen bleiben noch längstens 10 Jahre gültig, für Besatzungsmitglieder von Fähren unter bestimmten Voraussetzungen 20 Jahre.

Wie beim Schiffsführer können auch die übrigen Qualifikationen für Mitglieder einer Decksmannschaft, die vor dem 18. Januar 2022 erworben wurden und von einem oder mehreren Mitgliedstaaten anerkannt sind, **noch für längstens 10 Jahre** auf den Wasserstraßen der Union und auf dem Rhein genutzt werden, das heißt also bis zum **18. Januar 2032**.

Auch vorher kann aber bereits bei der zuständigen Behörde die Ausstellung eines Unionsbefähigungszeugnisses oder eines Befähigungszeugnisses nach der RheinSchPersV beantragt werden, wenn die Voraussetzungen (Identität, medizinische Tauglichkeit) vorliegen.

Sonderregelung Fähren

Eine Sonderregelung gilt gemäß Art. 38 Absatz 5 der Richtlinie für Fähren. Sofern Besatzungsmitglieder von Fähren

- nationale Zeugnisse besitzen,
- die nicht in den Anwendungsbereich der [Richtlinie 96/50/EG](#) fallen und
- *vor dem 18. Januar 2022* ausgestellt wurden,

bleiben diese Zeugnisse noch höchstens **20 Jahre**, also bis zum **18. Januar 2042** gültig und zwar auf den Binnenwasserstraßen, auf denen sie vorher gültig waren.



2.7 Bordbücher und Schifferdienstbücher

Kurz gesagt:

Fahrzeiten und Reisen werden im Schifferdienstbuch bzw. im Bordbuch eingetragen. Bestehende Schifferdienstbücher und Bordbücher können längstens 10 Jahre weiter benutzt werden.

Im Bordbuch werden die von einem Schiff und seiner Besatzung ausgeführten Reisen aufgezeichnet.

Das Schifferdienstbuch ist die persönliche Aufzeichnung der Berufserfahrung eines Besatzungsmitgliedes, insbesondere Einzelheiten zu seinen Fahrzeiten und Reisen.

Die Mitgliedstaaten haben dafür zu sorgen, dass die Fahrzeiten und Reisen im Bordbuch bzw. Schifferdienstbuch erfasst werden.

Die im Schifferdienstbuch erfassten Fahrzeiten und Reisen müssen nach Prüfung von Echtheit und Gültigkeit der Einträge von den zuständigen Behörden validiert werden. Es können nur die Reisen und Fahrzeiten validiert werden, die bis zu **15 Monate vor dem Antrag** erfolgt sind.

Für alle Besatzungsmitglieder außer dem Schiffsführer werden das Befähigungszeugnis und das Schifferdienstbuch zu einer Urkunde zusammengefasst. Das heißt, die Befähigung ist im Schifferdienstbuch enthalten.

Muster des Schifferdienstbuchs sowie des mit der Befähigung zusammengefassten Schifferdienstbuchs, des Bordbuchs und weiterer Urkunden findet man in der [Durchführungsverordnung \(EU\) 2020/182](#) und im [ES-QIN](#), der auch die Muster für die Dokumente nach der RheinSchPersV enthält.

Gültigkeit bestehender Schifferdienstbücher und Bordbücher

Bestehende Schifferdienstbücher und Bordbücher, die nicht noch nicht nach dem neuen Recht ausgestellt wurden, können **noch längstens 10 Jahre nach dem 18. Januar 2022 weitergeführt werden.**

2.8 Medizinische Tauglichkeit

Kurz gesagt:

Voraussetzung für die Erteilung oder Verlängerung eines Befähigungszeugnisses ist der Nachweis der medizinischen Tauglichkeit, der bei Erstaussstellung und ab dem 60. Lebensjahr regelmäßig zu erbringen ist.

Der Nachweis der medizinischen Tauglichkeit ist Voraussetzung für die Erteilung und Verlängerung der Befähigungszeugnisse für alle Mitglieder einer Decks Mannschaft. Das gilt auch für den Maschinisten (RheinSchPersV).



