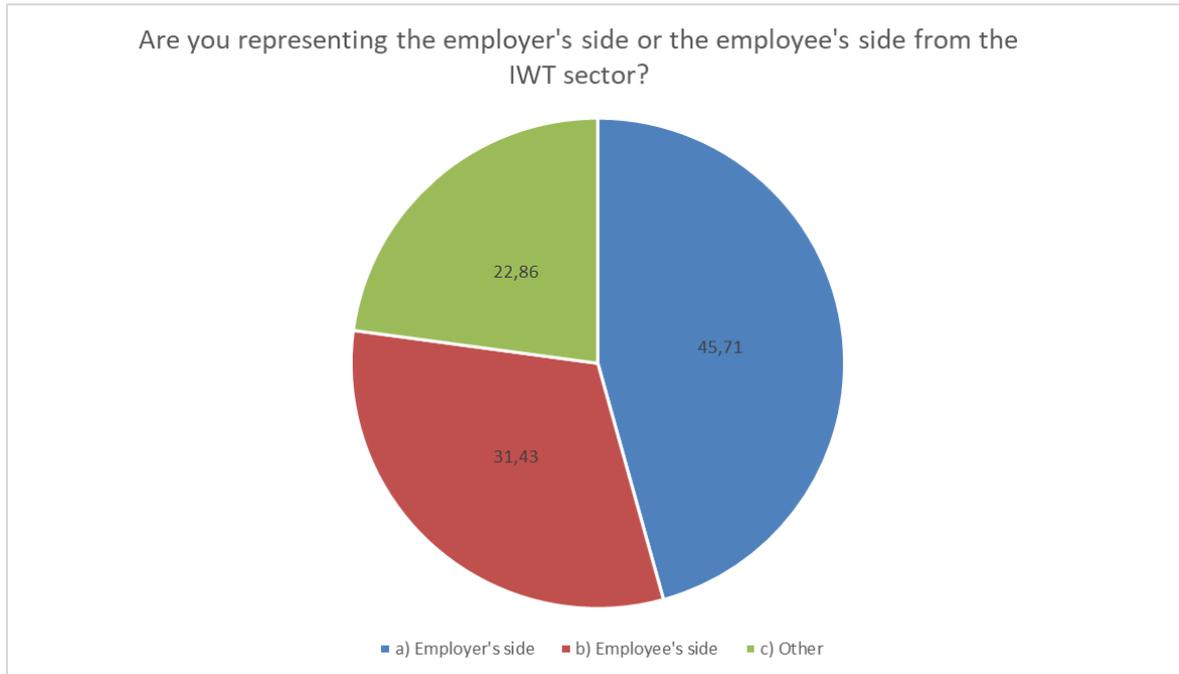


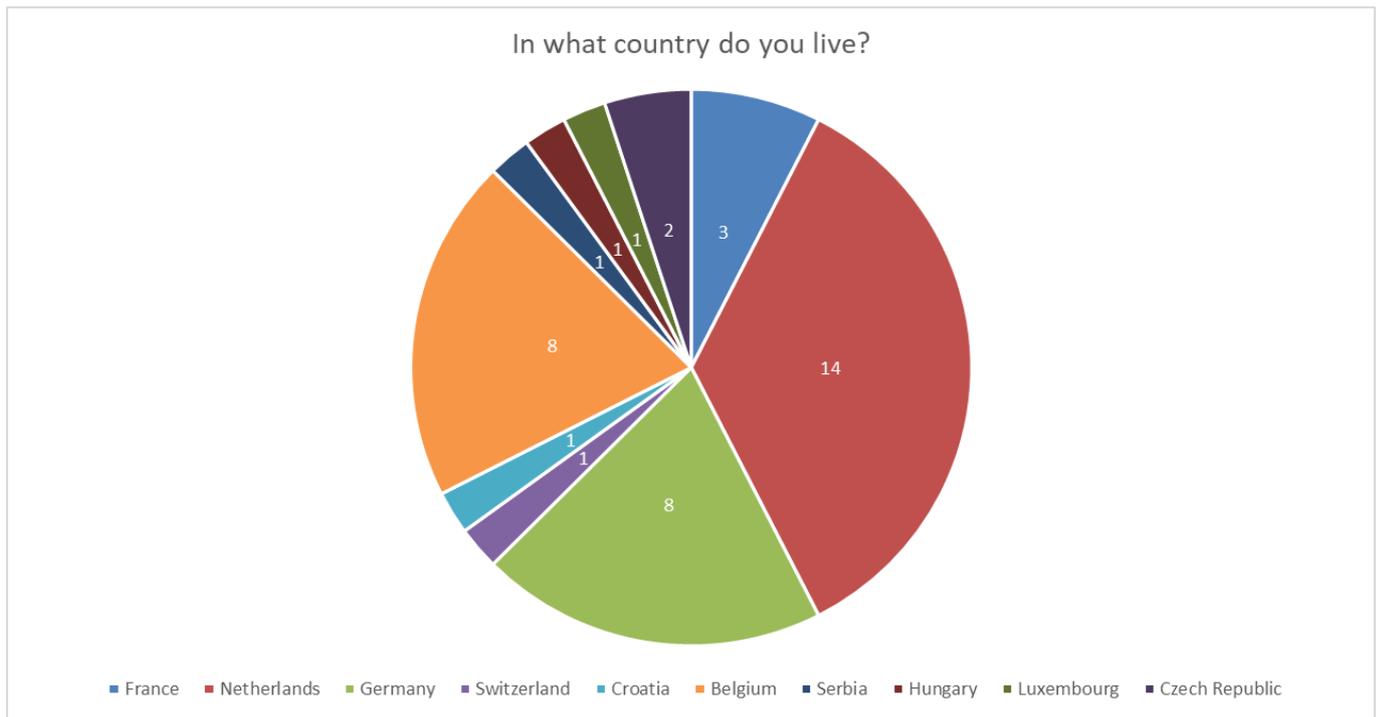
WICHTIGSTE ERGEBNISSE DER ZWEITEN KONSULTATION MIT DEM GEWERBE
(14. Dezember 2022)

Zu Beginn beantworteten 35 Teilnehmer die folgende Frage:



Hinweis: Nur Arbeitgeber und Arbeitnehmer wurden gebeten, die Fragen zu beantworten.

