

Erläuterung der CESNI-Standards für praktische Prüfungen

1. Einleitung

Im November 2018 verabschiedete der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) Standards für praktische Prüfungen gemäß Artikel 16 und 17 der Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates¹. Diese Vorschriften sollen in andere internationale und nationale Regelwerke/Flussgebietsregelwerke (z. B. Rheinschifffahrtspersonalverordnung) aufgenommen werden.

Gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2017/2397 sind praktische Prüfungen zwingend vorgeschrieben für die Erlangung

- a) eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer (Schiffsführerpatents),
- b) einer besonderen Berechtigung für das Führen eines Schiffes unter Radar,
- c) eines Befähigungszeugnisses für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) und
- d) eines Befähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt.

Im Hinblick auf Seiteneinsteiger, die ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer anstreben, hat der CESNI Standards mit zusätzlichen Prüfungselementen in einem Modul für Bewerber auf Führungsebene angenommen, die keine Prüfung auf Betriebsebene abgelegt haben. Diese zusätzlichen Standards zielen darauf ab, die Fertigkeiten eines Schiffsführers zu beurteilen, anderen Deckmitgliedern Anweisungen zu erteilen und die von ihnen auf Betriebsebene ausgeführten Aufgaben zu überwachen, was ausreichende Fähigkeiten zur Ausführung dieser Aufgaben voraussetzt.

Gemäß Artikel 17 Absatz 3 **können**

- praktische Prüfungen zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses für Schiffsführer oder einer besonderen Berechtigung für das Führen eines Schiffes unter Radar **an Bord eines Fahrzeugs oder an einem Simulator durchgeführt werden;**
- praktische Prüfungen zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) oder für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt **an Bord eines Fahrzeugs oder an einer geeigneten Landanlage durchgeführt werden.**

Das CESNI-Sekretariat hat Erläuterungen erarbeitet, um die Methodik sowie die Folgen der Festlegung solcher Standards zu dokumentieren. Diese Erläuterungen dienen nur zu Dokumentationszwecken.

¹ Richtlinie (EU) 2017/2397 vom 12. Dezember 2017, ABl. L 345, 27.12.2017, S. 53

2. Methodik

Die CESNI-Standards für praktische Prüfungen legen die Prüfungselemente und ihre Relevanz für das Bestehen der Prüfung sowie die Anforderungen an die Prüfungsumgebung fest.

a) Prüfungselemente, Bewertungssystem

Alle Befähigungsstandards des CESNI enthalten jeweils eine detaillierte Liste der Kenntnisse und Fertigkeiten². Für praktische Prüfungen sind Fertigkeiten wichtiger als Kenntnisse; letztere können in einer theoretischen Prüfung geprüft werden. Daher werden die im Rahmen spezifischer Befähigungen festgelegten Fertigkeiten, die sich aus den Befähigungsstandards ergeben, als Elemente der praktischen Prüfung aufgeführt.

Aus rechtlichen, praktischen und zeitlichen Gründen können dennoch nicht alle für eine Befähigung erforderlichen Fertigkeiten in einer praktischen Prüfung geprüft werden. Aus diesem Grund haben CESNI-Experten **die spezifischen Befähigungen ausgewählt und die zu prüfenden Bedingungen** festgelegt, um bei allen Prüfungen **gleiche Prüfungsbedingungen zu gewährleisten, gleich, ob sie** unter der Verantwortung einer Verwaltungsbehörde oder im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms organisiert werden.

Die CESNI-Sachverständigen haben zwei **Kategorien von Prüfungselementen** festgelegt. Elemente der Kategorie I müssen mit mindestens 7 von 10 Punkten bestanden werden. Das Nichtbestehen eines Prüfungselements der Kategorie I kann nicht durch eine hervorragende Leistung in einem Prüfungselement ausgeglichen werden. Die Prüfungselemente der Kategorie II erfordern eine Mindestpunktzahl, sodass eine niedrigere Punktzahl in einem Prüfungselement durch eine höhere Punktzahl in einem anderen Prüfungselement ausgeglichen werden kann. Die Ausnahme bildet die praktische Prüfung zur Erlangung einer besonderen Berechtigung für das Führen eines Schiffes unter Radar, die lediglich Prüfungselemente der Kategorie I enthält.

In diesem Zusammenhang **können die einzelnen Prüfungsszenarien von den Prüfern** gestaltet werden so dass die verschiedenen eingesetzten Mittel und die unterschiedliche Erfahrung berücksichtigt wird.

b) Geeignete Prüfungsinstrumente

Mit Blick auf die in Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2017/2397 festgelegten Anforderungen waren sich die CESNI-Sachverständigen einig, dass alle für praktische Prüfungen verwendeten Fahrzeuge in den Geltungsbereich der Richtlinie fallen müssen. Sportfahrzeuge oder von Streitkräften genutzte Fahrzeuge dürfen daher nicht für praktische Prüfungen verwendet werden.

Im Hinblick auf Simulatoren einigten sich die Sachverständigen auf die **technischen und funktionalen Anforderungen für Nachweis und Beurteilung aller relevanten Prüfungselemente**³.

Landanlagen betreffend enthalten die Standards für praktische Prüfungen eine detaillierte Liste der Ausrüstungen, die zur Beurteilung der grundlegenden Befähigungsanforderungen erforderlich sind.

Die Richtlinie lässt **verschiedene Prüfungsinstrumente** zu. Auch wenn diese sich nicht gegenseitig ausschließen, stellen sie dennoch faktisch eigenständige Alternativen dar. Die Sachverständige des CESNI haben deshalb berücksichtigt, dass einige Prüfungselemente jedoch in einem bestimmten Beurteilungsumfeld leichter abgeprüft werden können als andere

² Siehe ES-QIN 2018.