Der zuständigen Behörde muss ein gültiges, ärztliches Tauglichkeitszeugnis vorgelegt werden.
Es wird ausgestellt:

- von einem Arzt, der von der zuständigen Behörde anerkannt ist,
- nach Durchführung und Bestehen einer Tauglichkeitsuntersuchung.

Das ärztliche Tauglichkeitszeugnis darf bei der Beantragung des Befähigungszeugnisses nicht älter als drei Monate sein.

Abstände, in denen das Tauglichkeitszeugnis erneuert werden muss:

Nach der ersten Ausstellung eines Befähigungszeugnisses muss der Inhaber grundsätzlich bei Erreichen des **60. Lebensjahres** die Tauglichkeitsuntersuchung erneuern.

Danach muss mindestens alle fünf Jahre die medizinische Tauglichkeit nachgewiesen werden.

Ab dem 70. Lebensjahr muss der Nachweis alle zwei Jahre erfolgen.

Sofern objektive Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass ein Mitglied der Decksmannschaft die Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit vor Ablauf dieser Fristen nicht mehr erfüllt, können Arbeitgeber, Schiffsführer oder die Behörden der Mitgliedstaaten das Mitglied der Decksmannschaft auffordern, seine medizinische Tauglichkeit nachzuweisen.

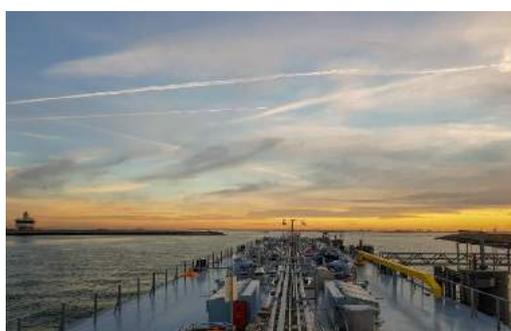
Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit

Die grundlegenden Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit findet man in Anhang III der Richtlinie, auf den sich auch die Kriterien des ES-QIN stützen.

Die medizinische Tauglichkeit umfasst die körperliche und psychische Tauglichkeit. Es dürfen keine Krankheiten und Behinderungen vorliegen, die verhindern, dass

- die zum Führen eines Fahrzeugs notwendigen Aufgaben durchzuführen,
- die zugewiesenen Aufgaben jederzeit zu erfüllen oder
- das Umfeld korrekt wahrzunehmen.

Die näheren Bestimmungen zur durchzuführenden ärztlichen Untersuchung findet man in der delegierten [Richtlinie \(EU\) 2020/12](#) und im [ES-QIN](#). Dort sind die Standards für die medizinische Tauglichkeit festgelegt und vielfältige mögliche Gesundheitsstörungen beispielhaft aufgeführt, genauso wie mögliche Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen.



3 Erwerb der einzelnen Qualifikationen

3.1 Wie wird man Decksmann oder Auszubildender ?

Kurz gesagt:

Auch für die Befähigungen auf der Einstiegsebene bestehen Voraussetzungen

Der Decksmann ist Mitglied der Decksmannschaft und übt eine Funktion auf der Einstiegsebene aus. Das heißt, er hat (noch) keine Qualifikation auf Betriebsebene, weil er noch nicht über die für die Qualifikation Matrose erforderliche Fahrzeit verfügt und/oder die für die Betriebsebene vorgeschriebene Befähigungsprüfung noch nicht bestanden hat.

Auszubildende in der Binnenschifffahrt zählen, wie Decksleute, ebenfalls zur Einstiegsebene.

Beide benötigen, um eine Tätigkeit an Bord aufnehmen zu können, ein Schifferdienstbuch, in das die Befähigung Decksmann oder Auszubildender eingetragen wird.

Die weiteren Voraussetzungen der Befähigung für die Einstiegsebene ergeben sich aus Anhang I der Richtlinie.

Für den **Decksmann** (Nr. 1.1)

- Ein Mindestalter von 16 und
- eine grundlegende Sicherheitsausbildung nach nationalen Anforderungen.

Für **Auszubildende** (Nr. 1.2):

- Ein Mindestalter von 15 und
- ein unterschriebener Ausbildungsvertrag, der ein nach Art. 19 der Richtlinie zugelassenes Ausbildungsprogramm vorsieht.