40 Teilnehmer beantworteten die folgende Frage:

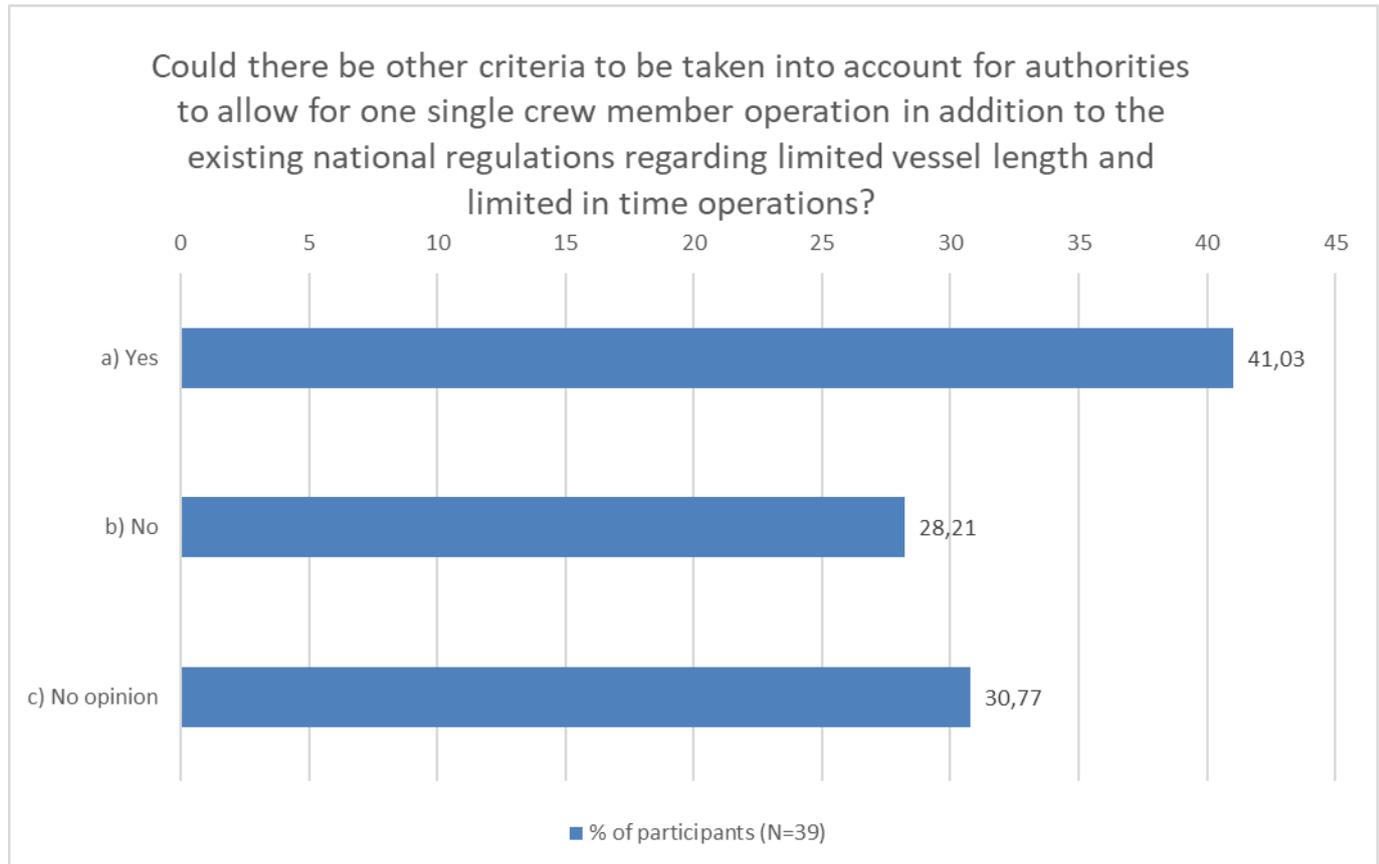


Anlage

GRUNDSATZREFERAT 1: BETRIEB VON EINMANNSCHIFFEN

Frage 1: Gibt es weitere Kriterien, die Behörden bei der Ermöglichung/Gestattung eines Ein-Personen-Schiffsbetriebs neben den bestehenden nationalen Vorschriften in Bezug auf die beschränkte Schiffslänge (unter 55 m) und zeitlich begrenzte Vorgänge (Bunkern, Bilge lenzen) berücksichtigen könnten?

- a) Ja
- b) Nein
- c) Ich weiß nicht

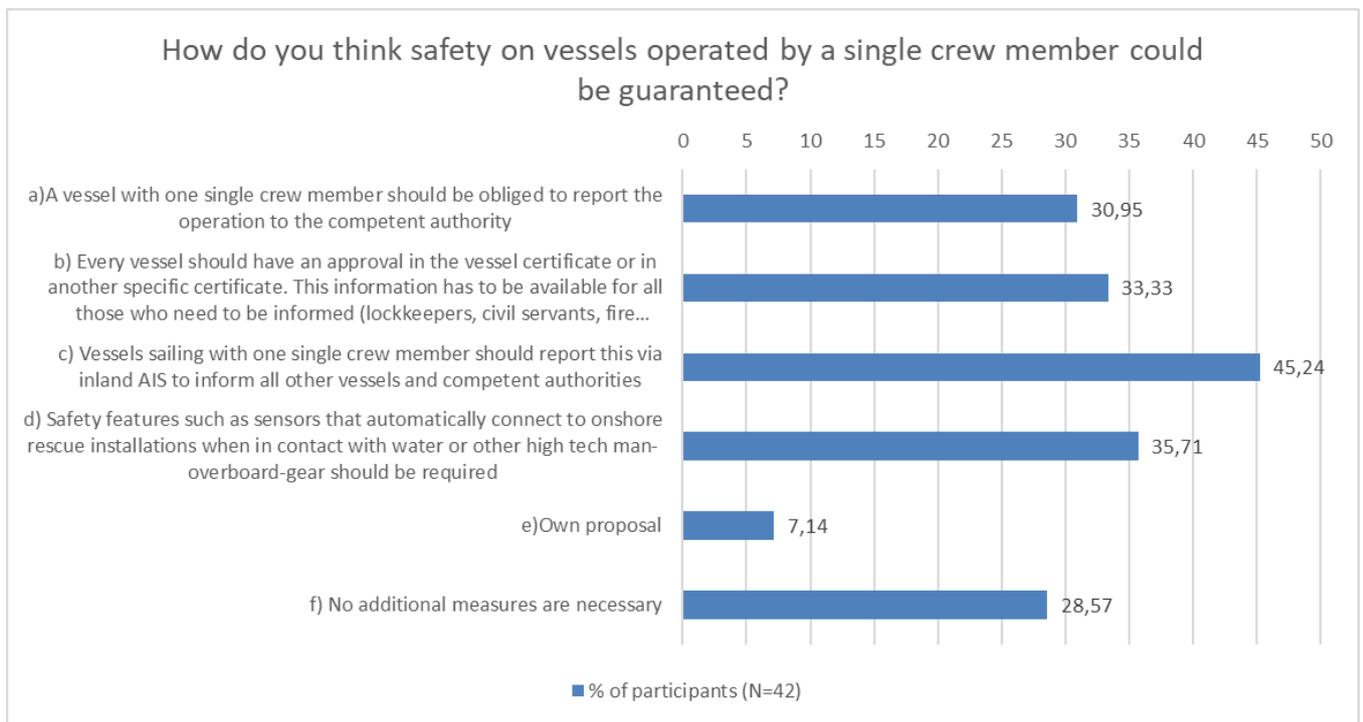


Frage 2: Wenn Sie „Ja“ ausgewählt haben, welche Kriterien könnten berücksichtigt werden?