³ Siehe gesonderte Standards für die Zulassung von Simulatoren (ES-QIN, Teil IV).

(z. B. Verkehrsdichte, Ausfall von Geräten oder das Drahtspießen an Bord). Die CESNI-Standards tragen dem bei der Festlegung der Prüfungselemente Rechnung. Aus diesem Grund erlauben die Standards für das Zusatzmodul zur Aufsicht im Rahmen der praktischen Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer es den Prüfern, nur 20 von 25 Elementen der Kategorie I zu prüfen.

3. Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt

Es ist festzustellen, dass **verpflichtende praktischen Prüfungen für Bewerber um Befähigungszeugnisse in der Binnenschifffahrt**, ausgenommen LNG-Sachkundige und das Fahren unter Radar, **neu sind**. Die praktische Prüfung für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer wurde in Frankreich, Österreich, Kroatien und zuletzt in den Niederlanden seit 2012 für Seiteneinsteiger durchgeführt.

Daher müssen **ab dem 18. Januar 2022, geeignete Beurteilungseinrichtungen** (Fahrzeuge, Simulatoren oder Landanlagen) verfügbar sein. **Die Prüfungen müssen entsprechend den Standards neu geordnet werden und die Prüfungsinhalte und -instrumente nach den Standards anerkennen lassen.**

3.1 Bedürfnisse, auf die die neuen Standards eingehen

Harmonisierte Prüfungselemente und Bewertungssysteme erleichtern die Mobilität der Arbeitskräfte, da die Bewerber die Einhaltung der harmonisierten Befähigungsstandards in allen Ländern, die die CESNI-Standards anwenden, nachweisen können. **Darüber hinaus gewährleisten die Standards für praktische Prüfungen das gleiche Sicherheitsniveau, da harmonisierte Prüfungsteile zu einer europaweit einheitlicheren Beurteilung der Befähigungen der Bewerber führen und so zu gleichen Wettbewerbsbedingungen beitragen**, die es ohne praktische Prüfung oder mit praktischer Prüfung mittels nur eines der möglichen Instrumente bisher nicht gegeben hat.

Die Prüfer können sich – abgesehen von der Radarprüfung – trotzdem auf bestimmte harmonisierte Elemente konzentrieren, da nicht alle Elemente der Kategorie I und Kategorie II bei jeder einzelnen Prüfung verpflichtend sind. Die Prüfung könnte – zu einem späteren Zeitpunkt – durch die Ausarbeitung gemeinsamer Standards auch für praktische Prüfungen auf Betriebsebene oder für theoretische Prüfungselemente weiter harmonisiert werden. Die Prüfer haben weiterhin die Möglichkeit, die praktische Prüfung auf die besonderen Bedürfnisse der Binnenschifffahrt in dem Bereich, in dem die Prüfer und der Bewerber tätig sind, unter Berücksichtigung der Merkmale der Binnenwasserstraßen oder der Flotte auszurichten.

3.2 Mögliche Alternativen zur angenommenen Fassung der Standards

Wie beim Fahren unter Radar hätte auch bei Schiffsführern, die die Prüfung auf Führungsebene ablegen, und Sachkundigen, die die Prüfung für eine besondere Tätigkeit ablegen, die Festlegung aller Fertigkeiten eines Befähigungsstandards als verpflichtende Prüfungselemente beschlossen werden können.

Dies hätte die praktische Prüfung in einigen Ländern jedoch sehr erschwert oder gar unmöglich gemacht, da die Prüfung für Schiffsführer mehr als einen Tag dauern würde. Der Arbeitsaufwand der Prüfungskommissionen würde sich dadurch vervielfachen. Eine solche Situation wäre nicht zu bewältigen, insbesondere in den Ländern, in denen derzeit die meisten Bewerber um Befähigungszeugnisse für Schiffsführer geprüft werden (in den Niederlanden wurden im Jahr 2017 164 und in Deutschland 97 neue Befähigungszeugnisse für Schiffsführer ausgestellt, bei unbekannter Anzahl der Bewerber, die die Prüfung nicht bestanden haben). In beiden Ländern werden von den gleichen Prüfungskommissionen oft auch Bewerber geprüft, die auf Abschnitten mit besonderen Risiken fahren möchten (im Jahr 2017 283 Berechtigungen in Deutschland und 63 in den Niederlanden).

Stattdessen konzentrierten sich die CESNI-Sachverständigen auf zwei Teile der Prüfung: i) die Vorbereitung der Reise und ii) die Durchführung der Reise mit mehr Elementen der Kategorie I im Durchführungsteil. Die bei der Umsetzung der Standards gewonnenen Erfahrungen und

parallel dazu die Arbeit des CESNI zur Entwicklung von Standards zur Prüfungsbewertung können zu einer weiteren Aktualisierung und Harmonisierung der praktischen Prüfungen führen.

Eine andere Möglichkeit wäre gewesen, die Prüfungselemente in Bezug auf die Kategorien I und II nicht zu harmonisieren.

Dies hätte den Prüfern mehr Freiheit gelassen. Die CESNI-Sachverständigen hielten einige neu eingeführte Befähigungsanforderungen jedoch für so wichtig, dass sie auch Teil einer praktischen Prüfung sein sollten, z. B. die Befähigung zur Kommunikation in einfachem Englisch für den Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt, dessen Befähigung erstmals nicht nur auf nationaler oder regionaler Ebene/Flussgebietsebene, sondern auch auf europäischer Ebene geregelt wird.
