

## EU-Vorschriften zu Berufsbefähigungen fördern Mobilität der Arbeitskräfte in der europäischen Binnenschifffahrt

---

Im Rahmen von Naiades II wurde eine Richtlinie über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt verabschiedet. Die Befähigungszeugnisse für Mitglieder der Decksmannschaft werden künftig auf Kompetenzen anstatt auf Erfahrungen beruhen und auf allen Binnenwasserstraßen in der Europäischen Union anerkannt sein. Bessere Karriereaussichten, zugelassene Ausbildungsprogramme und die Möglichkeit moderner Prüfungen an Simulatoren sind nur einige Neuerungen, die die Attraktivität des Sektors verbessern und für mehr Sicherheit sorgen werden. Innerhalb von vier Jahren, d. h. bis zum 17. Januar 2022, müssen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Erfüllung der neuen Richtlinie umsetzen.

### Hintergrund

Seit Jahrhunderten stellt der Binnenschiffsverkehr eine effiziente Möglichkeit dar, Menschen miteinander zu verbinden und Handel zu treiben. Neben der zunehmenden multimodalen und europäischen Integration sind Sicherheit, Zuverlässigkeit und Innovation mehr denn je wichtige Bestandteile der Entwicklung der Binnenschifffahrt in Europa. Die Richtlinie (EU) 2017/2397 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt ist in diesem Zusammenhang ein wichtiger Meilenstein für den europäischen Binnenschifffahrtssektor. Sie unterstützt die Ziele der EU zur Förderung der Binnenschifffahrt im Rahmen des Programms NAIADES II, zu dessen Prioritäten die Komponente „Beschäftigung und Qualifikation“ (*Jobs and Skills*) zählen.

### Ziele

Die neue Richtlinie zielt darauf ab, die **Mobilität** der Arbeitskräfte auf allen europäischen Wasserstraßen zu verbessern. Die Anerkennung der Berufsbefähigungen betrifft sämtliche Mitglieder der Decksmannschaft sowie Personen, die qualifiziert sind, in Notsituationen an Bord von Fahrgastschiffen Maßnahmen zu ergreifen, und Personen, die qualifiziert sind, am Bunkervorgang von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, beteiligt zu sein.

Konkret soll die Richtlinie die nach wie vor bestehenden Schwierigkeiten von Besatzungsmitgliedern mit der Anerkennung ihrer Qualifikationen im Falle der Ausübung ihres Berufs in einem anderen Mitgliedstaat beheben. Durch die Umsetzung dieser neuen Richtlinie wird es für die Besatzungsmitglieder künftig einfacher, dort zu arbeiten, wo ihre Qualifikationen benötigt werden, da ihre Befähigungen automatisch in sämtlichen EU-Mitgliedstaaten und Mitgliedstaaten der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) anerkannt sein werden. Dies stellt eine eindeutige Verbesserung gegenüber dem derzeitigen EU-Rechtsrahmen dar, da die gegenseitige Anerkennung der Befähigungen in diesem Sektor bislang nur Schiffsführer betraf und diese nur bei einer Tätigkeit auf anderen Binnenwasserstraßen als dem Rhein. Durch die neue Richtlinie werden die **Rechtsrahmen** für Befähigungen in der EU, einschließlich auf dem Rhein, **harmonisiert**.

Um einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, tragen die neuen Vorschriften durch die Möglichkeit von Ausnahmen für einige Maßnahmen gleichzeitig den verschiedenen Besonderheiten der EU-Länder Rechnung. Dies gilt insbesondere für Wasserstraßen, die nicht mit denjenigen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind, und für Länder, in denen Binnenschifffahrt nur saisonbedingt oder in sehr begrenztem Umfang praktiziert wird. In jedem Fall haben sämtliche Mitgliedstaaten mit schiffbaren Binnenwasserstraßen die Unionsbefähigungszeugnisse in ihrem Hoheitsgebiet anzuerkennen und die Wirksamkeit dieser Anerkennung sicherzustellen.

Mit Anbruch dieser neuen Ära in der Binnenschifffahrt wird sich nicht nur die Mobilität der Arbeitskräfte in der EU verbessern, sondern auch die **Attraktivität der Arbeitsplätze** in diesem Sektor **steigen** und es werden sich neue Karriereaussichten für Besatzungsmitglieder und Personen aus anderen Sektoren, insbesondere der Seeschifffahrt, eröffnen. Dies ist einem modernen, **auf die Kompetenzbeurteilung ausgerichteten System** zu verdanken. Um die Befähigung zum Matrosen oder Schiffsführer zu erlangen, ist daher zwingend eine Prüfung erforderlich. Verglichen mit dem ehemaligen System, das im Wesentlichen auf den gesammelten Erfahrungen beruhte, sorgt der neue Ansatz für mehr Flexibilität und ermöglicht talentierten und motivierten Arbeitskräften ein schnelleres Erklimmen der Karriereleiter. Ein weiterer bedeutender Vorteil besteht darin, dass Bewerber sich nicht mehr einer von einer Verwaltungsbehörde organisierten Prüfung unterziehen müssen, wenn sie erfolgreich ein zugelassenes Ausbildungsprogramm absolviert haben. Nicht zuletzt wird die Einführung kompetenzbasierter Befähigungen positive Auswirkungen auf Sicherheit und Nachhaltigkeit der Schifffahrt haben.