- Automatisierung/Grad der Automatisierung
- Begrenzter Einsatzbereich – z. B. Radius von 10 km
- Pferdestärken
- Sicherheitsvorrichtungen
- Totmannschalter
- Ortungsgerät Mann über Bord
- Sicherheit
- Zusätzliche Steuerung
- Abschleppwagen, Kranschiffe
- Einsatz einer Steuerungszentrale an Land
- Schiff liegend
- Einzelstaatliche Ausnahmen, lokale Hafenordnungen
- Installierte Leistung, insbesondere bei Schleppern mit kleinen Abmessungen und hoher Leistung
- Schiffstyp, der keine weitere Besatzung aufnehmen kann
- Standort bei Mann über Bord

Frage 3: Wie kann die Sicherheit auf Einmannschiffen Ihrer Meinung nach gewährleistet werden?

- a) Ein Einmannschiff sollte dazu verpflichtet sein, den Ein-Personen-Schiffsbetrieb der zuständigen Behörde zu melden
- b) Jedes Schiff sollte über eine Genehmigung im Schiffszeugnis oder in einem anderen spezifischen Zeugnis verfügen. Diese Information muss für all diejenigen verfügbar sein, die informiert sein müssen (Schleusenwärter, Beamte, Feuerwehr usw.)
- c) Schiffe, die im Ein-Personen-Schiffsbetrieb fahren, sollten dies über Inland AIS melden, um alle anderen Schiffe und die zuständigen Behörden zu informieren
- d) Es sollten Sicherheitsvorrichtungen wie Sensoren, die sich bei Wasserkontakt automatisch mit Rettungseinrichtungen an Land verbinden, oder andere hochtechnisierte Mensch-über-Bord-Ausrüstung vorgeschrieben werden
- e) Eigener Vorschlag
- f) Es sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich



Frage 4: Wenn Sie „Eigener Vorschlag“ ausgewählt haben, erläutern Sie bitte Ihren eigenen Vorschlag:

- Vielleicht eine automatische Spannvorrichtung
- B und D ergänzt durch einen Totmannknopf
- Automatisierung von Prozessen
- Backup einer Steuerungszentrale an Land

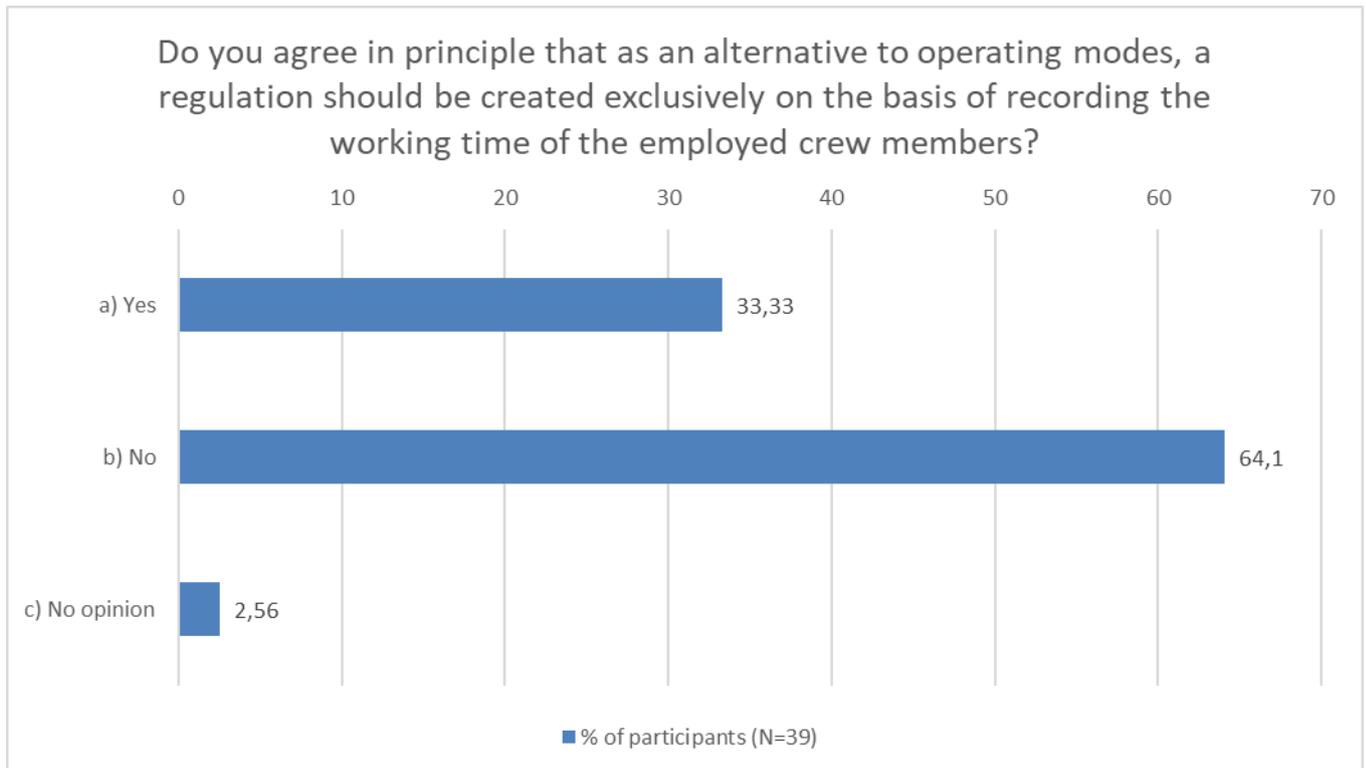
WICHTIGSTE ERKENNTNISSE – BETRIEB VON EINMANNSCHIFFEN

- Die Befragten sind für die Möglichkeit, andere Kriterien für den Betrieb von Einmannschiffen festzulegen, eher offen (41%);
- Dies eher im Rahmen zusätzlicher Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit;
- Die bevorzugte Maßnahme wäre die **Meldung über Inland AIS**, aber auch andere genannte Maßnahmen sollten geprüft werden;
- 1/3 der Teilnehmer äußerte sich nicht zu dieser Frage;
- Im Austausch wurde geäußert, dass Schlepper und Schleppboote von solchen Ausnahmen ausgenommen werden sollten.

