



Sachstand

Binnenschifffahrt Anforderungen an Schiffsführer

Binnenschifffahrt

Anforderungen an Schiffsführer

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 053/18
Abschluss der Arbeit: 4. Mai 2018
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft,
Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

1. Einleitung

Nach Angaben des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme e.V. (DST) sind in der Vergangenheit beim fahrenden Personal in der Binnenschifffahrt zunehmend Personalengpässe aufgetreten.¹

In den kommenden Jahren soll danach sogar noch mit einer Verschärfung der Situation gerechnet werden müssen, zum einen aufgrund der Altersstruktur des Personals, insbesondere in der deutschen Binnenschifffahrt, und zum anderen aufgrund der über etliche Jahre hinweg niedrigen Ausbildungszahlen in der Vergangenheit.² Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) sieht allerdings die Zahl der Ausbildungsverhältnisse in der Binnenschifffahrt schon seit einigen Jahren auf einem konstant hohen Niveau.³

Die dreijährige Ausbildung zum Binnenschiffer endet mit der Erlangung des Matrosenbriefes. Erst mit ausreichender Fahrzeit kann der Binnenschiffer sich damit dann zum Schiffsführer weiterbilden.⁴ Die Fahrzeit dient der Gewinnung von Berufserfahrung, die wiederum ist Voraussetzung für die Qualifikation zum Schiffsführer.⁵ Kapitäne tragen die Verantwortung für die Sicherheit der Passagiere und der Mannschaft sowie der transportierten Güter und des ganzen Schiffes.⁶

Mit Blick auf die Personalgewinnung in der Binnenschifffahrt werden nachfolgend die möglichen nationalen Spielräume bei der Umsetzung der 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 im Bereich der Qualifikationserfordernisse für Schiffsführer skizziert.

2. Überblick über den Inhalt der Richtlinie (EU) 2017/2397

Europarechtliche Grundlage ist 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.⁷

Ziel der Richtlinie ist eine europaweite Anerkennung von beruflichen Qualifikationen in der Binnenschifffahrt auf allen europäischen Binnenwasserstraßen inklusive des Rheins. Hierdurch soll

1 <http://www.dst-org.de/personalbedarf/>.

2 <http://www.dst-org.de/personalbedarf/>.

3 <https://www.binnenschiff.de/content/wasserstrasse/aus-und-weiterbildung/>.

4 <https://www.binnenschiff.de/content/wasserstrasse/aus-und-weiterbildung/>; <https://www.ausbildung.de/berufe/binnenschiffer/>.

5 <https://www.berlin.de/special/jobs-und-ausbildung/berufe/1235124-769149-binnenschifferkapit%C3%A4naufkleinerfahrt.html>.

6 <https://berufskunde.com/ausbildungsberufe/ausbildung-kapitan-binnenschifffahrt.html>.

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

die Mobilität in der Binnenschifffahrt gesteigert sowie einem voraussichtlichen Mangel an qualifizierten Fachkräften entgegengewirkt werden. Außerdem soll die Sicherheit der Binnenschifffahrt durch harmonisierte Befähigungsstandards erhöht werden.

So sieht die Richtlinie harmonisierte Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften und Befähigung und Fahrzeiten vor, wobei zwischen Decksleuten, Auszubildenden, Matrosen, Vollmatrosen und Schiffsführern unterschieden wird (Anhang I). Festgeschrieben werden außerdem grundlegende Befähigungsanforderungen auf der Betriebs- bzw. Führungsebene wie Navigation, Schiffsbetrieb, Ladung, Technik und Kommunikation (Anhang II). In Anhang III werden grundlegende Anforderungen an die medizinische Tauglichkeit festgeschrieben.

Des Weiteren beinhaltet die Richtlinie in ihrem Kapitel 2 Bestimmungen zu Unionsbefähigungszeugnissen sowie in Kapitel 3 Vorgaben zur Ausstellung von Zeugnissen über Berufsqualifikationen.

Die bereits bestehenden Regelungen zur Anerkennung von Berufsqualifikationen für Schiffsführer (Richtlinie 96/50/EG sowie 91/672/EWG) wurden durch die Richtlinie ergänzt bzw. auf alle Besatzungsmitglieder ausgedehnt.