Neben diesem kompetenzbasierten Ansatz führt die Richtlinie auch **objektive Kriterien** für die Festlegung von **Binnenwasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken** durch die Mitgliedstaaten ein – die bisweilen als Mobilitätshindernisse angesehen werden. Ferner werden Kriterien für die Klassifizierung von **Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter** festgelegt.

Schließlich werden nationale **Verzeichnisse mit Daten** zu Schiffsführerzeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern, die mit einer Datenbank der Kommission ausgetauscht werden, eingerichtet, um den Informationsaustausch zwischen den Behörden zu erleichtern.

Die Behörden der Mitgliedstaaten, Flusskommissionen und Branchenvertreter haben wesentlich zum Aufbau des neuen Systems beigetragen und die neue Richtlinie sehr begrüßt.

### **Im Mittelpunkt der Richtlinie stehen die vom CESNI entwickelten Standards**

Die Verabschiedung der neuen EU-Richtlinie geht mit einer fruchtbaren und innovativen Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der ZKR einher, die 2015 durch die Einrichtung des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) geprägt wurde.

Der CESNI wurde eingerichtet, um in verschiedenen Bereichen, namentlich den Bereichen Binnenschiffe, Informationstechnologie und Besatzung, technische Standards zu erlassen, auf welche die entsprechenden Regelwerke auf europäischer und internationaler Ebene, darunter die der Europäischen Union und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen können.

Der CESNI hat die Aufgabe, die durch die Richtlinie geforderten Standards festzulegen und zu erlassen. Die CESNI-Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen, die mit der Ausarbeitung der Standardentwürfe befasst ist, setzt sich aus den wichtigsten Akteuren des Sektors zusammen (Ausbildungseinrichtungen, Sozialpartner, Behörden auf nationaler, europäischer Ebene und Ebene der Flusskommissionen).

Was die **Kompetenzen** angeht sind **Standards** für sechs Kategorien gefordert:

- Schiffsführer (Führungsebene) und Mitglieder der Decksmannschaft, d. h. Matrosen, Vollmatrosen und Steuermänner (Betriebsebene),
- Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter,
- Fahren unter Radar,
- Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden, und Personen, die am Bunkervorgang von solchen Schiffen beteiligt sind, und
- Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt.

Für das Fahren in Großverbänden sind keine Kompetenzstandards vorgesehen. Es ist jedoch eine bestimmte zeitliche Erfahrung im Führen solcher Verbände für den Erhalt der Zulassung als Schiffsführer dieser Verbände erforderlich.

Die Arbeiten zu den Kompetenzen, die im Wesentlichen von den Sozialpartnern und EDINNA im Rahmen des EU-finanzierten PLATINA-Projekts durchgeführt wurden und sich am STCW-Ansatz orientierten, flossen in die Ausarbeitung der Richtlinie sowie insbesondere in die künftigen einschlägigen CESNI-Standards ein.

**Darüber hinaus soll der CESNI Standards für praktische Prüfungen** zur Erlangung von Befähigungszeugnissen als Schiffsführer, als LNG-Sachkundiger und als Sachkundiger für die Fahrgastschifffahrt sowie für die Berechtigung für die Radarfahrt **annehmen**. Die Ausarbeitung dieser Standards wird selbstverständlich auf der Grundlage der Kompetenzstandards erfolgen. Die praktischen Prüfungen für Schiffsführer und für die Erlangung einer besonderen Berechtigung für die Radarfahrt können an Bord eines Schiffes oder an einem Simulator durchgeführt werden. Die Richtlinie sieht daher auch **Standards für die Zulassung von Simulatoren** vor.

Des Weiteren sieht die Richtlinie eine Modernisierung und Harmonisierung der Anforderungen an die **medizinische** (körperliche und psychische) **Tauglichkeit** vor. Die vom CESNI vorgeschlagenen medizinischen Kriterien werden auf dem von ILO und IMO seit 2013 angewandten System basieren. Natürlich wird der CESNI dabei den besonderen Voraussetzungen der Binnenschifffahrt, wie der Reisedauer und der Verfügbarkeit ärztlicher Versorgung, sowie den jüngsten, seit 2013 erfolgten medizinischen Fortschritten Rechnung tragen.

Nicht zuletzt sehen die neuen europäischen Vorschriften auch **einheitliche Muster für Befähigungszeugnisse**, Schifferdienstbücher und Bordbücher vor. Die CESNI-Arbeitsgruppe für Berufsbefähigungen arbeitet derzeit an den ersten Entwürfen für Muster.

Zeugnisse und Schifferdienstbücher, die vor dem 18. Januar 2022 ausgestellt wurden, bleiben noch maximal zehn Jahre nach diesem Datum gültig. In diesem Zeitraum können diese Dokumente ohne Prüfung der Kompetenzen gegen ein Befähigungszeugnis gemäß der Richtlinie eingetauscht werden.

Die CESNI-Standards sollen bis zum 18. Januar 2020 durch delegierte Rechtsakte oder Durchführungsrechtsakte zur Ergänzung der EU-Richtlinie in das EU-Recht aufgenommen werden. Parallel dazu sollten sie Bestandteil des Rechtsrahmens der ZKR werden. Andere internationale Organisationen oder Drittstaaten werden die Standards ebenfalls verwenden können, wie dies bereits beim ES-TRIN (Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe) geschieht.

\*\*\*