GRUNDSATZREFERAT 2: ZUSÄTZLICHE ALTERNATIVE ZU BETRIEBSFORMEN

Frage 5: Stimmen Sie grundsätzlich zu, dass als Alternative zu Betriebsformen eine Regelung geschaffen werden sollte, die ausschließlich auf der Erfassung der Arbeitszeit der angestellten Besatzungsmitglieder basiert?

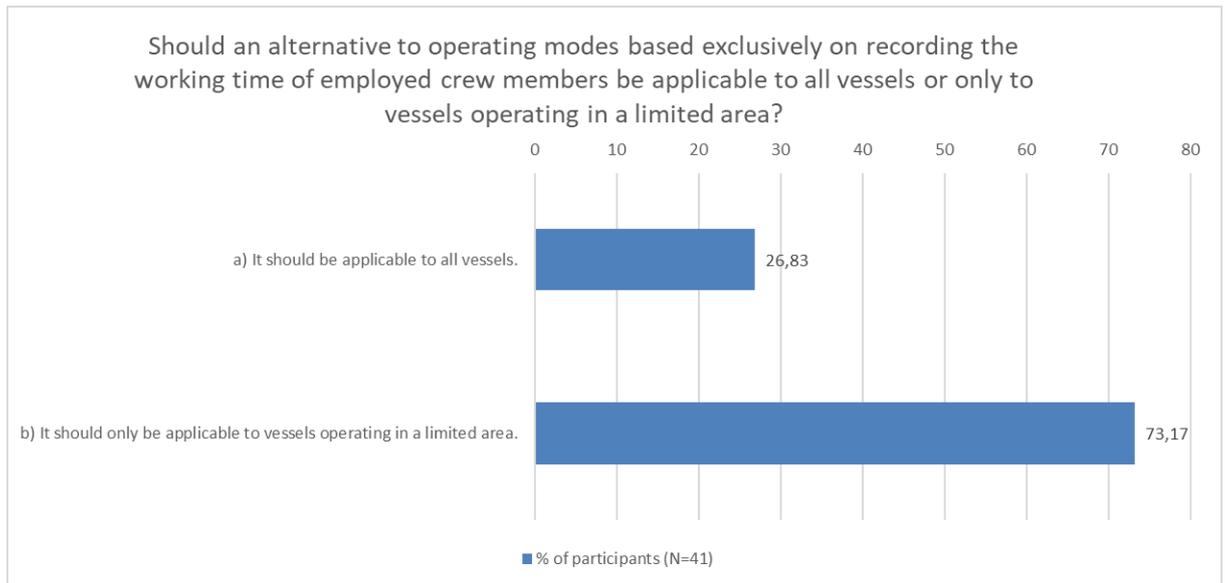
- a) Ja
- b) Nein
- c) Ich weiß nicht



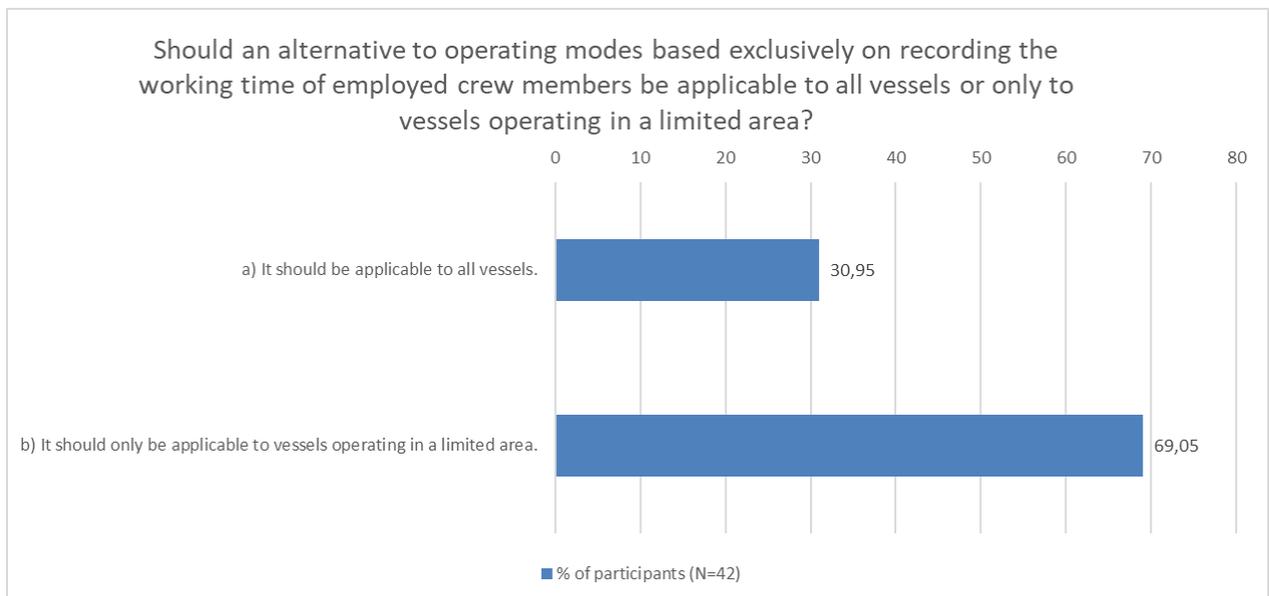
Frage 6: Sollte eine Alternative zu Betriebsformen, die ausschließlich auf der Erfassung der Arbeitszeit der angestellten Besatzungsmitglieder basiert, für alle Schiffe gelten oder nur für Schiffe, die in einem abgegrenzten Gebiet betrieben werden?

- a) Sie sollte für alle Schiffe gelten.
- b) Sie sollte nur für Schiffe gelten, die in einem abgegrenzten Gebiet betrieben werden.