3. Qualifikationserfordernisse

Bislang erfolgte die Umsetzung europarechtlicher Vorgaben für die Qualifikation in der Binnenschifffahrt durch das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt (Binnenschifffahrtsaufgabengesetz - BinSchAufgG)⁸ und die Verordnung über Befähigungszeugnisse in der Binnenschifffahrt (Binnenschifferpatentverordnung - BinSchPatentV).⁹

Gemäß der Richtlinie 2017/2397 vom 12. Dezember 2017 sollen die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, mangels grenzüberschreitender Tätigkeiten auf bestimmten nationalen Binnenwasserstraßen und zur Senkung von Kosten, auf nationalen Binnenwasserstraßen, die nicht mit einer schiffbaren Binnenwasserstraße eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, davon abzusehen, den Besitz von Unionsbefähigungszeugnissen zwingend vorzuschreiben. Allerdings sollten Unionsbefähigungszeugnisse den Zugang zum Schiffsbetrieb auf diesen nicht verbundenen Wasserstraßen gewähren.

Vor diesem Hintergrund bietet die Richtlinie eine Erleichterung dergestalt, dass statt grundsätzlich vier Jahren Fahrzeit künftig grundsätzlich drei Jahre Fahrzeit ausreichen, um zur Schiffsführerscheinprüfung zugelassen zu werden (Anhang I, Ziffer 3. 1).

8 Binnenschifffahrtsaufgabengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Juli 2001 (BGBl. I S. 2026), zuletzt geändert durch das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 25. April 2017 (BGBl. I S. 962).

9 Binnenschifferpatentverordnung vom 15. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3066), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 3. Mai 2017 (BGBl. I S. 1016).

Unter bestimmten Voraussetzungen reicht laut Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI)¹⁰ eine noch kürzere Fahrzeit aus. Neu ist außerdem, dass mit fachfremder Berufserfahrung der Einstieg zum Schiffsführer genommen werden kann.

Wie das BMVI erläutert¹¹, sieht die Richtlinie folgende Fahrzeiterfordernisse für den Erwerb der Qualifikation als Schiffsführer vor:

„Für die Zulassung zum Schiffsführer müssen nachgewiesen werden

- 540 Tage (= 3 Jahre) Fahrzeit oder
- 180 Tage (= 1 Jahr) Fahrzeit und zusätzlich 500 Tage (=2 Jahre) Fahrzeit als Mitglied einer Decksmannschaft auf einem Seeschiff oder
- 180 Tage (=1 Jahr) Fahrzeit als Steuermann

Neu ist, dass man auch durch ein sog. Ausbildungsprogramm von 1,5 Jahren (einschließlich 180 Tage Fahrzeit und zusätzlich 180 Tage Fahrzeit danach), das ebenfalls mit einer Prüfung abschließt, Schiffsführer werden kann, bei

- 5 Jahren Berufserfahrung jedweder Art oder
- 500 Tagen (=2 Jahren) Fahrzeit auf einem Seeschiff oder
- Vorliegen einer 3 Jahre umfassenden beliebigen Berufsausbildung (siehe zu allem Nr. 3.1 des Anhangs I der Richtlinie).

Die obige Umrechnung der Tage in Jahre ergibt sich aufgrund der geltenden nationalen und Rhein-Vorschriften (siehe § 11 Abs. 2 Nr. 1 und Nr. 2b) Binnenschifferpatentverordnung¹² sowie § 3.08 Rheinschiffspersonalverordnung¹³).

Abschließend ist noch zu ergänzen, dass auch nach derzeitiger Rechtslage für das Schifferpatent der Klasse B (alle Fahrzeuge)¹⁴ nicht in allen Fällen vier Jahre Fahrzeit erforderlich sind: § 11 der Binnenschifferpatentverordnung ermöglicht die Anrechnung von

- Ausbildungszeiten (bis zu 2 Jahren bei erfolgreicher Absolvierung einer Ausbildung in der Binnenschiffahrt) sowie von

10 Stellungnahme vom 26. April 2018 auf eine entsprechende Anfrage des Fachbereichs WD 5.

11 Stellungnahme vom 26. April 2018 auf eine entsprechende Anfrage des Fachbereichs WD 5.

12 https://www.gesetze-im-internet.de/binschpatentv_1998/BJNR306600997.html (Fußnote durch Verfasser ergänzt).

13 <https://www.elwis.de/DE/Schiffahrtsrecht/Patente/RheinSchPersV/Teil-II/Kapitel-3/Abschnitt-1/Unterabschnitt-3/--3-08/--3-08-node.html> (Fußnote durch Verfasser ergänzt).

14 Die Klassen werden definiert in § 7 Absatz 1 der Binnenschifferpatentverordnung vom 15. Dezember 1997 (BGBl. I S. 3066), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 3. Mai 2017 (BGBl. I S. 1016).

- Fahrzeiten auf Seeschiffen (bis zu 2 bzw. 3 Jahren).¹⁵“

15 Stellungnahme vom 26. April 2018 auf eine entsprechende Anfrage des Fachbereichs WD 5.