3.2 Wie wird man Matrose ?

Kurz gesagt:

Matrose kann man über ein Ausbildungsprogramm und Befähigungsprüfung, über Fahrzeit und Befähigungsprüfung oder als Quereinsteiger mit einem verkürzten Ausbildungsprogramm und Befähigungsprüfung jeweils auf der Betriebsebene werden.



Die Voraussetzungen im einzelnen:

Die Voraussetzungen sowie die Anforderungen an die Kompetenzen und Prüfungen für den Matrosen ergeben sich aus Art. 17 und 18 und Anhang I der [Richtlinie \(EU\) 2017/2397](#) sowie Anhang I der [delegierten Richtlinie \(EU\) 2020/12](#).

Wichtig:

Das Bestehen einer Prüfung auf Betriebsebene ist für den Erwerb der Qualifikation Matrose zwingend vorgeschrieben. Wer diese Prüfung nicht bestanden hat, bleibt Decksmann.

Die Kompetenzen eines Matrosen müssen den Befähigungsstandards für die Betriebsebene entsprechen. Man kann sie in Anhang I der [delegierten Richtlinie \(EU\) 2020/12](#) oder im [ES QIN](#) nachlesen.

Die Richtlinie macht keine Vorgabe, ob es sich bei der Prüfung um eine theoretische oder praktische Prüfung handeln soll.

Die Befähigung Matrose kann nach Anhang 1 Nr. 2.1 der [Richtlinie \(EU\) 2017/2397](#) auf verschiedene Weise erworben werden:

Über ein **Ausbildungsprogramm** (Nr. 2.1.a):

- Mindestalter 17 Jahre,
- zweijähriges Ausbildungsprogramm auf der Betriebsebene,
- Befähigungsprüfung auf Betriebsebene,
- 90 Tage Fahrzeit als Teil des Ausbildungsprogramms.

Über **Fahrzeit** (Nr. 2.1.b):

- Mindestalter 18 Jahre,
- Befähigungsprüfung auf der Betriebsebene,
- 360 Tage Fahrzeit in der Binnenschifffahrt oder 180 Tage Fahrzeit in der Binnenschifffahrt, wenn 250 Tage Seeschifffahrtserfahrung vorhanden sind.

Als **Quereinsteiger** (Nr. 2.1.c):

- Fünf Jahre (beliebige) Berufserfahrung oder 500 Tage Seeschifffahrtserfahrung oder einmindestens dreijähriges (beliebiges) Ausbildungsprogramm als Einstiegsvoraussetzung,
- neunmonatiges Ausbildungsprogramm auf der Betriebsebene und
- 90 Tage Fahrzeit als Teil des Ausbildungsprogramms.



3.3 Wie wird man Bootsmann?

Kurz gesagt:

Bootsmann kann man über ein Ausbildungsprogramm einschließlich Fahrzeit oder nur über Fahrzeit werden, wenn man bereits Matrose ist.

Die Befähigung Bootsmann kann nach Anhang 1 Nr. 2.2 der Richtlinie auf zwei Arten erworben werden:

Über ein **Ausbildungsprogramm** (Nr. 2.2.b):

- Dreijähriges Ausbildungsprogramm auf der Betriebsebene (einschließlich Prüfung),
- 270 Tage Fahrzeit als Teil des Ausbildungsprogramms.

Durch **Fahrzeit**: (2.2.a)

- 180 Tage Fahrzeit als Matrose

Kompetenzen und Prüfung:

Die Voraussetzungen sowie die Anforderungen an die Kompetenzen und Prüfungen für den Bootsmann ergeben sich aus [Art. 17 und 18 und Anhang I der Richtlinie \(EU\) 2017/2397](#) sowie aus Anhang I der [delegierten Richtlinie \(EU\) 2020/12](#).

Die Kompetenzen eines Bootsmanns müssen den Befähigungsstandards für die Betriebsebene entsprechen. Man kann sie in Anhang I der [delegierten Richtlinie \(EU\) 2020/12](#) oder im [ES QIN](#) nachlesen.