Ergebnisse der ersten Runde:

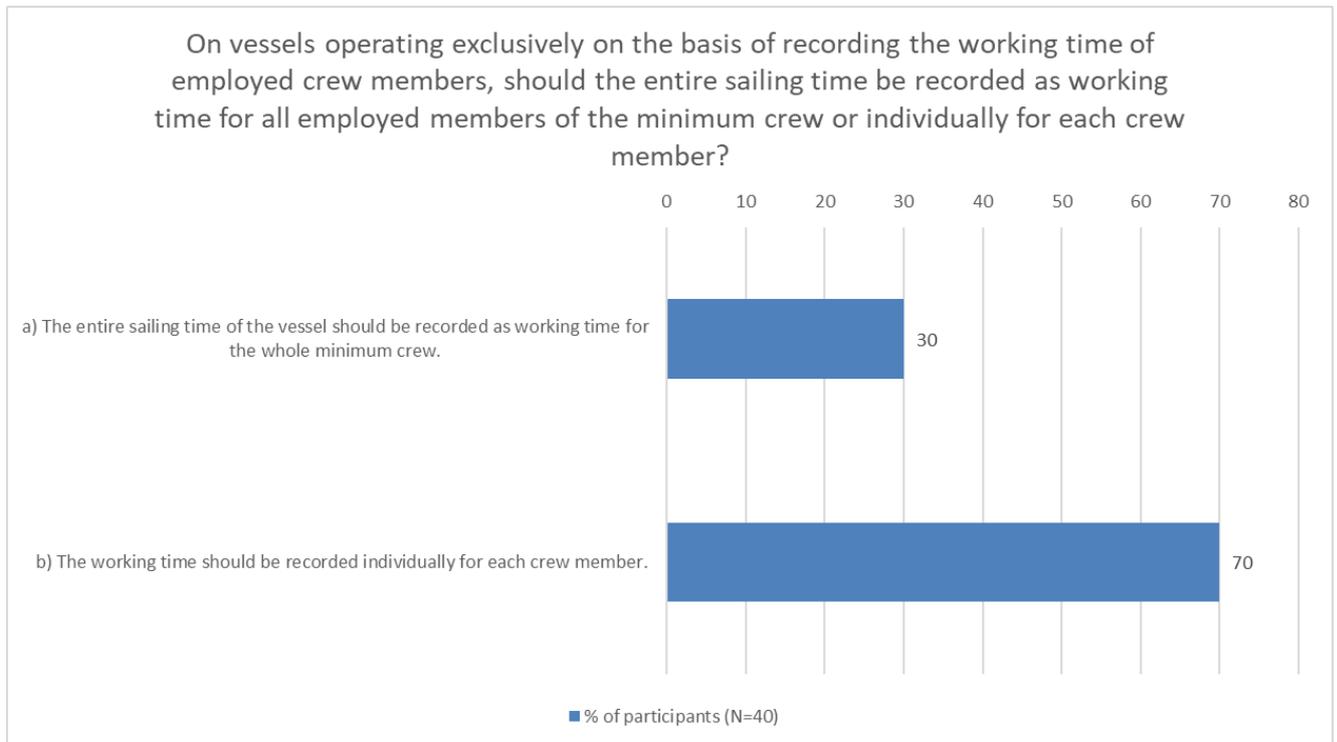


Ergebnisse der zweiten Runde:



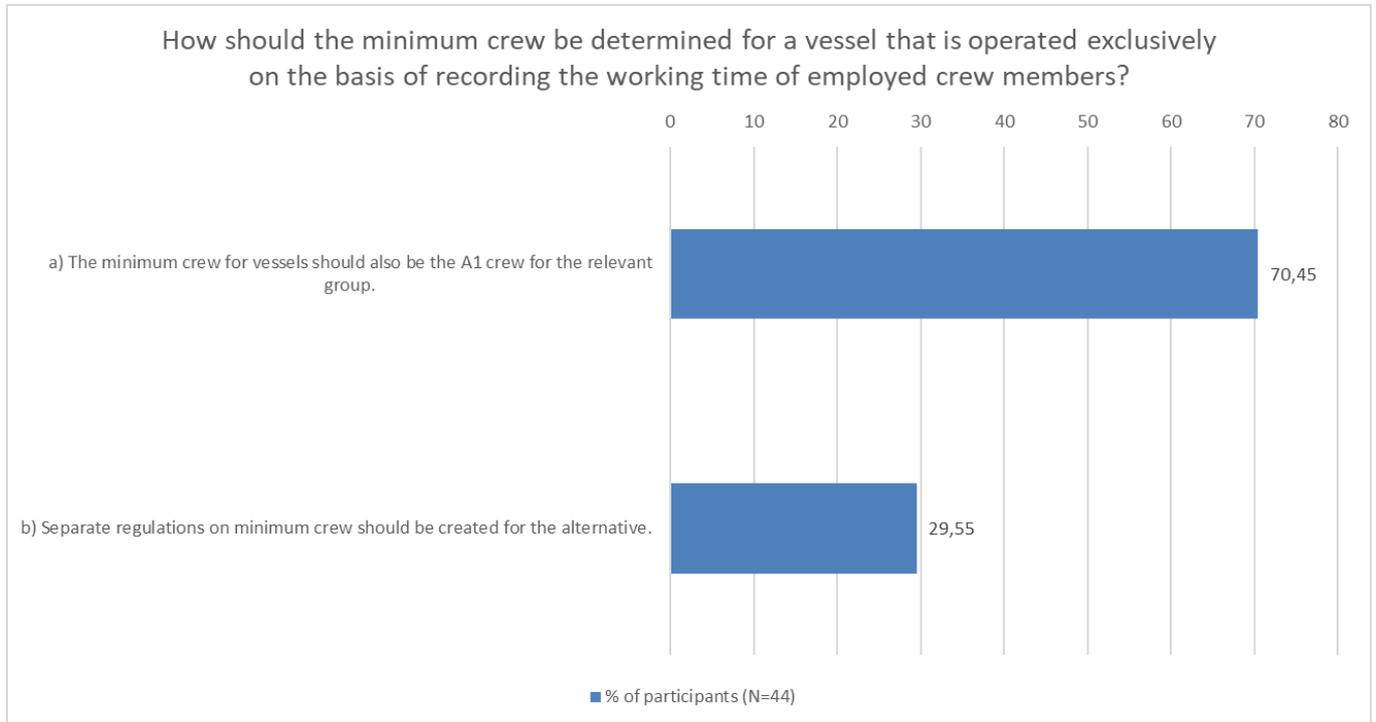
Frage 7: Sollte auf Schiffen, für deren Betrieb ausschließlich die Arbeitszeit der angestellten Besatzungsmitglieder erfasst wird, die gesamte Fahrzeit als Arbeitszeit für alle angestellten Mitglieder der Mindestbesatzung erfasst werden oder sollte die Arbeitszeit für jedes Besatzungsmitglied einzeln erfasst werden?

- a) Die gesamte Fahrzeit des Schiffes sollte als Arbeitszeit für die komplette Mindestbesatzung erfasst werden.
- b) Die Arbeitszeit sollte für jedes Besatzungsmitglied einzeln erfasst werden.



Frage 8: Wie sollte die Mindestbesatzung für ein Schiff festgelegt werden, für dessen Betrieb ausschließlich die Arbeitszeit der angestellten Besatzungsmitglieder erfasst wird?

- a) Die Mindestbesatzung für die Schiffe sollte auch die A1-Besatzung für die jeweilige Stufe sein.
- b) Es sollten separate Vorschriften zur Mindestbesatzung für die Alternative eingeführt werden.



