



## Fahrplan für europäische Besatzungsvorschriften

### 1. Wichtigste Elemente des nach Analyse und Diskussion der Ergebnisse der TASCs-Studie erzielten Konsenses

Der Entwurf des Fahrplans trägt folgendem in der Arbeitsgruppe erzielten Konsens zur Förderung der Modernisierung der Mindestbesatzungsvorschriften Rechnung:

1. Die künftigen Besatzungsvorschriften sollten die **Arbeitsbelastung** des Personals und ihre sich immer schneller verändernde Entwicklung widerspiegeln.
2. Die künftigen Besatzungsvorschriften sollten die Kompetenz der **Besatzungsmitglieder und des Sicherheitspersonals** widerspiegeln.
3. Die Sachverständigen sind sich einig, dass das **hohe Sicherheitsniveau** in der Binnenschifffahrt jederzeit gewährleistet werden sollte; das hohe und einheitliche Sicherheitsniveau in der Binnenschifffahrt ist ein allgemeiner Grundsatz, der auch bei der Behandlung von Abweichungen etwa für Pilotprojekte objektiv beurteilt werden muss.
4. Die Sachverständigen sind sich einig, dass die künftigen Besatzungsvorschriften im Hinblick auf technischen Fortschritt, Digitalisierung, Automatisierung und innovativen Schiffsbetrieb auf drei Ebenen mehr **Flexibilität** als die derzeit geltenden Besatzungsvorschriften bieten sollten:
  - Die Einbeziehung von mehr bestimmenden Elementen für die Definition der Besatzungsanforderungen soll die Flexibilität erhöhen;
  - Regelmäßige Überarbeitung des Rechtsrahmens. (CESNI könnte beauftragt werden, die Tabellen regelmäßig zu überarbeiten oder zusätzliche Tabellen für neue Schiffstypen oder Technologien, z. B. Automatisierung, zu entwickeln);
  - Möglichkeit zur Gewährung von Abweichungen für innovative Pilotprojekte, wenn das derzeitige hohe Sicherheitsniveau gewahrt bleibt.
5. Die Sachverständigen bevorzugen die Verwendung **modernisierter Besatzungstabellen, die Teil eines Rechtsrahmens sein sollten**. Besatzungstabellen sind leicht lesbar und einfach zu benutzen und gewährleisten somit Transparenz.  
Ein Besatzungsinstrument (vgl. TASCs-Studie) könnte als nützliches Hilfsmittel dienen: Das Instrument könnte die neuen Besatzungstabellen anwenden, die sicherlich detaillierter und komplexer ausfallen werden. Der Nutzen des Instruments könnte also darin bestehen, die Besatzungstabellen (bzw. den Rechtstext) für die Schiffsleitung leichter handhabbar zu machen. Die Sachverständigen stimmen überein, dass die Entwicklung eines Berechnungsinstruments für die Besatzungsstärke zur Anwendung in der jeweiligen Situation und zur Erleichterung der Auslegung der neuen Vorschriften nicht Teil der aktuellen Arbeit ist. Ein solches Instrument sollte erst dann entwickelt werden, wenn die Besatzungsanforderungen vollständig ausformuliert und in Vorschriften (Text und Tabellen) verabschiedet sind, und es sollte lediglich als Hilfsmittel für den Anwender dienen. Zum jetzigen Zeitpunkt wird die Arbeit an einem solchen Instrument nicht als Aufgabe der Arbeitsgruppe gesehen.  
Die Besatzungstabellen aus der Rheinschiffpersonalverordnung (RheinSchPersV) und anderen einschlägigen Vorschriften können als Grundlage für den Entwurf neuer Tabellen für verschiedene Fahrzeugarten und eventuell verschiedene Arten von Wasserstraßen dienen.
6. **Die Funktionen der Mitglieder der Decksmannschaft** aus der Richtlinie (EU) 2017/2397 sollten berücksichtigt werden, wobei die Unterscheidung zwischen den Funktionen auf der Betriebsebene und dem Einstiegsniveau von den Sachverständigen stärker herausgearbeitet werden könnte.

7. Die Sachverständigen sind sich einig, dass das Steuern und **Lenken eines Fahrzeugs von einer Fernsteuerungszentrale aus** eine hohe Qualifikation der Besatzung voraussetzt, um das derzeitige hohe Sicherheitsniveau in der Binnenschifffahrt aufrechtzuerhalten. Die Sachverständigen möchten untersuchen, welche Möglichkeiten bestehen, das Personal in Fernsteuerungszentralen in die Besatzungsvorschriften einzubeziehen.
8. Die technischen Einzelheiten der betreffenden Parameter für die Fahrzeugarten, die vom Personal auszuführenden Aufgaben (einschließlich des vom Schiffsbetreiber beschäftigten Personals und der Aufgaben, die vom Personal eines mit diesen Aufgaben betrauten Dritten ausgeführt werden), die Anzahl der Personen, die im Hinblick auf die Beförderung von Gütern und Fahrgästen benötigt werden, und die für die Ausführung dieser Aufgaben erforderlichen Kompetenzen sowie die verfügbare technische Unterstützung und Automatisierung sollten in **CESNI-Standards** weiter ausgearbeitet werden, die geeignete Spezifikationen und Aktualisierungen der künftigen Besatzungsvorschriften ermöglichen.
9. Die Umsetzung der **elektronischen Kontrollinstrumente (e-tools)** sollte Hand in Hand mit überarbeiteten Mindestanforderungen an die Besatzung gehen, damit diese Regelungen effektiv durchgesetzt werden können. Neue Besatzungsvorschriften und neue Kontrollinstrumente, die eine Echtzeitkontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften ermöglichen, sollten gleichzeitig in Kraft treten.
10. Die Mindestbesatzungsanforderungen sollten auf **europäischer Ebene harmonisiert werden**, wobei die neuen Vorschriften auf ZKR- und EU-Ebene sowie auf Ebene der Einrichtungen mit Gesetzgebungsbefugnis in Europa (z. B. Flusskommissionen, falls zutreffend) **gleichzeitig in Kraft treten sollten**.
11. Es ist wichtig, dass **sachkundige Fachleute** aus ganz Europa konsultiert werden.
12. Die Sachverständigen stimmen darin überein, dass **die Arbeitszeitrichtlinie 2014/112/EU** und die Besatzungsvorschriften zwei unterschiedliche Rechtsinstrumente sind, die auseinanderzuhalten sind. Die Arbeitszeit hat Auswirkungen auf die Arbeitsbelastung der Besatzungsmitglieder und der Eigner/Betreiber ist für die Einhaltung der Arbeitszeitrichtlinie und der vorgeschriebenen Ruhezeiten verantwortlich. Die Sachverständigen stimmen darin überein, dass die Arbeitszeitrichtlinie und die Tatsache, dass dieses Instrument gilt, in den Besatzungsvorschriften erwähnt werden sollte, wie in § 3.11 Nr. 6 RheinSchPersV. Durch einen solchen Wortlaut kann sichergestellt werden, dass die neuen Besatzungsvorschriften nicht im Widerspruch zur Arbeitszeitrichtlinie stehen und dass die für die Arbeitnehmer günstigste Vorschrift gilt.

## 2. Fachliche Beratung zu den Merkmalen möglicher künftiger Besatzungsvorschriften

Dieser Teil der Roadmap enthält für jedes Kapitel Konsenselemente. Die Tabellen geben einen Überblick über die rechtliche und fachliche Beratung, die für die Ausarbeitung der Besatzungsvorschriften benötigt wird. In der zweiten Spalte sind die Vorgehensweise und Fachkenntnisse angegeben, die im Rahmen dieser Beratung erforderlich sind.

Die folgenden Ansätze und Fachkenntnisse werden berücksichtigt:

- Schreibtischstudie des Sekretariats über die aktuelle und rechtliche Situation mit Beiträgen der Mitgliedstaaten und Sachverständigen
- Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)
- Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF), vor allem aus der Fahrgastschifffahrt
- Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie
- Konsultation des Gewerbes: Edinna, Bildungs- und Ausbildungsexperten
- Konsultation des Gewerbes: Schiffsentwickler, Klassifikationsgesellschaften
- Konsultation des Gewerbes: Fernsteuerungszentralen
- Konsultation des Gewerbes: sonstige (insbesondere: ...)
- Konsultation: Wasserstraßenverwalter
- Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe
- Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke
- Diskussion Sachverständige Informationstechnologie
- Diskussion Sachverständige schiffahrtspolizeiliche Vorschriften
- Diskussion Sachverständige Automatisierung in der Binnenschifffahrt
- Diskussion Sachverständige Beförderung gefährlicher Güter
- Diskussion Sachverständige Infrastruktur
- Diskussion sonstige (insbesondere: ...)

Nach der zweiten Lesung durch den CESNI werden die in dieser Liste aufgeführten Sachverständigen gebeten, ihre Beiträge zu übermitteln.

## 2.1. Anwendungsbereich

Die Arbeitsgruppe könnte weitere fachliche Beratung in Bezug auf den sachlichen und geografischen Geltungsbereich eines Rechtsinstruments zu künftigen Besatzungsanforderungen bereitstellen. Es ist wichtig, „Augenmaß zu bewahren“ und auf europäischer Ebene zu regeln, was auf europäischer Ebene geregelt werden muss, um eine sichere Schifffahrt zu gewährleisten, aber eine lokale Anwendung auf den nationalen Wasserstraßen, selbst wenn sie mit dem internationalen Netz verbunden sind, auszunehmen. Die künftige Regelung zu Besatzungsanforderungen und die Richtlinie (EU) 2017/2397 sollten geografische Ausnahmen zulassen. Die Rechtsinstrumente sollten so kohärent wie möglich sein (künftiges Rechtsinstrument für E-Tools, Rechtsrahmen für Berufsbefähigungen usw.).