Die Richtlinie macht keine Vorgabe, ob es sich bei der Prüfung um eine theoretische oder praktische Prüfung handeln soll.

3.4 Wie wird man Steuermann?

Kurz gesagt:

Steuermann kann man über ein Ausbildungsprogramm und Befähigungsprüfung auf Betriebsebene, über Fahrzeit oder als Seeschiffahrtskapitän mit einer Befähigungsprüfung auf der Betriebsebene werden.



Die Voraussetzungen im einzelnen:

Die Voraussetzungen sowie die Anforderungen an die Kompetenzen und Prüfungen für den Steuermann ergeben sich aus Art. 17 und 18 und Anhang I der [Richtlinie \(EU\) 2017/2397](#) sowie aus Anhang I der [delegierten Richtlinie \(EU\) 2020/12](#).

Die Kompetenzen eines Steuermanns müssen den Befähigungsstandards für die Betriebsebene entsprechen. Man kann sie in Anhang I der [delegierten Richtlinie \(EU\) 2020/12](#) oder im [ES QIN](#) nachlesen.

Die Richtlinie macht keine Vorgabe, ob es sich bei der Prüfung um eine theoretische oder praktische Prüfung handeln soll.

Die Befähigung Steuermann kann nach Anhang 1 Nr. 2.3 [der Richtlinie \(EU\) 2017/2397](#) auf verschiedene Weise erworben werden:

Über **Ausbildung** (Nr. 2.3.b):

- Dreijähriges Ausbildungsprogramm auf der Betriebsebene,
- Befähigungsprüfung auf der Betriebsebene,
- 360 Tage Fahrzeit als Teil des Ausbildungsprogramms,
- gültiges Sprechfunkzeugnis.

Durch **Fahrzeit** (Nr. 2.3.a):

- 180 Tage Fahrzeit als Bootsmann,
- gültiges Sprechfunkzeugnis.

Quereinstieg als Seeschiffahrtskapitän (Nr. 2.3.c):

- 500 Tage Fahrzeit als Seeschiffahrtskapitän,
- Befähigungsprüfung auf der Betriebsebene,
- gültiges Sprechfunkzeugnis.

3.5 Wie wird man Schiffsführer?

Kurz gesagt:

Schiffsführer kann man über ein Ausbildungsprogramm und Befähigungsprüfung, über Fahrzeit und Befähigungsprüfung oder als Quereinsteiger mit einem verkürzten Ausbildungsprogramm und Befähigungsprüfung jeweils auf der Führungsebene werden.



Die Voraussetzungen im einzelnen:

Die Voraussetzungen sowie die Anforderungen an die Kompetenzen und Prüfungen für den Schiffsführer ergeben sich aus Art. 17 und 18 und Anhang I [der Richtlinie \(EU\) 2017/2397](#) sowie aus den Anhängen I und II der [delegierten Richtlinie \(EU\) 2020/12](#).

Jede Befähigungsprüfung besteht aus einer theoretischen und einer praktischen Prüfung.

Die praktische Prüfung besteht aus zwei Teilen, dem Teil Reiseplanung und dem Teil Reisedurchführung, der auf einem Schiff oder einem Simulator durchgeführt werden kann.

Für angehende Schiffsführer, die weder ein Ausbildungsprogramm für die Betriebsebene durchlaufen noch eine Behördenprüfung auf der Betriebsebene bestanden haben, kommt in der praktischen Prüfung ein Zusatzmodul mit Inhalten der Befähigungsstandards der Betriebsebene hinzu.

Die Befähigung Schiffsführer kann nach Anhang 1 Nr. 3.1 der [RL \(EU\) 2017/2397](#) auf verschiedene Weise erworben werden:

Über ein **Ausbildungsprogramm** (Nr. 3.1.a):

- Mindestalter 18 Jahre,
- dreijähriges Ausbildungsprogramm auf der Führungsebene,
- Befähigungsprüfung auf der Führungsebene,
- 360 Tage Fahrzeit als Teil des Ausbildungsprogramms,
- gültiges Sprechfunkzeugnis.