WICHTIGSTE ERKENNTNISSE – ZUSÄTZLICHE ALTERNATIVE ZU BETRIEBSFORMEN

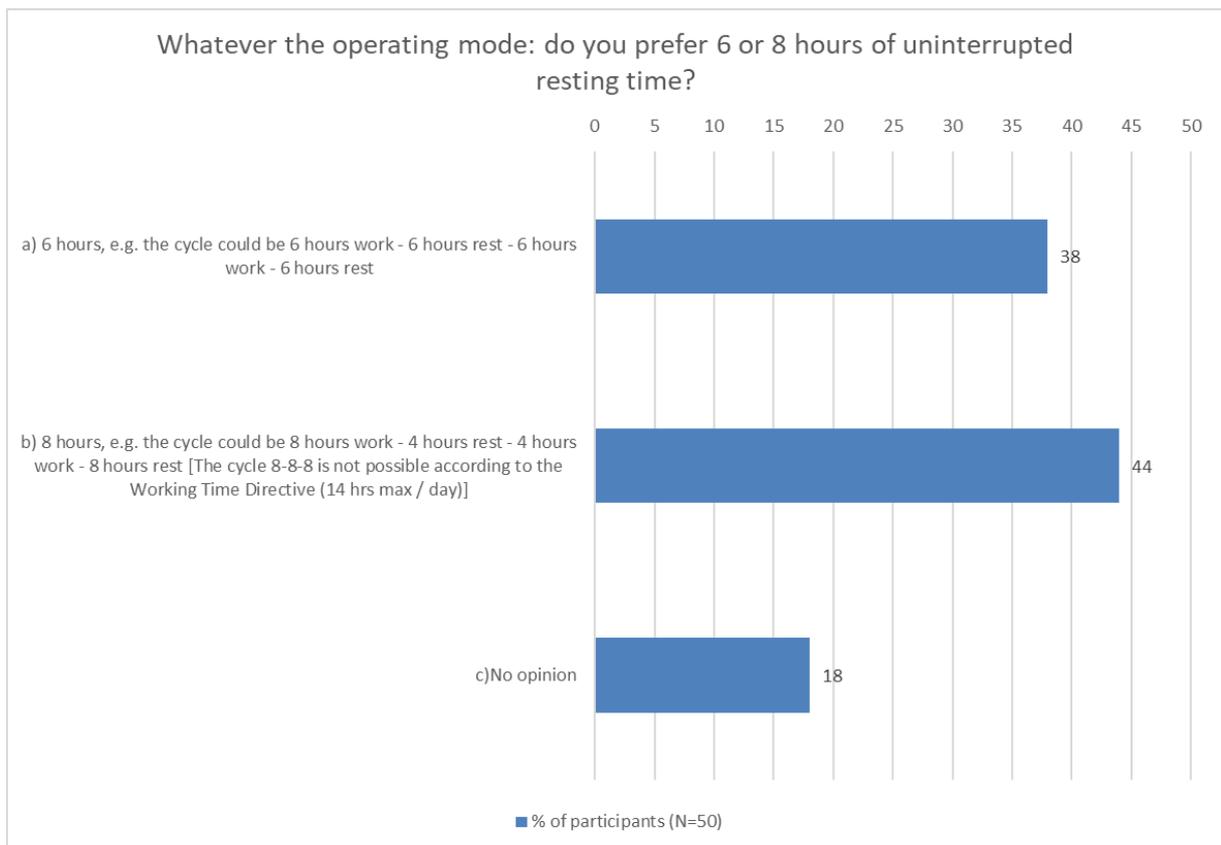
- **2/3 der Befragten lehnen eine Regelung, die ausschließlich auf der Erfassung der Arbeitszeit der angestellten Besatzungsmitglieder basiert, ab;**
- Wenn eine solche Alternative gelten würde, sollte sie auf Schiffe beschränkt sein, die in einem abgegrenzten Gebiet betrieben werden, die Arbeitszeit sollte für jedes Besatzungsmitglied einzeln erfasst werden, die Mindestbesatzung sollte auch A1 sein;
- Die Arbeitszeit sollte nicht mit der Fahrtzeit vermischt werden: dies hätte in der Praxis gravierende Folgen.

GRUNDSATZREFERAT 3: VORGESCHRIEBENE RUHEZEITEN

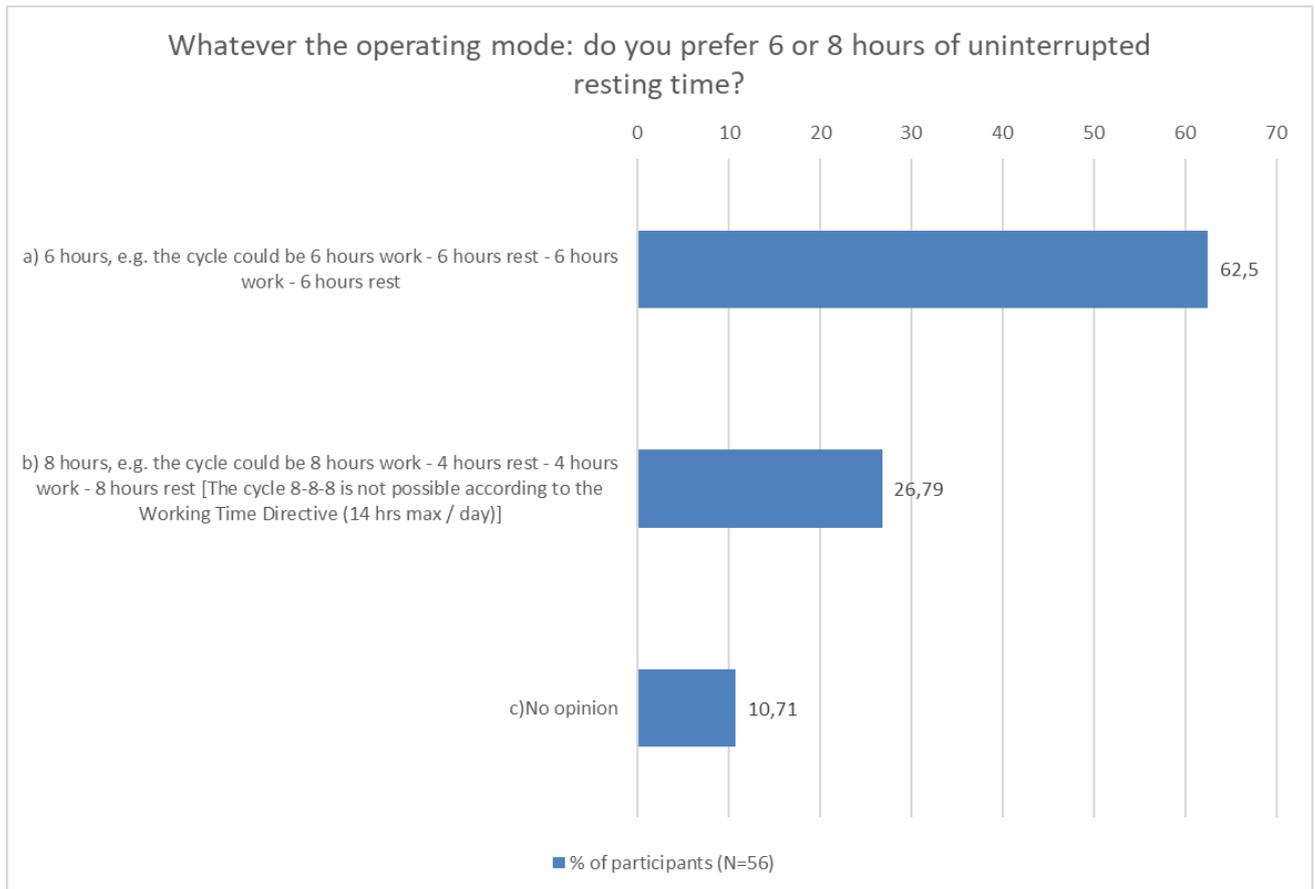
Frage 9: Bevorzugen Sie unabhängig von der Betriebsform eine ununterbrochene Ruhezeit von 6 oder 8 Stunden?