**Mitgliedstaaten, deren Wasserstraßen nicht mit dem Wasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind** (nicht verbundene Wasserstraßen) sollten die Besatzungsanforderungen in den nationalen Rechtsvorschriften optional anwenden können. Andernfalls stünden die Besatzungsanforderungen im Widerspruch zur Richtlinie 2017/2397, die es den Mitgliedstaaten gestattet, in den nationalen Rechtsvorschriften für diese Wasserstraßen andere Befähigungsniveaus festzulegen.

Es könnten Erkenntnisse gewonnen werden aus einem Austausch über die Desk Research-Ergebnisse im Zusammenhang mit der Bestandsaufnahme der Besatzungsvorschriften wie der RheinSchPersV oder anderer bestehender internationaler und nationaler Besatzungsvorschriften, aus den in der TASCs-Studie untersuchten Aspekten und den von Sachverständigen ergänzend zur Analyse der TASCs-Studie erörterten Aspekten sowie ggf. aus einer vertieften Reflexion zu den betroffenen

1. Personen,
  2. Fahrzeugen und
  3. nautischen Umgebungen,
  4. zum zeitlichen Anwendungsbereich,
- wofür Vorschriften auf europäischer Ebene erforderlich sein könnten.

### **2.1.1. Betroffenes Personal**

Die Sachverständigen sind sich einig, dass die **Mitglieder einer Decksmannschaft** im Sinne des Anhangs I der Richtlinie (EU) 2017/2397 (Einstiegsebene, Betriebsebene, Führungsebene) sowie das **Maschinenpersonal** von den Besatzungsvorschriften erfasst werden sollen. Die Sachverständigen stimmen ferner überein, dass der „Maschinist“, der häufigste Vertreter des Maschinenpersonals, als Besatzungsmitglied auf Betriebsebene angesehen werden sollte. Angehörige des Bordpersonals sollten nicht als Besatzungsmitglieder angesehen werden.

Die Sachverständigen sind sich zudem einig, dass auch die Sicherheitsqualifikationen an Bord von Fahrgastschiffen, Schiffen, die gefährliche Güter befördern, und Schiffen, die LNG als Brennstoff nutzen, von den Besatzungsvorschriften erfasst werden sollten.

**Begriffsbestimmungen**, über die im Rahmen der Arbeiten der Arbeitsgruppe CESNI/QP/Crew beraten wurde:

„Besatzungsmitglied“: „Person, die entweder Mitglied einer Decksmannschaft ist und am allgemeinen Betrieb eines Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen beteiligt ist oder dem Maschinenraumpersonal angehört und am Betrieb der Maschinen, Krane oder elektrischen und elektronischen Anlagen beteiligt ist. Das Besatzungsmitglied kann sich an Bord, an Land oder in einer Fernsteuerungszentrale befinden;“

„Sicherheitspersonal“ bedeutet „Personal, das eine Sicherheitsfunktion auf Schiffen, z. B. Schiffen, die gefährliche Güter befördern (ADN), Schiffen, die LNG als Brennstoff nutzen, oder Fahrgastschiffen, ausübt.“

Die Sachverständigen stimmen darin überein, dass es für die Zwecke neuer Besatzungsvorschriften nicht erforderlich erscheint, eine Begriffsbestimmung für „Bordpersonal“ aufzunehmen.

<p style="text-align: center;"><b>Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen</b></p>
<p>Rechtliche Beratung wäre wünschenswert bezüglich der Besatzungsmitglieder, Funktionen oder Befähigungen, <b>die durch die bestehenden internationalen und nationalen Besatzungsvorschriften geregelt werden.</b> Welche Funktionen/Befähigungen existieren, die von der Richtlinie über Berufsqualifikationen nicht erfasst sind?</p> <p>Es ist wichtig, sich einen Überblick über alle Funktionen/Befähigungen zu verschaffen, die in den verschiedenen Flussgebieten derzeit gängig sind.</p> <p>Auf diese Weise können wir sicherstellen, dass alles berücksichtigt werden kann und wir haben eine Grundlage für die Diskussion, was erfasst werden sollte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schreibtischstudie des Sekretariats über die aktuelle und rechtliche Situation mit Beiträgen der Mitgliedstaaten und Sachverständigen</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert, ob und wenn ja, inwieweit <b>zusätzliche Besatzungsmitglieder</b> und <b>Bordpersonal</b> gemäß Definition z. B. in Artikel 1.01 Nr. 12.1 ES-TRIN („Bordpersonal: alle Beschäftigten an Bord eines Fahrgastschiffes, die nicht zur Besatzung gehören“), deren bzw. dessen Befähigung in der Richtlinie (EU) 2017/2397 nicht eingehend behandelt wird, von den Besatzungsvorschriften erfasst werden sollten, vor allem mit Blick auf ihre Aufgabe in der Sicherheitsrolle und wenn diese Personen an Bord von Seeschiffen, die auf Binnenwasserstraßen fahren, oder an Bord anderer spezieller Schiffe mit Motoren oder Maschinen, die möglicherweise spezielles Personal erfordern (z. B. Maschinenpersonal, Personal, das die Funkanlage bedient, gemäß den Empfehlungen im Donaubecken usw., Inhaber eines Lotsenpatents, die den sicheren Schiffsbetrieb in Gebieten mit gemischtem Verkehr (in denen sowohl See- als auch Binnenschiffe verkehren) gewährleisten bzw. unterstützen), Dienst tun.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> </ul>
<p>Technische Beratung wäre wünschenswert, ob und wenn ja, inwieweit <b>Befähigungen für besondere Tätigkeiten und besondere Berechtigungen</b> von den Besatzungsvorschriften erfasst werden sollten. Sollte unterschieden werden zwischen den erforderlichen Mitgliedern der Mindestbesatzung und den nach Artikel 5 und 6 der Richtlinie über Berufsqualifikationen erforderlichen zusätzlichen Befähigungen und anderem Sicherheitspersonal, das verschiedenen Vorschriften unterliegt?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert, ob <b>zusätzliche Befähigungen des Sicherheitspersonals</b>, das in der Richtlinie (EU) 2017/2397 nicht behandelt wird, z. B. Ersthelfer (Begriffsbestimmung oder Befähigung in CESNI festzulegen?) für Frachtschiffe (wie z. B. in Österreich<sup>1</sup>) und/oder Fahrgastschiffe (wie z. B. in der RheinSchPersV) und Atemschutzgeräteträger (Begriffsbestimmung oder Befähigung in CESNI festzulegen?) für Kabinenschiffe (wie z. B. in der RheinSchPersV) in die Besatzungsvorschriften aufgenommen werden sollten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF), vor allem aus der Fahrgastschiffahrt</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Edinna, Bildungs- und Ausbildungsexperten</li> <li>• Diskussion Sachverständige Beförderung gefährlicher Güter</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> </ul>

<sup>1</sup> In Österreich sind dies keine zusätzlichen Besatzungsmitglieder auf Frachtschiffen, aber nach österreichischem Recht müssen mindestens zwei Mitglieder der Besatzung eine Erste-Hilfe-Ausbildung haben.

<p>Fachliche Beratung in Bezug auf <b>mögliche Kombinationen bei Personal und Sicherheitsqualifikationen</b> wäre wünschenswert. Welche Kombinationen bei Funktionen und Besatzung/Personal sind möglich, unmöglich oder zwingend? Die Beziehungen zwischen den Funktionen hinsichtlich der Verantwortung müssen geklärt werden.</p> <p>Beides sollte durch die Besatzungsvorschriften erfasst werden, aber auf unterschiedliche Weise. Für die zusätzlichen Befähigungen des Sicherheitspersonals ist kein zusätzliches Besatzungsmitglied erforderlich, sondern die Funktion kann durch ein Mitglied der Mindestbesatzung und auf Fahrgastschiffen möglicherweise auch durch ein Mitglied des Bordpersonals wahrgenommen werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF), vor allem aus der Fahrgastschiffahrt</li><li>• Diskussion Sachverständige Beförderung gefährlicher Güter</li><li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li></ul>
<p>Ebenfalls wäre fachliche Beratung wünschenswert, ob <b>weniger Befähigungen als gegenwärtig vorhanden</b> auf Betriebsebene ausreichen könnten, selbst wenn sie in der EU-Richtlinie 2017/2397 über Berufsqualifikationen aufgeführt sind. Ist es beispielsweise in der modernen Binnenschiffahrt noch erforderlich, so unterschiedliche Befähigungen wie Decksmann, Matrose, Bootsmann und Steuermann zu besitzen? Einstiegsebene, Betriebsebene und Führungsebene spiegeln das grundlegende Sicherheitsniveau wider, andere Kriterien könnten sachdienlich sein. Weniger Befähigungen könnten einen Einfluss auf die Attraktivität der Berufe in der Binnenschiffahrt haben.</p> <p>Juristische Recherche zu den Folgen/Beratung mit der EK, ob eine Änderung der Richtlinie und der bestehenden Befähigungen möglich wäre.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Konsultation des Gewerbes: Edinna, Bildungs- und Ausbildungsexperten</li><li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li></ul>
<p>Fachliche Beratung ist erforderlich für die Festlegung der Aufgaben und Befähigungen, die in einer <b>Fernsteuerungszentrale</b> benötigt werden, und ob und inwieweit Personal, das in einer Fernsteuerungszentrale arbeitet, von europäischen Besatzungsvorschriften erfasst sein muss. (siehe Konsens Anlage Roadmap 1.8)</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Konsultation des Gewerbes: Schiffsentwickler, Klassifikationsgesellschaften.</li><li>• •In enger Abstimmung mit den Arbeiten der ZKR und den darauffolgenden Arbeiten im CESNI:</li><li>• Konsultation des Gewerbes: Fernsteuerungszentralen</li><li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li><li>• Diskussion Sachverständige schiffahrtspolizeiliche Vorschriften</li><li>• Diskussion mit Sachverständigen im Bereich Automatisierung in der Binnenschiffahrt</li></ul>

Experten sind sich einig, dass **spezifische Definitionen für die Besatzungsvorschriften** und für Fragen der sozialen Sicherheit geprüft werden müssen.

