

Erläuterung der CESNI-Standards für Muster von Besatzungsdokumenten in der Binnenschifffahrt

Mitteilung des Sekretariats

1. Einleitung

Im Oktober 2019 hat der Europäische Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) folgende Beschlüsse angenommen:

- Standards für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer und für Befähigungszeugnisse für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) und Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt,
- Standards für das mit Befähigungszeugnissen zusammengeführte Schifferdienstbuch gemäß Artikel 11 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 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 (im Folgenden die Richtlinie),
- Standards für das Zeugnis über praktische Simulatorenprüfungen gemäß Artikel 18 Absatz 3 der Richtlinie und
- Standards für das Schifferdienstbuch und Standards für das Bordbuch gemäß Artikel 22 Absatz 4 der Richtlinie

angenommen. Die Standards² sollen in andere internationale, nationale und regionale Regelwerke (z. B. Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV)) aufgenommen werden.

Das CESNI-Sekretariat hat Erläuterungen erarbeitet, um die Merkmale der Muster, die Anweisungen zum Ausfüllen der Muster und die mit der Verwendung der Muster verbundenen Folgen zu dokumentieren. Diese Erläuterungen dienen nur zu Dokumentationszwecken.

Die Erläuterungen geben einen Überblick über die aktuelle Situation in der Binnenschifffahrt und enthalten Einzelheiten zu den von den Mustern zu erfüllenden Anforderungen sowie zu möglichen Alternativen und Folgen der Übernahme der Standards.

2. Methodik

Bei den **Befähigungszeugnissen für Schiffsführer** prüften die CESNI-Sachverständigen, ob das von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) festgelegte Muster des Rheinpatents in Anlage D1 der Rheinschiffspersonalverordnung (RheinSchPersV) oder das Muster des Schifferpatents in Anhang I der Richtlinie 96/50/EG eine geeignete Grundlage für die Festlegung von Mustern für die Binnenschifffahrt in der EU gemäß der Richtlinie bieten könnte. Das derzeit in der Binnenschifffahrt auf dem Rhein und den Wasserstraßen der Union tätige Personal besitzt mehrheitlich Zeugnisse nach den Mustern der Anlage und des Anhangs.

Im Hinblick auf Artikel 12 Absatz 4 der Richtlinie, wonach die besonderen Berechtigungen im Befähigungszeugnis für Schiffsführer anzugeben sind, schlugen die CESNI-Sachverständigen vor, **ein neues Muster mit Informationen über die besonderen Berechtigungen**

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

² Beschlüsse CESNI 2019-II-1 bis 2019-II-5.

- für das Befahren von Wasserstraßen, die als Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter klassifiziert wurden (Artikel 6 Buchstabe a der Richtlinie),
- für das Befahren von Wasserstraßen, die als Abschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden (Artikel 6 Buchstabe b),
- für das Fahren unter Radar (Artikel 6 Buchstabe c) und
- für das Fahren in Großverbänden (Artikel 6 Buchstabe e)

zu schaffen. Da sich nicht vorhersagen lässt, wie viele Daten letztlich in das Befähigungszeugnis für Schiffsführer aufgenommen werden müssen, insbesondere aufgrund der Anzahl der Berechtigungen für das Befahren von Wasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken, entwickelten die Sachverständigen ein physisches Format (Papier, Plastik/Polycarbonat) und ein elektronisches Format, das mehr Daten aufnehmen kann als das derzeit verwendete physische Format. Wie das physische Format kann das elektronische Format als gültiger Nachweis von Befähigungen dienen, sofern es angemessene Vorkehrungen gegen Betrug aufweist, während der Berufsausübung „mitgeführt“ werden kann und für die zuständige Behörde leicht zugänglich ist.

Für die **Befähigungszeugnisse für LNG-Sachkundige** (siehe Artikel 6 Buchstabe d) und Artikel 12 Absatz 5) und **Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt** mussten die CESNI-Sachverständigen völlig neue Muster entwickeln. Die Sachverständigen legten sowohl ein physisches als auch ein elektronisches Format fest. Zu diesem Zweck holte der CESNI das Expertenwissen der Vertreter der Mitgliedstaaten und der Prüfungskommissionen ein.

Bei den **Schifferdienstbüchern und Bordbüchern** waren sich die Sachverständigen einig, dass die für den Rhein bestehenden Muster (RheinSchPersV) im Hinblick auf die darin enthaltenen Angaben allgemein als Vorbild dienen können. Die Sachverständigen stellten fest, dass das Muster der RheinSchPersV aufgrund multilateraler Vereinbarungen zwischen der ZKR und Bulgarien, Österreich, Polen, Rumänien, der Slowakischen Republik, der Tschechischen Republik und Ungarn breite Akzeptanz genießt. Die Sachverständigen berücksichtigten jedoch auch, dass es nicht mehr notwendig ist, zwischen den Fahrzeiten auf dem Rhein und anderen Binnenwasserstraßen der Europäischen Union zu unterscheiden. Eine ähnliche Situation wurde bei den Bordbüchern festgestellt.