Über **Fahrzeit** in der Binnenschifffahrt (Nr. 3.1.b):

- Mindestalter 18 Jahre,
- 180 Tage Fahrzeit als Steuermann,
- Befähigungsprüfung auf der Führungsebene bei einer Verwaltungsbehörde,
- gültiges Sprechfunkzeugnis.

Über **Fahrzeit** in der Binnenschifffahrt und Seeschifffahrt (Nr. 3.1.ba):

- Mindestalter 18,
- mind. 540 Tage Fahrzeit oder 180 Tage Fahrzeit bei 500 Tagen Seeschifffahrtserfahrung,
- Befähigungsprüfung auf der Führungsebene bei einer Verwaltungsbehörde,
- gültiges Sprechfunkzeugnis.

Als **Quereinsteiger**: (Nr. 3.1.c)

- fünf Jahre (beliebige) Berufserfahrung oder 500 Tage Seeschifffahrtserfahrung oder ein (beliebiges) mind. dreijähriges Ausbildungsprogramm als Einstiegsvoraussetzung,
- Ausbildungsprogramm von 1 ½ Jahren auf der Führungsebene,



- Befähigungsprüfung auf der Führungsebene,
- 180 Tage Fahrzeit als Teil des Ausbildungsprogramms und weitere 180 Tage Fahrzeit im Anschluss daran,
- gültiges Sprechfunkzeugnis.



4 Ausbildungsprogramm, Prüfungen, Fahrzeit, Befähigungsstandards.

4.1 Zugelassenes Ausbildungsprogramm

Kurz gesagt:

Die Mitgliedstaaten können nach der Richtlinie für den Erwerb aller Befähigungen Ausbildungsprogramme zulassen.

Für alle Befähigungen, die in den Artikeln 4, 5 und 6 genannt werden, also:

- die Unionsbefähigungszeugnisse für Mitglieder einer Decks Mannschaft (*Matrose, Bootsmann, Steueremann, Schiffsführer*),
- die Unionsbefähigungszeugnisse bei besonderen Tätigkeiten (*Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt, Sachkundige für Flüssiggas*), sowie
- die besonderen Berechtigungen (*Wasserstraßen mit maritimem Charakter, Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken, Fahren unter Radar, Führen von mit Flüssiggas betriebenen Fahrzeugen, Fahren in Geößverbänden*).

können die Mitgliedstaaten gem. Art 19 Absatz 1 Ausbildungsprogramme einrichten. Diese Ausbildungsprogramme müssen zugelassen werden und hierfür die in Art. 19 Absatz 2 genannten Voraussetzungen erfüllen.

Im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms kann gegebenenfalls auch die für die jeweilige Befähigung erforderliche Prüfung durchgeführt werden.

Die Einrichtung von zugelassenen Ausbildungsprogrammen ist für die Mitgliedstaaten **nicht verpflichtend**. Es kann also sein, dass nicht in allen Mitgliedstaaten für den Erwerb aller Befähigungen zugelassene Ausbildungsprogramme vorhanden sind.

Die Mitgliedstaaten notifizieren der Kommission Gemäß Art. 19 Absatz 5 die zugelassenen Ausbildungsprogramme. Die Kommission erstellt eine Liste und macht diese öffentlich zugänglich.

Diese findet man im Anhang.

4.2 Prüfung durch die zuständige Behörde

Kurz gesagt:

Eine Prüfung kann auch unter der Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde organisiert werden.



Sofern für den Erwerb eines Befähigungsstandards eine Prüfung vorgeschrieben ist, kann diese gem. Art. 17 Absatz 2 a im Einklang mit Art. 18 unter der Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde organisiert werden.

Diese Prüfungen werden vor allem für diejenigen wichtig sein, die ihre Kompetenzen nicht im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms sondern über praktisches Lernen durch Fahrzeit oder privat organisierte Kurse erwerben.

Die Mitgliedstaaten benennen der Kommission die für die Organisation dieser Prüfungen zuständigen Behörden und die Kommission macht diese öffentlich zugänglich.

Die zuständigen Behörden bzw. den Link zur Veröffentlichung der Kommission findet man im Anhang.