- Schreibtischstudie des Sekretariats über die aktuelle und rechtliche Situation mit Beiträgen der Mitgliedstaaten und Sachverständigen
- Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)
- Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke
- Diskussion Sachverständige schiffahrtspolizeiliche Vorschriften

### **2.1.2. Betroffene Fahrzeuge/Schiffe**

Die Sachverständigen stimmen überein, dass **kommerzielle Fahrzeuge, die für die Beförderung von Gütern und Fahrgästen** bestimmt sind, grundsätzlich unter die Besatzungsvorschriften fallen sollten. Bei beiden Arten der gewerbsmäßigen Beförderung können die Besatzungsanforderungen durch den konkreten Einsatz des Schiffes beeinflusst werden.

Die Sachverständigen sind sich einig, dass von der Richtlinie (EU) 2017/2397 ausgenommene Fahrzeuge nicht unter europäische Besatzungsvorschriften fallen sollten.

Diese Richtlinie (EU) 2017/2397 gilt nicht für Personen, die

(a) Binnenwasserstraßen zu Sport- oder Erholungszwecken befahren;

(b) am Betrieb nicht frei fahrender Fähren beteiligt sind;

(c) am Betrieb von Fahrzeugen beteiligt sind, die von den Streitkräften, den Ordnungskräften, vom Katastrophenschutz, den Schifffahrtsbehörden, der Feuerwehr und anderen Notfalldiensten verwendet werden<sup>2</sup>.

Die Sachverständigen stimmen darin überein, dass eine europäische Regelung alles abdecken sollte, was **am besten auf europäischer Ebene geregelt werden** kann.

Es sollte jedoch berücksichtigt werden, dass es Aspekte gibt, die auf nationaler oder lokaler Ebene besser festgelegt werden können, ohne die Sicherheit der europäischen Binnenschifffahrt zu gefährden.

---

<sup>2</sup> siehe Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397.

<p style="text-align: center;"><b>Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen</b></p>
<p>Rechtliche Beratung wäre wünschenswert bezüglich Fahrzeugen, die <b><u>durch die bestehenden internationalen und nationalen Besatzungsvorschriften geregelt werden</u></b></p> <p>Welche Fahrzeuge sind in den derzeitigen Besatzungsvorschriften nur auf nationaler Ebene erfasst und für welche Fahrzeuge sind Ausnahmen möglich?</p> <p>Vor einer Festlegung des Geltungsbereichs muss klar sein, welche Fahrzeuge in den derzeitigen Vorschriften erfasst sind und wie, und warum nationale oder lokale Regelungen für bestimmte Fahrzeuge angebracht sein könnten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schreibtischstudie des Sekretariats über die aktuelle und rechtliche Situation mit Beiträgen der Mitgliedstaaten und Sachverständigen</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert, ob <b><u>kommerzielle Fahrzeuge, die in einem abgegrenzten Gebiet</u></b> verkehren, z. B. Fähren und Dienstfahrzeuge, die auch nur in bestimmten Bereichen fahren (Versorgungsschiffe, Hafenschlepper usw.), von europäischen Besatzungsvorschriften erfasst werden sollten. Ist es angebracht, in europäische Besatzungsvorschriften Fahrzeuge wie Fähren, die nur eine streng begrenzte Aufgabe in einem streng begrenzten Bereich wahrnehmen, aufzunehmen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert ob <b><u>Fahrzeuge, die nicht unmittelbar zur Beförderung von Gütern und Fahrgästen beitragen</u></b> (Bilgenentölungsboote, Bunkerboote, Bagger und andere schwimmende Geräte usw.), von europäischen Besatzungsvorschriften erfasst werden sollten oder ob die Aufnahme solcher Fahrzeuge auf schwimmende Geräte, die ständig besetzt oder so ausgestattet sind, dass sie Besatzungsmitglieder aufnehmen können, beschränkt werden sollte.</p> <p>Es sollte reflektiert werden (über Besatzungsvorschriften, Arbeitsbelastung, Sicherheitsniveau, Qualifikationen usw.), ob Sonderfahrzeuge durch europäische oder nationale Vorschriften geregelt werden sollten (z. B. Fähren, schwimmende Anlagen, schwimmende Geräte, Fahrzeuge für den Wasserstraßenbau, Stadtrundfahrtboote usw.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: sonstige (Ingenieurbüros)</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung könnte des Weiteren im Hinblick auf die Aufnahme von <b><u>Sportbooten, die gewerblich genutzt werden</u></b> (können) (z. B. Beförderung von Fahrgästen), erforderlich sein.</p> <p>Es bedarf einer eindeutigen Begriffsbestimmung für Sportfahrzeuge, Vergnügungsfahrzeuge, Fahrgastsschiffe und die Auswirkungen der gewerblichen Nutzung. (siehe die Begriffsbestimmungen in ES-QIN + ES-TRIN)</p> <p>Die Sachverständigen sind sich einig, dass die Aufnahme die Vorschriften verkomplizieren würden, da zusätzliche Befähigungsstufen erforderlich wären. Wir können nicht das gleiche Schiffsführerpatent für den Schiffsführer eines Fahrgastsschiffs mit 600 Fahrgästen und den Schiffsführer eines offenen Sportboots mit Außenbordmotor, das als Wassertaxi mit zwei Fahrgästen eingesetzt wird, verlangen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: sonstige (EBA – Europäischer Sportschiffahrtsverband)</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert, ob <b><u>kleine Fahrzeuge</u></b> anders als in der Richtlinie 2017/2397 und im ES-TRIN (in denen frei fahrende Fähren nicht eingeschlossen sind) ausgenommen werden sollen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> </ul>

<p>Es könnte des Weiteren fachliche Beratung erforderlich sein, ob und wenn ja, inwieweit <b>historische Schiffe</b> (z. B. Dampfschiffe) oder Schiffe, die gemäß traditionellen Schiffsbetriebsmodellen betrieben werden (z. B. Nachbauten historischer Schiffe, die dazu dienen, die Seemannschaft oder technische Entwicklungen zu veranschaulichen) von europäischen Besatzungsvorschriften erfasst werden sollten.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li></ul>
<p>Bei welchen <b>spezifischen Fahrzeugen</b> könnte es fragwürdig sein, ob eine europäische Regelung angebracht ist?</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li><li>• Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe</li></ul>

### 2.1.3. Betroffene nautische Umgebungen

Die Sachverständigen sind sich einig, dass Wasserstraßen, die von Personal genutzt werden, das über Befähigungen gemäß der Richtlinie (EU) 2017/2397 verfügt, grundsätzlich unter künftige europäische Besatzungsvorschriften fallen sollten.

Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...	Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen
<p>Rechtliche Beratung wäre wünschenswert bezüglich nautischer Umgebungen, <u>die durch die bestehenden internationalen und nationalen Besatzungsvorschriften geregelt werden.</u></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schreibtischstudie des Sekretariats über die aktuelle und rechtliche Situation mit Beiträgen der Mitgliedstaaten und Sachverständigen</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert, ob <u>zusätzliche Fahrgebiete</u>, wie küstennahe Gewässer (z. B. wie in Schweden) oder Wasserstraßen, auf denen Inhaber eines Lotsenpatents den sicheren Schiffsbetrieb in Gebieten mit gemischtem Verkehr (in denen sowohl See- als auch Binnenschiffe verkehren) gewährleisten bzw. unterstützen, von künftigen europäischen Besatzungsvorschriften erfasst werden sollten. Stellt sich heraus, dass dies nicht sinnvoll ist, wäre fachliche Beratung wünschenswert, ob bestimmte Seeschiffe im Anwendungsbereich künftiger europäischer Besatzungsvorschriften ausdrücklich erfasst werden sollten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation: Wasserstraßenverwalter</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert, ob und wenn ja, inwieweit Schiffe, die <u>ausschließlich auf isolierten Wasserstraßen</u> (wie Seen oder Wasserstraßen, die nicht mit den Wasserstraßen eines anderen Landes verbunden sind) <u>fahren</u>, von den Besatzungsvorschriften erfasst werden sollten.</p> <p>Die Richtlinie 2017/2397 gestattet es den Mitgliedstaaten, in den nationalen Rechtsvorschriften für diese Wasserstraßen andere Befähigungsniveaus festzulegen. Es ist daher nicht möglich, Besatzungsvorschriften anzuwenden, die Befähigungen gemäß RL 2017/2397 auf diesen Wasserstraßen vorschreiben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation: Wasserstraßenverwalter</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung ist erforderlich, ob und wenn ja, inwieweit nationale Vorschriften für Fahrten in einem geografisch abgegrenzten Gebiet auf <u>Wasserstraßen, die mit dem Wasserstraßennetz</u> eines anderen Mitgliedstaats <u>verbunden sind</u>, gelten könnten.</p> <p>Für Mitgliedstaaten mit verbundenen Wasserstraßen könnten unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmen möglich sein.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation: Wasserstraßenverwalter</li> </ul>