Das Muster für die **Zeugnisse über praktische Prüfungen** musste von den CESNI-Sachverständigen entwickelt werden. Zu diesem Zweck holte der CESNI das Expertenwissen der Vertreter der Mitgliedstaaten, der Prüfungskommissionen und der Simulatorbetreiber ein.

3. Folgen für die Binnenschifffahrt

Die CESNI-Standards sehen zur Erleichterung der Kontrollen harmonisierte Muster für die in der Richtlinie vorgeschriebenen Besatzungsdokumente vor.

Laut AQUAPOL (Internationale Zusammenarbeit der Wasserschutzpolizeien) werden in der Binnenschifffahrt derzeit etwa hundert verschiedene Arten von Dokumenten verwendet, z. B. gesonderte Dokumente für die Befähigung als Schiffsführer, ein spezielles Radarzeugnis sowie mehrere Zeugnisse für verschiedene Wasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken, die dem gleichen Inhaber von verschiedenen Behörden ausgestellt werden.

Dank der neuen Standards können die Befähigungen aller Besatzungsmitglieder mit nur fünf verschiedenen harmonisierten Mustern dokumentiert werden, einschließlich der Ablegung einer praktischen Prüfung vor dem Erwerb der Befähigung. Das Muster eines mit Befähigungszeugnissen zusammengeführten Schifferdienstbuches und das Muster des Bordbuchs eignen sich zur Dokumentation und Kontrolle aller aufgrund der Besatzungsanforderungen relevanten Befähigungen, da sie für alle Besatzungsmitglieder und nicht nur für die unter die Richtlinie fallenden Mitglieder von Decksmanschaften gelten. Auf diese Weise können alle Befähigungen in der Binnenschifffahrt nachgewiesen werden, und für das Sicherheitspersonal sind nur noch wenige Dokumente für besondere Tätigkeiten erforderlich

(z. B. Umgang mit gefährlichen Gütern gemäß ADN³, als Ersthelfer oder Atemschutzgeräteträger an Bord von Fahrgastschiffen).

Die Standards gewährleisten eine **bessere Lesbarkeit** der persönlichen Angaben zum Inhaber der Befähigungszeugnisse und Schifferdienstbücher, da der Name eingetragen und – falls die Schreibweise in UNICODE von der Schreibweise in ASCII abweicht – in Klammern in ASCII übertragen werden muss.

Die Standards berücksichtigen auch die **Verwendung von Daten in der Europäischen Befähigungsdatenbank für Besatzungsmitglieder** (ECDB) durch die Hinzufügung laufender Nummern, um die Identifizierung des Dokuments zu erleichtern.

3.1. Konkrete Folgen der harmonisierten Muster für Besatzungsmitglieder und Sachkundige für besondere Tätigkeiten

a) Befähigungszeugnisse für Schiffsführer oder Sachkundige

Zum ersten Mal dient in der Binnenschifffahrt ein elektronisches Zeugnis als Alternative zum Papierformat (oder einem anderen physischen Format) von Befähigungszeugnissen für Schiffsführer und Sachkundige für LNG und Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt.

Das elektronische Format kann problemlos ausgefertigt, auf einem Computer, Tablet oder Smartphone offline abgerufen und im Falle einer Aktualisierung von einer zuständigen Behörde leicht geändert werden (z. B. gesundheitlich bedingte Einschränkungen oder Wasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken), es ist kostengünstig in der Ausstellung und nicht durch ein ID-Kartenformat begrenzt, es kann ausgedruckt werden und das Original bleibt bei der ausstellenden Behörde (kein Verlust). Als Muster für das elektronische Zeugnis dient die Webseite des Besatzungsmitglieds in der ECDB, die alle Daten des betreffenden Befähigungszeugnisses (z. B. für Schiffsführer) enthält; durch einen Algorithmus könnte ein PDF-Dokument mit all diesen Informationen erstellt werden. Dieses Dokument wäre das (elektronische) Befähigungszeugnis des Besatzungsmitglieds. Der Ansatz, die ECDB zu spiegeln, bietet den Vorteil eines einheitlicheren und vollständigeren Zeugnisses, das die Durchführung von Kontrollen erleichtert.

Die **Herkunft und Echtheit des Zeugnisses können** einfach und ohne spezielle Hilfsmittel **überprüft werden**. Das elektronische Siegel ist in ein PDF/A-Dokument eingebettet, wobei alle in der Datei enthaltenen Informationen (Text, Foto, 2D-Barcode usw.) berücksichtigt werden. Jede Änderung des PDF-Dokuments nach dem Versiegeln (digitale Signatur der Behörde) führt zur Ungültigkeit der Signatur. Die Überprüfung eines elektronischen Siegels kann nach der Übermittlung des elektronischen Dokuments an die Kontrollbehörde erfolgen (der Zeugnisinhaber kann das Zeugnis über eine USB- oder Bluetooth-Verbindung senden). Das Siegel kann mit der Software Adobe Acrobat Reader (auf einem PC) oder einer (noch zu entwickelnden) Anwendung (App) angezeigt werden. So kann überprüft werden, ob das Siegel gültig ist (von einer beauftragten Behörde erzeugt) und ob das Dokument nicht manipuliert wurde.