- a) 6 Stunden, z.B. ein Arbeitszyklus von 6 Stunden Arbeit - 6 Stunden Ruhezeit - 6 Stunden Arbeit - 6 Stunden Ruhezeit
- b) 8 Stunden, z.B. ein Arbeitszyklus von 8 Stunden Arbeit - 4 Stunden Ruhezeit - 4 Stunden Arbeit - 8 Stunden Ruhezeit [Der Arbeitszyklus 8-8-8 ist gemäß der Arbeitszeitrichtlinie nicht möglich (max. 14 Stunden/Tag)]
- c) Ich weiß nicht

Ergebnisse der ersten Runde:



Ergebnisse der zweiten Runde:



WICHTIGSTE ERKENNTNISSE – VORGESCHRIEBENE RUHEZEITEN

- **2/3 der Befragten sprechen sich für eine ununterbrochene Mindestruhezeit von 6 Stunden aus;**
- Dies erlaubt eine flexiblere Organisation der Arbeit an Bord; 8 Stunden wären mit den derzeitigen Betriebsformen nicht ohne Weiteres vereinbar;
- Viele Teilnehmer äußerten ihr Vertrauen in die Besatzungsmitglieder, sich an Bord nach ihren Wünschen zu organisieren und dabei die Bedürfnisse/Präferenzen jedes einzelnen Besatzungsmitglieds zu berücksichtigen (*Anmerkung auf Freiwilligensitzung: Die Organisation der Ruhezeiten der Besatzungsmitglieder an Bord liegt in der Verantwortung des Schiffsführers*).

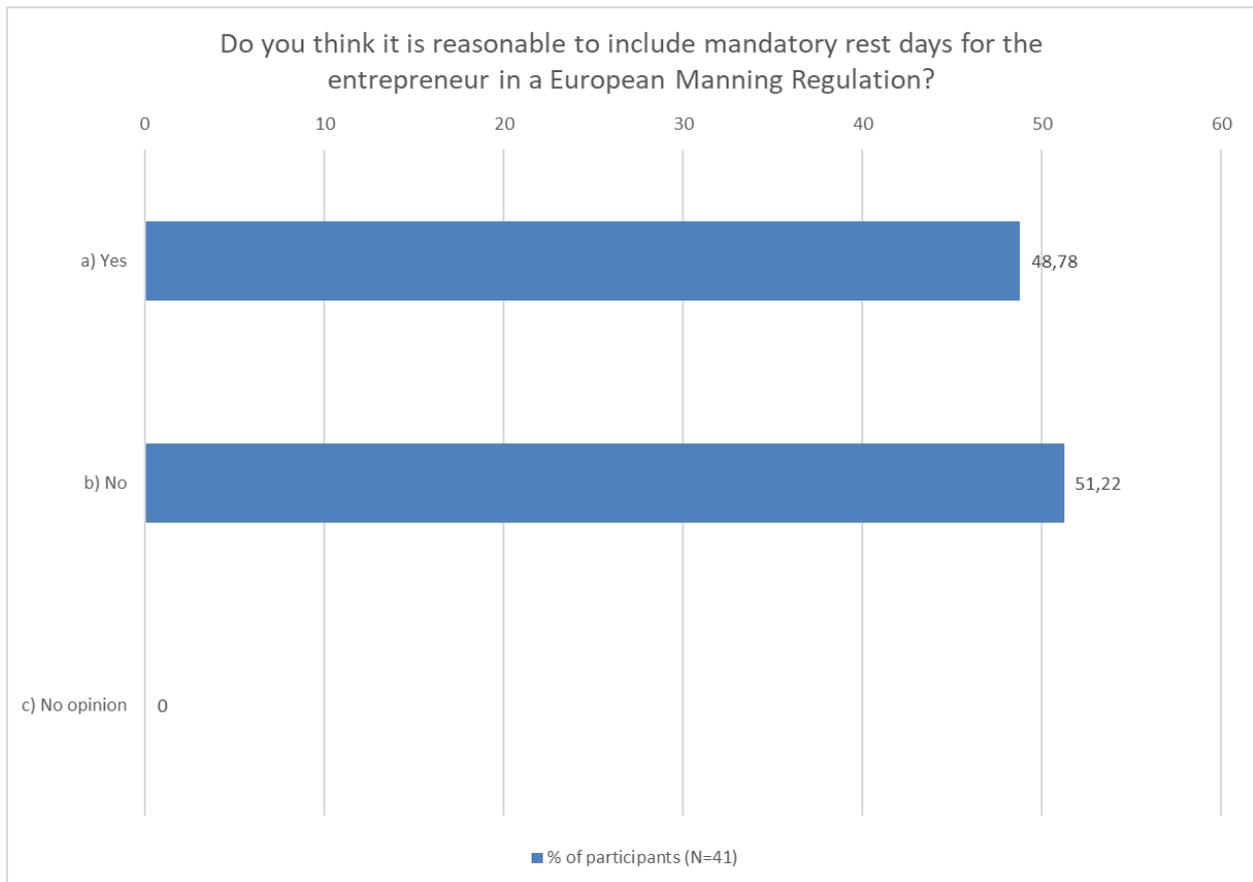
GRUNDSATZREFERAT 4: VORGESCHRIEBENE RUHETAGE

Frage 10: Ein Partikulier kann derzeit theoretisch 365 Tage im Jahr mit seinem Schiff fahren. Dies erscheint unter Sicherheitsgesichtspunkten nicht angebracht.