### 2.1.4 Zeitlicher Anwendungsbereich

Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...	Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen
<p>Rechtliche Beratung wäre wünschenswert bezüglich nautischer Umgebungen, die <b><u>durch die bestehenden internationalen und nationalen Besatzungsvorschriften geregelt werden.</u></b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schreibtischstudie des Sekretariats über die aktuelle und rechtliche Situation mit Beiträgen der Mitgliedstaaten und Sachverständigen</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert, ob die Besatzungsvorschriften nur <b><u>während der Fahrzeit oder auch außerhalb der Fahrzeit</u></b> gelten sollten. Sollte das Be- und Entladen Bestandteil der Fahrzeit sein? Es sollte klargestellt werden, was mit „Fahrzeit“, „außerhalb der Fahrzeit“, „während der Reise“, „Betriebszeit des Schiffs“, „Beladen“, „Entladen“ gemeint ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert, ob die Besatzungsvorschriften für die <b><u>Aufsichtsanforderungen außerhalb der Fahrzeit</u></b> gelten sollten.</p> <p>Juristische Recherche: Die geltende Vorschrift für die Aufsicht sollte überprüft werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Diskussion Sachverständige schiffahrtspolizeiliche Vorschriften</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie</li> </ul>

## **2.2 Hauptschiffstypen und -kategorien**

Die Arbeitsgruppe könnte weitere fachliche Beratung in Bezug auf die Ermittlung und Festlegung der wichtigsten Schiffstypen bereitstellen, die in den Besatzungstabellen eines Rechtsinstruments zu künftigen Besatzungsanforderungen genannt werden. Bei der Befragung von Sachverständigen aus diesem Bereich sollten auch Sachverständige des Bereichs ES-TRIN einbezogen werden, da die Schiffstypen in den Besatzungsvorschriften und den technischen Vorschriften identisch sein sollten.

Es könnten Erkenntnisse gewonnen werden aus einem Austausch über die Desk Research-Ergebnisse im Zusammenhang mit den bestehenden Besatzungsvorschriften, aus den in der TASCs-Studie untersuchten Aspekten und den von Sachverständigen ergänzend zur Analyse der TASCs-Studie erörterten Aspekten sowie ggf. aus einer vertieften Reflexion zu

1. der allgemeinen Unterscheidung von Fahrzeugtypen anhand der spezifischen Fracht- und Fahrgastbeförderungstätigkeiten
2. bestimmten Merkmalen der ermittelten wichtigsten Schiffstypen
3. Aspekten, die eine Ausnahme von der Regel rechtfertigen könnten, wofür Vorschriften auf europäischer Ebene erforderlich sein könnten.

### 2.2.1. Unterscheidung zwischen verschiedenen Gütertransportschiffen und Fahrgastschiffen

Die Sachverständigen sind sich einig, dass in den Besatzungstabellen grundsätzlich zwischen Gütertransportschiffen und Fahrgastschiffen unterschieden werden sollte.

Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...	Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen
<p>Rechtliche Beratung wäre wünschenswert bezüglich der <b><u>Schiffstypen, die in den geltenden internationalen und nationalen Vorschriften unterschieden werden</u></b></p> <p>Welche Schiffstypen sind in den bestehenden Vorschriften zu finden, die keiner Kategorie zugeordnet sind (wie § 3.19 RheinSchPersV)?</p> <p>Es erscheint sinnvoll, nicht für alle bestehenden Schiffe eine eigene Kategorie zu bilden und alle auf europäischer Ebene zu regeln, denn Schiffe, wie die in § 3.19 RheinSchPersV genannten, könnten durch die lokalen Behörden besser und passender geregelt werden als durch eine europäische Regelung. Eine europäische Regelung sollte nicht zu kompliziert werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Schreibtischstudie des Sekretariats über die aktuelle und rechtliche Situation mit Beiträgen der Mitgliedstaaten und Sachverständigen</li><li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li><li>• Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe</li></ul>

**a) Gütertransportschiffe: Unterscheidung zwischen Motorschiffen und Verbänden**

Die Sachverständigen stimmen ferner überein, dass Trockengüter- und Tankschiffe in speziellen Tabellen für Motorschiffe und in einer Schiffszusammenstellung eingesetzte Schiffe (Schub- oder Schleppverband, starre Verbindung usw.) noch eingehender behandelt werden könnten.

Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...	Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen
<p>Es könnte fachliche Beratung dazu erbracht werden, <u>wie diese Schiffe unter Berücksichtigung der Tatsache unterteilt</u> werden sollten, dass sowohl Arbeitsbelastung als auch Sicherheit als entscheidende Faktoren betrachtet werden.</p> <p>Sollte bei einem künftigen Besatzungssystem für Frachtschiffe <u>unterschieden werden zwischen</u>:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Motorschiffen und Schiffszusammenstellungen?</li><li>2. Innerhalb der Schiffszusammenstellungen: Schubverbänden, Schleppverbänden, starren Verbänden, nicht motorisierten Schiffen mit Steuereinrichtung in Schleppverbänden, sonstigen?</li><li>3. Tank- und Trockengüterschiffen?</li><li>4. Sonstige Kriterien?</li></ol>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li><li>• Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe</li><li>• Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie</li></ul>

## b) Fahrgastschiffe: Unterscheidung zwischen Tagesausflugs- und Kabinenschiffen

Die Sachverständigen sind sich einig, dass in den Besatzungstabellen eine allgemeine **Unterscheidung zwischen Schiffen mit Privatkabinen für Fahrgäste und Schiffen ohne Privatkabinen für Fahrgäste** im Hinblick auf Überwachungs-, Evakuierungs- und Rettungsmaßnahmen getroffen werden sollte, die sich zwischen diesen Fahrgastschiffkategorien unterscheiden können.

Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...	Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen
<p>Es könnte fachliche Beratung dazu erbracht werden, <b><u>wie diese Schiffe unter Berücksichtigung der Tatsache unterteilt</u></b> werden sollten, dass sowohl Arbeitsbelastung als auch Sicherheit als entscheidende Faktoren betrachtet werden.</p> <p>Sollte bei einem künftigen Besatzungssystem für Fahrgastschiffe <b><u>unterschieden werden zwischen:</u></b></p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Schiffen mit Privatkabinen („Fahrgastkabinenschiff“) und Schiffen ohne Privatkabinen („Tagesausflugsschiff“)?</li><li>2. Wie viele Fahrgäste befinden sich an Bord und ist ihre Zahl vor Fahrtbeginn bekannt?</li><li>3. Sonstige Kriterien?</li></ol> <p>Ist die Frage bezüglich der Anzahl des „Sicherheitspersonals“ an Bord an dieselben Kriterien zu knüpfen wie die Anzahl der nautischen Mindestbesatzung?</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF), vor allem aus der Fahrgastschiffahrt</li><li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li><li>• Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe</li><li>• Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie</li></ul>

### **2.2.2. Besondere Merkmale der Hauptschiffstypen**

Die Sachverständigen stimmen überein, dass die Festlegung von Schiffskategorien es dem Schiffsbetreiber erleichtern kann, das für einen sicheren Schiffsbetrieb erforderliche Besatzungs- und Sicherheitspersonal zu bestimmen. Die Sachverständigen sind sich ferner einig, dass solche Kategorien Kontrollmaßnahmen erleichtern können.

**a) Schiffe im Allgemeinen**

<p><b>Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...</b></p>	<p><b>Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen</b></p>
<p>Die Sachverständigen bezweifeln, dass die derzeit für solche Schiffe angewandten Kriterien die Arbeitsbelastung und die Sicherheit im Hinblick auf die Hauptschiffskategorien (noch) widerspiegeln. Diesbezüglich könnte fachliche Beratung geleistet werden.</p> <p>Im Hinblick auf <u>alle Schiffe</u> könnten die Sachverständigen fachliche Beratung bereitstellen, welche <u>Aspekte geeignete Faktoren für die Festlegung der Schiffskategorien sind</u>. Es wird fachliche Beratung bei der Festlegung der Kategorien und der Auflistung sonstiger entscheidender Aspekte benötigt.</p> <p>Bei den Besatzungstabellen für Besatzungsmitglieder und Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen sollten mindestens die folgenden Aspekte berücksichtigt werden (unter Beachtung, dass Arbeitsbelastung und Sicherheit entscheidende Faktoren sein sollen):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Schiffslänge?</li> <li>2. Schiffsleistung?</li> <li>3. Automatisierungsgrad?</li> <li>4. Technische Standards?</li> <li>5. Arbeitsbelastung an Bord?</li> <li>6. Dauer oder Fahrgebiet der Reise?</li> <li>7. Betriebszustand des Schiffes (fährt, fährt nicht, wird beladen...)</li> <li>8. Notsituationen</li> <li>9. Fahrgebiet der Reise</li> <li>10. Sonstiges?</li> </ol> <p>Es sollte berücksichtigt werden, dass zu viele Faktoren die Tabelle <u>zu kompliziert</u> machen könnten.</p> <p>Wie kann das Kriterium „<u>Arbeitsbelastung</u>“ genau bestimmt werden? Konkret: Wann ist die Arbeitsbelastung so hoch, dass man sagen kann, das Schiff benötigt einen zusätzlichen Decksman/Matrosen/Steuermann? Es wird eine Begriffsbestimmung für Arbeitsbelastung und ein Verfahren, wie diese gemessen werden kann, benötigt.</p> <p>Die Arbeitsbelastung ist jederzeit in Kombination mit der bereits geleisteten Gesamtarbeitszeit und der auftretenden Ermüdung zu bewerten – ein ganzheitlicher Ansatz.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Edinna, Bildungs- und Ausbildungsexperten</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Schiffsentwickler, Klassifikationsgesellschaften</li> <li>• Diskussion Sachverständige Informationstechnologie</li> <li>• Diskussion Sachverständige schiffahrtspolizeiliche Vorschriften</li> <li>• Diskussion Sachverständige Automatisierung in der Binnenschiffahrt</li> <li>• Diskussion Sachverständige Beförderung gefährlicher Güter</li> </ul>