4.3 Erwerb von Fahrzeit

Kurz gesagt:

Für die Mitglieder eine Decksmannschaft ist eine bestimmte, in einem Schifferdienstbuch erfasste Fahrzeit Voraussetzung für den Erwerb der Qualifikationen. Die Fahrzeit kann zum Teil durch Berufserfahrung auf einem Seeschiff ersetzt werden.

Fahrzeit ist nach der Definition in Art. 3 Nr. 22:

- *“Die in Tagen berechnete Zeit,*
- *die Mitglieder einer Decksmannschaft*
- *während einer Reise an Bord eines Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen verbringen, einschließlich Be- und Entladetätigkeiten, für die aktiver Schiffsbetrieb erforderlich ist,*
- *die von der zuständigen Behörde validiert wurde”.*

Die Fahrzeiten werden gemäß Art. 22 Absatz 1 in einem Schifferdienstbuch erfasst.

Das heißt, für den Erwerb einer Befähigung werden nur solche Fahrzeiten anerkannt, die diesen Voraussetzungen genügen.

Vaildierung durch die zuständige Behörde

Die in einem Schifferdienstbuch eingetragenen Fahrzeiten, die von der zuständigen Behörde validiert, das heißt nach Überprüfung der Echtheit und Gültigkeit der Eintragungen bestätigt werden sollen, dürfen gemäß Art. 22 Absatz 2 bei Antragstellung nicht älter als 15 Monate sein.

Gemäß Art. 22 Absatz 2 werden nicht nur die Fahrzeiten auf allen Binnenwasserstraßen der EU berücksichtigt, sondern auf Binnenwasserstraßen, die nicht vollständig im Gebiet der Union verlaufen, auch die auf den Abschnitten, die außerhalb verlaufen (zum Beispiel Donau).



Beispiel:

Für den Erwerb der Qualifikationen Matrose, Bootsmann, Steuermann und Schiffsführer sind jeweils unterschiedliche Mindestfahrzeiten vorgeschrieben, je nachdem ob man die Qualifikation im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms oder ohne Ausbildungsprogramm in der Praxis an Bord eines Schiffes erwerben will. Wer zum Beispiel Matrose werden möchte und nicht an einem zugelassenen Ausbildungsprogramm teilnimmt, braucht gemäß Anlage 1, 2.1.b neben dem Mindestalter von 18 Jahren und der Beurteilung seiner Befähigung durch eine Verwaltungsbehörde eine Fahrzeit von mindestens 360 Tagen.

Erfahrung in der Seeschifffahrt:

Als Fahrzeit wird in bestimmtem Umfang und mit unterschiedlichen Anforderungen bei den einzelnen Befähigungen auch Berufserfahrung in der Seeschifffahrt anerkannt.

Der vorstehend genannte Matrose braucht zum Beispiel nur 180 Tage Fahrzeit in der Binnenschifffahrt, wenn er 250 Tage auf einem Seeschiff erworbene Berufserfahrung nachweisen kann.

4.4 Befähigungsstandards

Kurz gesagt:

Die Befähigungsstandards für alle Qualifikationen, die die entsprechenden Kenntnisse und Fertigkeiten beschreiben, findet man im Anhang I der [delegierten Richtlinie \(EU\) 2020/12](#).

Die Richtlinie wählt einen kompetenzbasierten Ansatz, das heißt die Anforderungen an die jeweilige Befähigung richten sich nach den Vorgaben in Anhang II der Richtlinie und den in Anhang I der [delegierten Richtlinie \(EU\) 2020/12](#) enthaltenen Befähigungsstandards, aus denen sich die entsprechenden Kenntnisse und Fertigkeiten im einzelnen ergeben.

Die “Befähigungsstandards für die Betriebsebene”

findet man im Anhang I unter I. Sie umfassen die für den Erwerb der Qualifikationen Matrose, Bootsmann und Steuermann erforderlichen Kompetenzen. Es handelt sich um einen einheitlichen Standard, der für alle drei Qualifikationen gilt. Die fachlichen Voraussetzungen für den Erwerb dieser Qualifikationen unterscheiden sich im weiteren vor allem durch die Länge der jeweils erforderlichen Fahrzeit.

Die “Befähigungsstandards für die Führungsebene”

beinhalten die erforderlichen Kompetenzen für den Schiffsführer. Sie stehen in Anhang I unter II.