Der 2D-Barcode besteht aus der Verknüpfung mit der ECDB (URL). Er kann mit allen herkömmlichen 2D-Barcode-Geräten oder Anwendungen (Apps) gelesen werden. Die CESNI-Sachverständigen gehen davon aus, dass die Parameter an die Länder, die die ECDB nutzen, übermittelt werden, sobald die Parameter der URL-Verknüpfung bekannt sind. Dies sollte dazu führen, dass bei allen Dokumenten, unabhängig von deren Format (Papier, Plastik/Polycarbonat, elektronisch), ein ähnlicher 2D-Barcode mit den gleichen Parametern verwendet wird.

Die Einführung elektronischer Formate ebnet den Weg für die Verwendung weiterer elektronischer Dokumente in der Binnenschifffahrt.

b) Schifferdienstbücher

³ Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen.

Für Schifferdienstbücher wurden zwei Standards angenommen, die harmonisierte Anweisungen für die ausstellenden Behörden enthalten und die Merkmale der Dokumente festlegen.

aa) Dienstbuch für Schiffsführer

Die Standards für das Dienstbuch für Schiffsführer ermöglichen die Erfassung der Dienstzeiten an Bord in Übereinstimmung mit den ADN-Vorschriften sowie der Fahrzeiten auf bestimmten Strecken oder auf Großverbänden.

bb) Dienstbuch für andere Besatzungsmitglieder

Für Besatzungsmitglieder, die kein Befähigungszeugnis als Schiffsführer besitzen, werden die Funktionen des Befähigungszeugnisses und des Dienstbuches in einem einzigen Dokument zusammengeführt.

Für andere Besatzungsmitglieder als Schiffsführer sind die Befähigungszeugnisse, z. B. als Matrose oder Steuermann, in einem einzigen Dokument enthalten. Auch dieses Dokument enthält einen 2D-Barcode als Verknüpfung mit der Europäischen Befähigungsdatenbank für Besatzungsmitglieder.

c) Bordbücher

Die Standards für Bordbücher sehen ein harmonisiertes äußeres Erscheinungsbild und einheitliche Anweisungen vor, indem sie ein einfaches Nummernsystem für die Dienstgrade an Bord festlegen.

Für alle oben genannten Dokumente hat der CESNI auch eine einheitliche Methode festgelegt, um die Identifizierung des Dokuments anhand einer laufenden Nummer zu erleichtern.

d) Zeugnisse über praktische Prüfungen

Die Standards für Zeugnisse über praktische Simulatorprüfungen schließlich sehen ein einheitliches Format vor, das bescheinigt, dass eine praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer oder einer besonderen Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar an einem Simulator bestanden wurde, wenn der theoretische Teil der Prüfung an einem anderen Ort stattgefunden hat.

3.2 Mögliche Alternativen zur Festlegung harmonisierter Standards

In Anbetracht des Ziels, die Vorschriften in den Mitgliedstaaten der EU und der ZKR zu harmonisieren, gibt es zu harmonisierten Mustern keine Alternative. Die Richtlinie schreibt dies auch ausdrücklich vor. Wären die Standards nicht vom CESNI bereitgestellt worden, hätte die Kommission harmonisierte Muster gemäß den Anforderungen der Richtlinie ohne das technische Fachwissen des CESNI angenommen. Diese Muster werden auch in die RheinSchPersV aufgenommen.

Die CESNI-Standards sehen die Umsetzung der Muster in Rechtsinstrumente vor, die ab dem 18. Januar 2022 zur Anwendung kommen werden.

3.3 Ausblick

Gemäß Artikel 22 Absatz 5 der Richtlinie hat die Europäische Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 17. Januar 2026 eine Bewertung zu fälschungssicheren elektronischen Schifferdienstbüchern, Bordbüchern und Berufsausweisen, die Unionsbefähigungszeugnisse für die Binnenschifffahrt enthalten, vorzulegen. Die Europäische Kommission arbeitet bereits daran und beabsichtigt, in der zweiten Hälfte des Jahres 2020 einen Legislativvorschlag zu unterbreiten.

Bevor ein solches neues Regelwerk erstellt wird, könnten die Sachverständigen des CESNI über die Erfahrungen mit der Anwendung der neuen Muster für Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher, mit Befähigungszeugnissen zusammengeführte Schifferdienstbücher, Bordbücher und Zeugnisse über praktische Prüfungen berichten. Die CESNI-Sachverständigen

könnten zudem Rückmeldungen über die Auswirkungen der neuen Muster und ihre Verwendung im Rahmen der ECDB geben.