**b) Gütertransportschiffe**

Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...	Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen
<p>Im Hinblick auf <b>Frachtschiffe</b> könnten die Sachverständigen fachliche Beratung bereitstellen, welche <b>Aspekte geeignete Faktoren für die Festlegung der Schiffskategorien sind</b>. Es wird fachliche Beratung bei der Festlegung der Kategorien und der Auflistung sonstiger entscheidender Aspekte benötigt.</p> <p>Bei den Besatzungstabellen für Besatzungsmitglieder auf Gütertransportschiffen sollten mindestens die folgenden Aspekte berücksichtigt werden</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Tragfähigkeit?</li><li>2. Schiffszusammenstellung: Anzahl der Fahrzeuge in dieser Zusammenstellung?</li><li>3. Ladung?</li><li>4. Sonstiges?</li></ol>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li><li>• Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe</li><li>• Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie</li></ul>

c) Fahrgastschiffe

Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...	Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen
<p>Im Hinblick auf <b>Fahrgastschiffe</b> könnten Sachverständige fachliche Beratung bereitstellen, <b>welche Aspekte geeignete Faktoren für die Festlegung der Schiffskategorien sind</b>. Es wird fachliche Beratung bei der Festlegung der Kategorien und der Auflistung sonstiger entscheidender Aspekte benötigt.</p> <p>Bei den Besatzungstabellen für Besatzungsmitglieder und Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen sollten mindestens die folgenden <b>Aspekte</b> berücksichtigt werden</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. die zulässige Anzahl der Fahrgäste an Bord (wie in der RheinSchPersV als allgemeine Regel),</li> <li>2. die tatsächliche Anzahl der Fahrgäste an Bord (wie in der RheinSchPersV für bestimmte Charterfahrten),</li> <li>3. der Verweis auf die Tatsache, dass sich Fahrgäste an Bord befinden, oder</li> <li>4. bestimmte Ausnahmen für kleine Fahrgastschiffe, die Fahrten in bestimmten geografisch abgegrenzten Gebieten unternehmen (wie in den niederländischen, belgischen oder deutschen Besatzungsvorschriften),</li> <li>5. Kann ein Fahrgastschiff ohne Fahrgäste als Frachtschiff betrachtet werden?</li> <li>6. Sonstiges</li> </ol> <p>Für <b>Kabinenschiffe</b> wäre fachliche Beratung wünschenswert, ob und wenn ja, inwieweit die Anzahl der Personen, Betten oder Kabinen an Bord berücksichtigt werden sollte.</p> <p>Hat sich die <b>Flexibilitätsklausel für gecharterte Fahrgastschiffe</b> (bei der die Besatzung von der vorher gemeldeten Anzahl der Fahrgäste abhängig ist, vgl. § 3.17 Nr.9 RheinSchPersV) als zweckdienlich erwiesen und könnte deren Anwendungsbereich eventuell ausgeweitet werden? Diese Vorschrift wurde 2017 für mehr Flexibilität aufgenommen. Wenn sie sich bewährt hat, könnte eine gewisse Ausweitung ihres Anwendungsbereichs in Betracht gezogen werden.</p> <p>Sollte es bestimmte Ausnahmen für <b>kleine Fahrgastschiffe</b> und/oder <b>Schiffe, die Fahrten in bestimmten Gebieten unternehmen</b>, geben? Welche Kriterien könnten für die Einstufung eines Schiffes als „kleines“ Fahrgastschiff oder die Festlegung als „bestimmtes Gebiet“ angewandt werden?</p> <p>Welche konkreten Kriterien sollten bei der Festlegung der Mindestanzahl der an Bord befindlichen oder verfügbaren <b>Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt</b> für die Fahrgastschiffstypen berücksichtigt werden?</p> <p>Welches <b>„Sicherheitspersonal“ sollte darüber hinaus an Bord oder verfügbar sein</b> (z. B. Ersthelfer oder Atemschutzgeräteträger)?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF), vor allem aus der Fahrgastschiffahrt</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie</li> </ul>

### 2.3. Wichtigste technische Merkmale eines Fahrzeugs

Die Sachverständigen stellen übereinstimmend fest, dass die TASCs-Studie **signifikante Entwicklungen beim Schiffsantrieb, bei der technischen Ausrüstung an Deck** (z. B. Winden, Kupplungseinrichtungen, Anker usw.), im Steuerhaus (Kommunikations- und IT-Instrumente, Kameras usw.) und im Maschinenraum (z. B. im Hinblick auf den Wartungsbedarf von Haupt- und Hilfsmaschinen usw.) aufgezeigt hat, die im ES-TRIN (ESI-III-10) und in der RheinSchPersV definierten Standards S1 und S2 jedoch hauptsächlich die in den späten 1980er Jahren für die damaligen Antriebstechnologien üblichen technischen Standards und Technologien sowie die vom Personal für das Steuern aus der Steuerhausumgebung und für Manövrierarbeiten (unter Einsatz von Winden, Ankern usw.) verwendeten Technologien widerspiegeln.

Die Sachverständigen sind sich einig, dass die bestehenden Definitionen der **Standards S1 und S2** der Arbeitsbelastung und Sicherheit nicht mehr gerecht werden und keine geeignete Grundlage zur Berücksichtigung von Entwicklungen wie Digitalisierung und Automatisierung sind.

<p style="text-align: center;"><b>Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen</b></p>
<p>Rechtliche Beratung wäre wünschenswert bezüglich der <b>derzeitigen Mindeststandards</b>, die als Voraussetzung für die Fahrt mit Mindestbesatzung festgelegt sind.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schreibtischstudie des Sekretariats über die aktuelle und rechtliche Situation mit Beiträgen der Mitgliedstaaten und Sachverständigen</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert, ob es erforderlich ist, mit <b>Mindeststandards</b> zu arbeiten (vgl. S1 und S2 in der RheinSchPersV). Welche Ausrüstungsbestandteile sollten für die Festlegung des technischen Standards eines Schiffes definiert werden? Wie viele Standards werden benötigt?          Durch welche technische Ausrüstung verringert sich die zeitliche und körperliche Belastung einer Besatzung?</p> <p>Im Fahrplan wird zu Recht darauf hingewiesen, dass die Standards S1 und S2 gemäß Definition im ES-TRIN (ESI-III-10) und in der RheinSchPersV im Wesentlichen die technischen Standards und die Technologie der späten 1980er-Jahre widerspiegeln.</p> <p>Es wäre zweckdienlich, die verschiedenen technischen Geräte im Hinblick auf Ihre Funktion und ihre Auswirkung auf die Arbeitsbelastung der Besatzungsmitglieder zu untersuchen.</p> <p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert dazu, ob, wie und inwieweit die <b>Automatisierungsgrade</b>, die sich derzeit unter Berücksichtigung der Aufgaben, die gemäß den ES-QIN-Befähigungsstandards für die BE und die FE wahrgenommen werden müssen, in Überarbeitung befinden, mit den in den Besatzungstabellen verwendeten technischen Standards verknüpft werden können.</p> <p>Auf der Grundlage von Erkenntnissen aus Pilotprojekten könnte auch fachliche Beratung für die Festlegung technischer Standards bereitgestellt werden, die irgendwann die Möglichkeit eröffnen würden, eine <b>Mindestbesatzung (an Bord) von null</b> zu haben, wenn die Polizeivorschriften und die technischen Vorschriften einen solchen Betrieb gestatten. Die fachliche Beratung könnte ergiebiger sein, wenn sie auf der Auswertung von Pilotprojekten basiert und nach Beratungen in anderen, weiter fortgeschrittenen Foren erfolgt.</p> <p>Seafar fährt bereits mit weniger Besatzung an Bord als mindestens vorgeschrieben, wenn man jedoch die Besatzung im RCC hinzurechnet, überschreiten sie die Mindestanforderungen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF), vor allem aus der Fahrgastschifffahrt</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Edinna, Bildungs- und Ausbildungsexperten</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Schiffsentwickler, Klassifikationsgesellschaften</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Fernsteuerungszentralen</li> <li>• Diskussion Sachverständige Automatisierung in der Binnenschifffahrt</li> </ul>