Ferner findet man im Anhang I:

- Die *“Befähigungsstandards für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter” (III)*,
- Die *“Befähigungsstandards für das Führen von Fahrzeugen unter Radar” (IV)*,
- Die *“Befähigungsstandards für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt” (V)* und
- Die *“Befähigungsstandards für Sachkundige für Flüssiggas” (VI)*

4.5 Standards für praktische Prüfungen

Kurz gesagt:

Für insgesamt vier Befähigungen schreibt die Richtlinie eine praktische Prüfung vor, deren Standards in Anhang II der delegierten Richtlinie geregelt sind.

Für die Erlangung:

- des Unionsbefähigungszeugnisses für Schiffsführer (Unionspatent),
- der besonderen Berechtigung für das Führen eines Schiffes unter Radar,
- des Unionsbefähigungszeugnisses für Sachkundige für Flüssiggas und
- des Unionsbefähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt.

schreibt die Richtlinie in Art. 17 Absatz 3 eine praktische Prüfung vor.

Die Standards für diese praktischen Prüfungen finden sich in Anhang II der [delegierten Richtlinie \(EU\) 2020/12](#).

Praktische Prüfung Schiffsführer

Die praktische Prüfung zum Schiffsführer gliedert sich in zwei Teile, den Teil Reiseplanung und den Teil Reisedurchführung.

Der Teil Reisedurchführung kann auf einem Schiff im Sinne des Art 2 durchgeführt werden oder auf einem Simulator, der den Standards für die Zulassung nach Anhang III entspricht.

Ob die Prüfung auf einem Schiff oder auf einem Simulator abgehalten wird oder ob vielleicht eine Wahlmöglichkeit besteht, regelt der jeweilige Mitgliedstaat.

Für Kandidaten, die weder ein zugelassenes Ausbildungsprogramm für die Betriebsebene noch eine Beurteilung ihrer Befähigung bei einer Verwaltungsbehörde bestanden haben, ist ergänzend ein Zusatzmodul vorgeschrieben, mit dem die Kompetenzen geprüft werden, die für die Erteilung von Anweisungen und Überwachung der von der Decksebene auszuführenden Aufgaben erforderlich sind.





5 Anhänge

5.1 EU-Regelungen und des ES-QIN

- **Richtlinie (EU) 2017/2397**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017L2397&from=DE>

- **Delegierte Richtlinie (EU) 2020/12**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32020L0012>

- **Durchführungsverordnung 2020/182**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX%3A32020R0182>

- **Delegierte Verordnung (EU) 2020/473**

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32020R0473>

- **ES-QIN 2019**

https://www.cesni.eu/wp-content/uploads/2020/03/ES-QIN_2019_de.pdf

5.2 Nationale Regelungen zur Umsetzung der Richtlinie und der delegierten Rechtsakte

Hier findet man die nationalen Rechtsakte:

- zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2017/2397

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/NIM/?uri=CELEX%3A32017L2397>

- zur Umsetzung der delegierten Richtlinie (EU) 2020/12

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/NIM/?uri=CELEX:32020L0012>

Wird nach dem Fortschritt der Umsetzung in den Mitgliedstaaten ergänzt.



5.3 Zugelassene Ausbildungsprogramme

Wird nach dem Fortschritt der Umsetzung in den Mitgliedstaaten ergänzt.

5.4 Zuständige nationale Behörden gemäß Art. 26 Abs. 2

Wird nach dem Fortschritt der Umsetzung in den Mitgliedstaaten ergänzt.

5.5 Liste der Wasserstraßen mit maritimen Charakter

Wird nach dem Fortschritt der Umsetzung in den Mitgliedstaaten ergänzt.

5.6 Liste der Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken

Wird nach dem Fortschritt der Umsetzung in den Mitgliedstaaten ergänzt.

5.7 Liste der Drittstaaten gemäß art. 10 Absatz 9, deren Urkunden als gültig gemäß Absatz 2 und 3 anerkannt wurden

Wird nach dem Fortschritt der Umsetzung in den Mitgliedstaaten ergänzt.