<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert dazu, wie sich Besatzungsvorschriften auf die Bewältigung <b>von Mann-über-Bord-Situationen</b> auswirken können und welche technischen Anforderungen Lösungen bei kleineren Besatzungen darstellen können.</p> <p>Es ist eine kontextspezifische Diskussion erforderlich. Das größte Problem ist ein steuerloses Schiff Verknüpfung mit Automatisierungsgraden und was auf dem Schiff vorhanden sein sollte, damit Sicherheit gewährleistet ist Unterschied zwischen dem Fahren mit RCC und dem Fahren ohne RCC In der Seeschifffahrt gibt es Sicherheitswesten mit einem AIS Transponder, aber auf Binnenwasserstraßen sind diese keine Pflicht und auch sehr teuer. Das Schiff könnte bei MOB inaktiv werden. Die Sicherheitsweste könnte über ein Signal mit der Steuerungstechnologie auf dem Schiff verbunden sein. Doch das gibt es wahrscheinlich nicht. In der Seeschifffahrt gibt es eine neue Technologie, bei der ein Chip in der Rettungsweste integriert ist, der im Fall von MOB ein GPS-Signal auslöst.</p>	
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert dazu, welche technische Ausrüstung könnte bei der Ermittlung der erforderlichen Anzahl an Besatzungsmitgliedern in <b>Notsituationen</b> berücksichtigt werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie</li><li>• Diskussion Sachverständige schiffahrtspolizeiliche Vorschriften</li></ul>

## 2.4. Flexibilität

Was die Flexibilität betrifft, so verweisen die Sachverständigen auf das Beispiel der Richtlinie (EU) 2017/2397, bei dem die Einzelheiten der in (einem) internationalen Rechtsinstrument(en) festgelegten grundlegenden Anforderungen vom CESNI erarbeitet wurden. Der Rechtsrahmen bietet Flexibilität. Da die Tabellen in das Rechtsinstrument aufgenommen werden könnten, könnte der CESNI bei der **Erstellung der Tabellen** konsultiert werden (**1. Stufe**) und die **Tabellen in angemessenen Abständen auf den neuesten Stand bringen** (**2. Stufe**) sowie **Ausnahmeregelungen für Einzelfälle erarbeiten** (**3. Stufe**).

Die Sachverständigen sind sich einig, dass die künftigen Besatzungsvorschriften auf drei Ebenen mehr Flexibilität als die derzeit geltenden Besatzungsvorschriften bieten sollten:

1. Einbeziehung von mehr bestimmenden Elementen
2. Regelmäßige Überarbeitung des Rechtsrahmens
3. Möglichkeit zur Gewährung von Abweichungen für innovative Pilotprojekte

#### **2.4.1. Einbeziehung von mehr bestimmenden Elementen**

Die Sachverständigen stimmen darin überein, dass die Einbeziehung von mehr bestimmenden Elementen eine grundlegende Voraussetzung für die Ausarbeitung flexibler Vorschriften ist, die die Arbeitsbelastung widerspiegeln und einen hohen Sicherheitsstandard in der Binnenschifffahrt gewährleisten.

Neben Besatzungstabellen mit mehr entscheidenden Faktoren, die die Flexibilität erhöhen, könnte auch dann mehr Flexibilität ins Auge gefasst werden, wenn bei einer bestimmten Reise eine vereinbarte Reihe von Standards mit erleichternden oder erschwerenden Faktoren anstelle der allgemeineren Besatzungstabellen angewendet werden kann.

Diese bestimmenden Elemente hängen von den Fahrzeugmerkmalen (2.2.2), den technischen Merkmalen eines Fahrzeugs (2.3) und anderen Faktoren ab.

<p style="text-align: center;"><b>Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen</b></p>
<p>Rechtliche Beratung wäre wünschenswert zu den Elementen, die neben den Fahrzeugmerkmalen und den technischen Merkmalen eines Fahrzeugs <b>Auswirkungen auf die an Bord benötigte Besatzung</b> haben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schreibtischstudie des Sekretariats über die aktuelle und rechtliche Situation mit Beiträgen der Mitgliedstaaten und Sachverständigen</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert zu den Elementen, die neben den Fahrzeugmerkmalen und den technischen Merkmalen eines Fahrzeugs <b>Auswirkungen auf die an Bord benötigte Besatzung</b> haben können.</p> <p>Die folgenden Aspekte sollten mindestens berücksichtigt werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Während der Fahrt zu erfüllende Aufgaben?             <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Arbeit beim Passieren einer Schleuse</li> <li>ii. Instandsetzung, Wartung und Inspektion</li> <li>iii. Sonstiges?</li> </ol> </li> <li>b. Merkmale der Wasserstraße, z. B. Kanal, kurvige Wasserstraße, Strömungsmuster und Strömungsgeschwindigkeit? Oder wird dieser Faktor unter Buchstabe c („Aufgaben“) berücksichtigt?</li> <li>c. Inwiefern könnte sich fahrzeugspezifisches, maßgeschneidertes Ermüdungsmanagement auswirken? Ist eine kleinere Besatzung möglich, wenn ein Ermüdungsmanagementsystem vorhanden ist?</li> <li>d. Sonstiges?</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie</li> <li>• Konsultation: Wasserstraßenverwalter</li> <li>• Diskussion Sachverständige Informationstechnologie</li> </ul>
<p>Wie können bestimmte <b>Wasserstraßenabschnitte</b> anhand ihrer Merkmale <b>bewertet</b> werden, um die Mindestbesatzung für eine bestimmte Fahrt festzulegen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie</li> <li>• Konsultation: Wasserstraßenverwalter</li> <li>• Diskussion Sachverständige Infrastruktur</li> </ul>

<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert, ob die Besatzungsvorschriften auf der Grundlage der <b>Betriebsformen</b> oder auf der Grundlage der Reise gelten sollten.</p> <p>Wenn es ermöglicht werden soll, die Mindestbesatzung sowohl für eine Betriebsform als auch für eine bestimmte Fahrt zu bestimmen, müssen die Kriterien für die Fahrt im Einzelnen ausgewählt werden können. Die TASCs-Studie kann als Anhaltspunkt dienen, aber es ist erforderlich, die Kriterien festzulegen, von denen die Besatzung abhängt, um eine Rechtsgrundlage für die Berechnung für eine bestimmte Fahrt zu haben.</p> <p>Die Berechnung einer Mindestbesatzung für eine bestimmte Fahrt richtet sich nach den Merkmalen der einzelnen Wasserstraßen oder Wasserstraßenabschnitte, z. B. wie viele Schleusen vorhanden sind. Es wäre daher erforderlich, zu überlegen, welchen Einfluss Wasserstraßen oder Wasserstraßenabschnitte oder die Anzahl der Schleusen und mögliche andere Merkmale, die sich auf die Anzahl der Besatzungsmitglieder auswirken könnten, haben und wie dieser zu berechnen ist.</p> <p>Die Einbeziehung und gegebenenfalls Diversifizierung der Betriebsformen kann als ein Element zur <b>Verringerung des Verwaltungsaufwands</b> für Schiffsbetreiber angesehen werden, die die Besatzung nicht nach den Merkmalen einer bestimmten Reise oder eines bestimmten Schiffes berechnen wollen.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li><li>• Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie</li></ul>
<p>Inwiefern könnte die <b>Betriebszeit</b> ausgeweitet werden, wenn Anzahl oder Befähigung der Besatzung diejenige der Mindestbesatzung überschreitet? Verlängerung des Bezugszeitraums für die Betriebszeit von 24 Stunden auf einige Tage?</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li><li>• Konsultation des Gewerbes: Sachverständige der TASCs-Studie</li></ul>

### 2.4.2. Regelmäßige Überarbeitung des Rechtsrahmens

Der CESNI kann flexibler reagieren, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen und die Tabellen zu aktualisieren. Die konkreten Verfahren müssen unter Berücksichtigung der künftigen Rechtslage in den zuständigen Gremien diskutiert werden.

Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...	Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen
<p>Welche Vorschriften sind im Rahmen von Besatzungsvorschriften obligatorisch und <b><u>welche Einzelheiten können in CESNI-Standards geregelt werden</u></b>?</p> <p>Die technische Ausrüstung unterliegt einem raschen Wandel und die Automatisierung schreitet voran, Digitalisierung und Ökologisierung werden ausgebaut werden. Diese Faktoren, die einem Wandel unterliegen, sollten daher in CESNI-Standards geregelt werden, damit auf neue Situationen flexibler reagiert und schneller eine Anpassung erfolgen kann.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Schreibtischstudie des Sekretariats über die aktuelle und rechtliche Situation mit Beiträgen der Mitgliedstaaten und Sachverständigen</li></ul>
<p>Sollten <b><u>feste Zeitintervalle für die Überarbeitung</u></b> der Besatzungstabellen vorgesehen werden, um sie auf einem aktuellen Stand zu halten? z. B. alle zwei Jahre</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li><li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li></ul>

### **2.4.3. Möglichkeit zur Gewährung von Abweichungen für innovative Pilotprojekte**

Ausnahmeregelungen können Fahrzeuge betreffen, die ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten, z. B. Pilotprojekte. Auch individuelle Ausnahmeregelungen für Fahrzeuge sind möglich, analog zur technischen Richtlinie<sup>3</sup> und zur RheinSchUO, ergänzt durch einen Durchführungsrechtsakt/ein geeignetes Verfahren. Ein entsprechendes rechtliches Verfahren sollte effizient sein und auf objektiven Kriterien beruhen. Die konkrete Rolle der Beteiligten im Prozess zur Gewährung von Ausnahmeregelungen ist zu einem späteren Zeitpunkt festzulegen.

Über Ausnahmen, die derzeit in nationalen Vorschriften bestehen, haben die Sachverständigen noch nicht diskutiert. Die Sachverständigen könnten von solchen Ausnahmen auf Basis einer Bestandsaufnahme der bestehenden Besatzungsvorschriften Kenntnis nehmen.

---

<sup>3</sup> Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118).

Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...	Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen
<p>Rechtliche Beratung wäre wünschenswert bezüglich der <b>derzeitigen rechtlichen Möglichkeiten</b> in nationalen Vorschriften für die Gewährung von Ausnahmen und Abweichungen von den Besatzungsvorschriften. Wie gewährleisten wir Spielraum in den Vorschriften für sichere Experimente/Pilotprojekte auf nationaler Ebene? Für die Mitgliedstaaten ist es wichtig, die Möglichkeit zu haben, Ausnahmen z. B. für Pilotprojekte auf nationaler Ebene zu gewähren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schreibtischstudie des Sekretariats über die aktuelle und rechtliche Situation mit Beiträgen der Mitgliedstaaten und Sachverständigen</li> </ul>
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert, <b>bei welchen Besatzungsvorschriften</b> Abweichungen gestattet werden sollen? Welche Probleme könnten sich bei Gestattung dieser Abweichungen ergeben? Wie können wir am besten eine Koordinierung zwischen Besatzungsvorschriften, technischen Vorschriften und Polizeivorschriften gewährleisten?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> </ul>
<p>Rechtliche und fachliche Beratung wäre wünschenswert, wie Abweichungen gestattet werden sollen? <b>Generell oder in Einzelfällen?</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schreibtischstudie des Sekretariats über die aktuelle und rechtliche Situation mit Beiträgen der Mitgliedstaaten und Sachverständigen</li> </ul>
<p>Beratung wäre wünschenswert bezüglich der <b>Behörden, die für die Gewährung von Abweichungen zuständig sind:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nationale Behörden, vielleicht mit der Unterstützung der Flusskommission oder der EU-Kommission?</li> <li>• Gemeinsame Entscheidung von: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ der Wasserstraßenbehörde</li> <li>○ einem Team aus technischen Sachverständigen in Bezug auf das Schiff (Untersuchungskommission)</li> </ul> </li> </ul> <p>Welche Rolle spielt CESNI bei der Entscheidung über Abweichungen?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> </ul>
<p>Die Sachverständigen könnten auch fachliche Beratung zu Überlegungen erbringen, die vermuten lassen, dass solche Ausnahmen (trotzdem) der Arbeitsbelastung und der Sicherheit der Güter- und Personenbeförderung, wie in der TASCs-Studie dargelegt, Rechnung tragen, z. B.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Automatisierungsgrad bei Navigation, Betrieb des Schiffes, Ladungsumschlag, Kommunikation,</li> <li>2. Organisation von Wartung und Instandsetzung sowie von Inspektionen</li> <li>3. neue bestimmende Faktoren für die Festlegung der Besatzungsanforderungen</li> <li>4. Vorschrift über die technische Ausrüstung und das Personal in den CESNI-Standards</li> <li>5. Verringerung der Arbeitsbelastung durch technische Ausrüstung und Automatisierung</li> <li>6. Umstände, die Einfluss auf die Arbeitsbelastung während einer Fahrt haben könnten, z. B. Anzahl der zu passierenden Schleusen, Witterungsverhältnisse usw.</li> <li>7. durch eine höhere Befähigung der Besatzungsmitglieder als gefordert könnte eventuell die Betriebszeit ausgeweitet werden.</li> </ol>	

Fachliche Beratung könnte erbracht werden, wie **Veränderungen bei der Arbeitsbelastung** objektiv gemessen und im Rahmen von Anpassungen der notwendigen Besatzungsanforderungen berücksichtigt werden könnten. Ermüdungsmanagement und das gleichwertige Sicherheitsniveau bei der Navigation sollten bei dieser Diskussion wichtige Parameter sein. Wie können wir ein gleichwertiges Sicherheitsniveau gewährleisten, wenn wir Abweichungen zulassen, und wie können wir dies messen?

- Sector consultation: Social partners (ESO, EBU, ETF)
- Discussion experts crew and manning requirements
- Discussion experts technical requirements vessels
- Sector consultation Experts TASCs study
- Sector consultation Edinna, experts on education and training
- Sector consultation Ship developer / classification society
- Discussion experts information technology
- Discussion experts police navigation rules
- Discussion experts automation in inland navigation
- Discussion experts transport dangerous goods

## **2.5. Rahmen für den Schutz von Personal auf Einstiegsniveau**

Die Sachverständigen sind sich einig, dass Auszubildender und Decksmann (Einstiegsniveau) Teil der Mindestbesatzung bleiben sollten, um die Vermittlung von Auszubildenden zu fördern und Neueinsteiger für das Gewerbe zu gewinnen.

Die Sachverständigen stimmen darin überein, dass nicht beschäftigte Personen, die ein „Schnupperpraktikum“ machen, eine grundlegende Sicherheitsausbildung absolviert haben sollten. Sie müssen von Personen unterschieden werden, die einen Einblick in den Beruf erhalten und keine bestimmten Aufgaben an Bord haben (ihre Anwesenheit ist auf einen Besuch von mehreren Stunden begrenzt).

<p style="text-align: center;"><b>Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen</b></p>
<p>Rechtliche Beratung wäre wünschenswert bezüglich der <b><u>derzeitigen Vorgehensweise in Bezug auf Decksleute und Auszubildende</u></b> auf nationaler Ebene.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schreibtischstudie des Sekretariats über die aktuelle und rechtliche Situation mit Beiträgen der Mitgliedstaaten und Sachverständigen</li> </ul>
<p>Über welche <b><u>Befähigungen muss ein Ausbilder</u></b> an Bord eines Schiffes in den einzelnen Mitgliedstaaten verfügen, um Lehrlinge ausbilden zu können?</p> <p>Gibt es Hinweise darauf, dass Lehrlinge auf kleinen Schiffen mit nur einem Schiffsführer als Besatzung weniger gut ausgebildet werden als andere?</p> <p>Es ist derzeit möglich, einen Lehrling auf Schiffen mit bis zu 55 m Länge mit nur einem Schiffsführer auszubilden. Dies ist bereits seit längerer Zeit der Fall, sodass es derzeit keine Hinweise darauf gibt, dass dort keine gute Ausbildung erbracht werden kann.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Edinna, Bildungs- und Ausbildungsexperten</li> </ul>
<p>Sollten in den Besatzungsvorschriften <b><u>zusätzliche Befähigungen</u></b> gefordert werden, wenn der Decksmann neben dem Schiffsführer das einzige Besatzungsmitglied ist?</p> <p>Besatzungsvorschriften sollten grundsätzlich die Aufgaben der verschiedenen Besatzungsmitglieder auf einem Schiff und nicht die Anforderungen an deren Befähigungen betreffen. Dies fällt in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2017/2397. Es ist wichtig, sorgfältig zu prüfen, wo ein Decksmann eingesetzt werden kann. Dies hängt von den verschiedenen Faktoren ab, die in den anderen Kapiteln untersucht werden. Derzeit lässt sich sagen, dass ein Decksmann das einzige Besatzungsmitglied neben dem Schiffsführer sein kann, wenn dies unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit des Schiffsverkehrs und der Sicherheit des Decksmanns akzeptabel ist.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Edinna, Bildungs- und Ausbildungsexperten</li> <li>• Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe</li> </ul>

**a) Auszubildende**

Die Sachverständigen stimmen überein, dass Auszubildende Teil der Mindestdecksmannschaft sein können, sie spielen für den Zustrom neuer Besatzungsmitglieder in das Gewerbe eine besondere Rolle.

Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...	Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen
<p>Fachliche Beratung wäre wünschenswert dazu, <b><u>ob ein Auszubildender das einzige Besatzungsmitglied neben dem Schiffsführer sein kann</u></b> (welche Erfahrung auf Einstiegsebene wird benötigt?), und wenn ja, zur Befähigung, die erforderlich ist, um einen Auszubildenden angemessen zu begleiten. Auch die Merkmale des Schiffstyps sollten berücksichtigt werden (kleinen Schiffen mit einer Länge von bis zu 55 m, die mit nur einem Schiffsführer fahren, wäre es sonst nicht gestattet, Auszubildende an Bord zu nehmen, wohingegen in mehreren Ländern die Auffassung besteht, dass diese Schiffe benötigt werden, um eine ausreichende praktische Ausbildung anbieten zu können).</p> <p>Juristische Recherche bezüglich der Definition</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Edinna, Bildungs- und Ausbildungsexperten</li> <li>• Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe</li> </ul>
<p>Es könnte fachliche Beratung dazu erbracht werden, ob <b><u>eine Unterscheidung zwischen mehr und weniger erfahrenen Auszubildenden</u></b> vorgenommen werden kann. Gibt es Aufgaben, die nur von Auszubildenden wahrgenommen werden können, die bereits eine gewisse Dienstzeit/Fahrzeit absolviert haben oder bereits bestimmte zugewiesene Aufgaben während ihrer Ausbildung erfolgreich erfüllt haben? Die Auswirkungen neuer Ausnahmen sollten sorgfältig bedacht werden.</p> <p>Juristische Recherche bezüglich der Definition</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Edinna, Bildungs- und Ausbildungsexperten</li> <li>• Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe</li> </ul>

**b) Decksleute**

Die Sachverständigen sind sich einig, dass Decksleute mit grundlegender Sicherheitsausbildung Teil der Mindestdecksmannschaft sein können.

Fachliche Beratung wäre wünschenswert ...	Erforderliches Fachwissen/durchzuführende Untersuchungen
Fachliche Beratung könnte erbracht werden, ob <b><u>zusätzliche Befähigungen</u></b> für die Begleitung eines Decksmanns <b><u>gefordert werden sollten</u></b> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Edinna, Bildungs- und Ausbildungsexperten</li> </ul>
Fachliche Beratung wäre wünschenswert, ob der Decksmann, ebenso wie der Auszubildende, <b><u>neben dem Schiffsführer das einzige Besatzungsmitglied sein kann</u></b> , wenn der Decksmann angemessen begleitet wird.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Edinna, Bildungs- und Ausbildungsexperten</li> <li>• Diskussion Sachverständige technische Vorschriften für Binnenschiffe</li> </ul>
Fachliche Beratung wäre wünschenswert, ob wie beim Auszubildenden zwischen <b><u>mehr und weniger erfahrenen Decksleuten unterschieden werden könnte</u></b> .	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsultation des Gewerbes: Sozialpartner (ESO, EBU, ETF)</li> <li>• Diskussion Sachverständige Vorschriften im Zusammenhang mit der Besatzung und der Besatzungsstärke</li> <li>• Konsultation des Gewerbes: Edinna, Bildungs- und Ausbildungsexperten</li> </ul>

## **Geltungsbereich und Ausnahmeregelungen von Rechtsinstrumenten in der Binnenschifffahrt**

### **I. Richtlinie (EU) 2017/2397 über Berufsqualifikationen**

Der Geltungsbereich der Richtlinie ist in Artikel 2 festgelegt. Begriffsbestimmungen, u. a. der in Artikel 2 verwendeten Begriffe, sind in Artikel 3 enthalten. In Artikel 7 sind Ausnahmen in Bezug auf nationale Wasserstraßen, die nicht mit dem Wasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, von der Verpflichtung zum Mitführen eines Unionsbefähigungszeugnisses für Mitglieder einer Decks Mannschaft und für Inhaber eines besonderen Befähigungszeugnisses für besondere Tätigkeiten sowie für Schiffsführer zum Besitz besonderer Berechtigungen (siehe Artikel 4 bis 6) aufgeführt. Die einschlägigen Begriffsbestimmungen für diese Artikel sind in Artikel 3 Absätze (1), (2), (3), (4), (5), (6), (9), (11), (12), (13), (23), (24), (25), (26) zu finden.

*Artikel 2 lautet wie folgt:*

#### *„Artikel 2*

#### **Geltungsbereich**

(1) Diese Richtlinie gilt für Mitglieder einer Decks Mannschaft, Sachkundige für Flüssigerdgas sowie Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt folgender Fahrzeugarten auf Binnenwasserstraßen der Union:

- a) Schiffe mit einer Länge von 20 m oder mehr;
- b) Schiffe, deren Produkt aus Länge, Breite und Tiefgang ein Volumen von 100 m<sup>3</sup> oder mehr ergibt;
- c) Schlepp- und Schubboote, die ausgelegt sind zum
  - i) Schleppen oder Schieben von Schiffen gemäß den Buchstaben a und b,
  - ii) Schleppen oder Schieben von schwimmendem Gerät,
  - iii) längsseitigen Fortbewegen von Schiffen gemäß den Buchstaben a und b oder von schwimmendem Gerät;
- d) Fahrgastschiffe;
- e) Schiffe, für die eine Betriebserlaubnis gemäß Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates verlangt wird;
- f) schwimmendes Gerät.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für Personen, die

- a) Binnenwasserstraßen zu Sport- oder Erholungszwecken befahren;
- b) am Betrieb nicht frei fahrender Fähren beteiligt sind;
- c) am Betrieb von Fahrzeugen beteiligt sind, die von den Streitkräften, den Ordnungskräften, vom Katastrophenschutz, den Schifffahrtsbehörden, der Feuerwehr und anderen Notfalldiensten verwendet werden.

(3) Unbeschadet des Artikels 39 Absatz 3 gilt diese Richtlinie auch nicht für Personen, die Fahrten in Mitgliedstaaten unternehmen, in denen es keine mit dem Wasserstraßennetz eines anderen Mitgliedstaats verbundenen Binnenwasserstraßen gibt, und die ausschließlich

- a) in einem geografisch abgegrenzten Gebiet Fahrten unternehmen, bei denen die Entfernung vom Abfahrtsort zu keinem Zeitpunkt mehr als zehn Kilometer beträgt, oder
- b) jahreszeitlich fahren.“

Gemäß Artikel 39 Absatz 4 ist ein Mitgliedstaat nicht verpflichtet, diese Richtlinie umzusetzen, solange die Binnenschifffahrt in seinem Hoheitsgebiet technisch nicht möglich ist (CY, MT).

## **II. Richtlinie (EU) 2016/1629 über technische Vorschriften**

Neben Durchführungsrechtsakten, die gemäß Artikel 25 Abweichungen für die Nutzung neuer Technologien gestatten, lautet der wichtigste Artikel:

### *„Artikel 24*

#### **Abweichungen für bestimmte Fahrzeugkategorien**

(1) Die Mitgliedstaaten können unter Aufrechterhaltung eines angemessenen Sicherheitsniveaus bei folgenden Fahrzeugen Abweichungen von allen oder einzelnen Teilen dieser Richtlinie zulassen:

- a) Fahrzeuge, die auf nicht miteinander verbundenen Binnenwasserstraßen verkehren;
- b) Fahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von nicht mehr als 350 Tonnen oder nicht zur Güterbeförderung bestimmte Fahrzeuge mit einer Wasserverdrängung von weniger als 100 Kubikmetern, die vor dem 1. Januar 1950 auf Kiel gelegt worden sind und die ausschließlich innerhalb ihres Hoheitsgebiets verkehren.

(2) Unbeschadet der Revidierten Rheinschiffahrtsakte können die Mitgliedstaaten innerhalb ihres Hoheitsgebiets für Fahrten in ihrem Hoheitsgebiet Abweichungen von dieser Richtlinie für Fahrzeuge zulassen, die Fahrten in einem geografisch abgegrenzten Gebiet oder in Hafengebieten durchführen. Die Abweichungen und die Strecke oder das Gebiet, wofür sie zugelassen sind, sind im Zeugnis des Fahrzeuges anzugeben.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die nach den Absätzen 1 und 2 zugelassenen Abweichungen mit. Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten davon.“

Gemäß Artikel 2 der Richtlinie ist der Anwendungsbereich wie folgt festgelegt:

### *“Artikel 2*

#### **Anwendungsbereich**

(1) Diese Richtlinie gilt für folgende Fahrzeuge:

- a) Schiffe mit einer Länge (L) von 20 m oder mehr;
- b) Schiffe, deren Produkt aus Länge (L), Breite (B) und Tiefgang (T) ein Volumen von 100 Kubikmetern oder mehr ergibt;
- c) Schlepp- und Schubboote, die dazu bestimmt sind, entweder Fahrzeuge nach Buchstaben a und b oder schwimmende Geräte zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen;
- d) Fahrgastschiffe;
- e) schwimmende Geräte.

(2) Diese Richtlinie gilt nicht für

- a) Fähren;
- b) Militärschiffe;
- c) Seeschiffe, einschließlich Seeschleppboote und -schubboote, die
  - i) auf Seeschiffahrtsstraßen verkehren oder sich dort befinden oder
  - ii) vorübergehend auf Binnengewässern verkehren,

sofern sie zumindest Folgendes mitführen:

- ein Zeugnis zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) oder ein gleichwertiges Zeugnis, ein Zeugnis zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Freibord-Übereinkommens von 1966 oder ein gleichwertiges Zeugnis und ein internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung zum Nachweis der Einhaltung der Vorschriften des Internationalen Übereinkommens von 1973/78 zur Verhütung von Meeresverschmutzungen durch Schiffe (MARPOL),
- bei Seeschiffen, die nicht unter das SOLAS, das Internationale Freibord-Übereinkommen von 1966 oder das MARPOL fallen, die nach dem Recht ihres Flaggenstaats erforderlichen einschlägigen Zeugnisse und Freibordmarken,
- bei Fahrgastschiffen, die nicht unter eines der im ersten Spiegelstrich genannten Übereinkommen fallen, ein Zeugnis über die Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe gemäß der Richtlinie 2009/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates oder
- bei Sportfahrzeugen, die nicht unter eines der im ersten Spiegelstrich genannten Übereinkommen fallen, ein Zeugnis des Flaggenstaats, mit dem ein angemessenes Sicherheitsniveau nachgewiesen wird.“

Gemäß Artikel 3 Bst. b sind „miteinander verbundene Binnenwasserstraßen“ wie folgt definiert:

„miteinander verbundene Binnenwasserstraßen“: Wasserstraßen eines Mitgliedstaats, die über Binnenwasserstraßen, die nach nationalem oder internationalem Recht von in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallenden Fahrzeugen befahren werden können, mit Binnenwasserstraßen eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind.

An einige Mitgliedstaaten ist die Richtlinie gemäß Artikel 40 nicht gerichtet, der wie folgt lautet:

#### *„Artikel 40*

#### **Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet, mit Ausnahme Dänemarks, Estlands, Irlands, Griechenlands, Spaniens, Zyperns, Lettlands, Maltas, Portugals, Sloweniens und Finnlands.“

\*\*\*