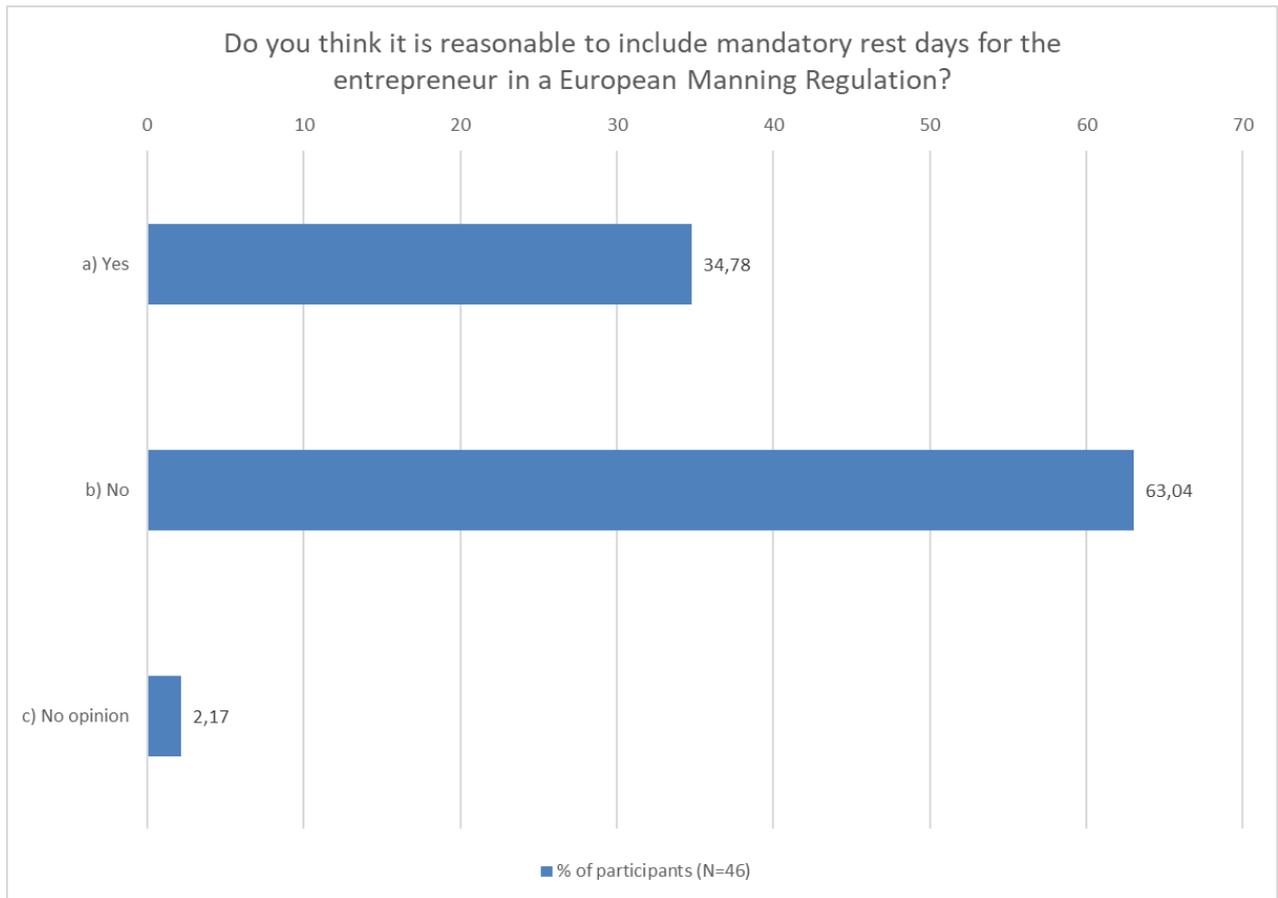
Halten Sie es daher für sinnvoll, vorgeschriebene Ruhetage für Partikuliere in europäische Besatzungsvorschriften aufzunehmen?

- a) Ja
- b) Nein
- c) Ich weiß nicht

Ergebnisse der ersten Runde:

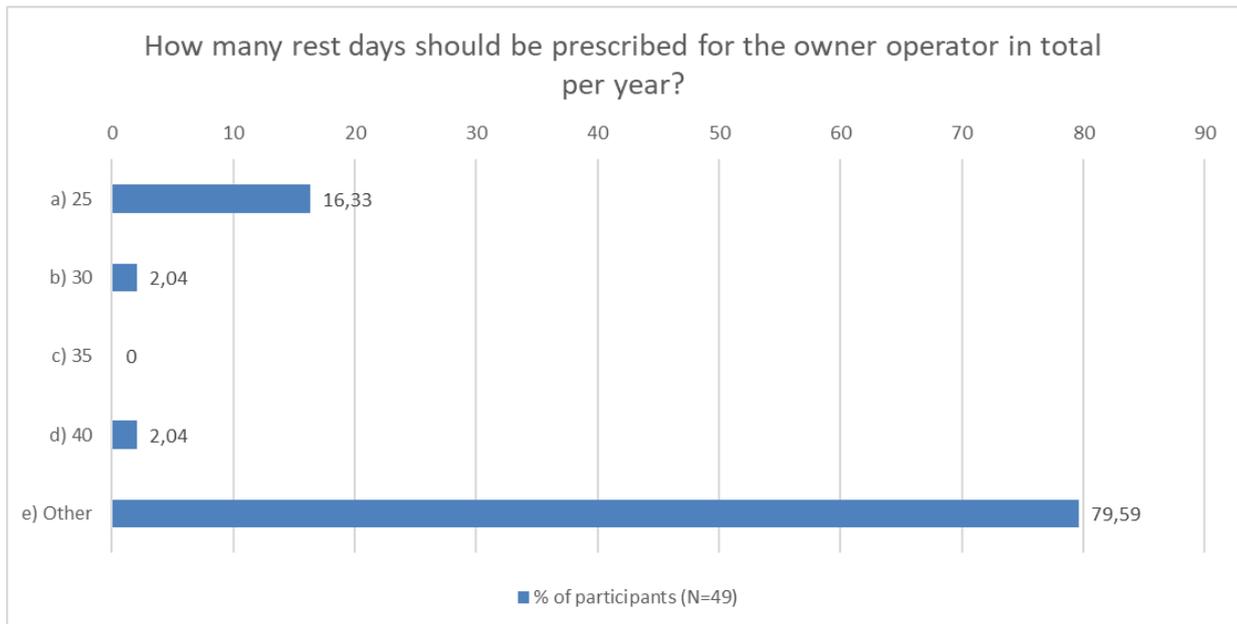


Ergebnisse der zweiten Runde:



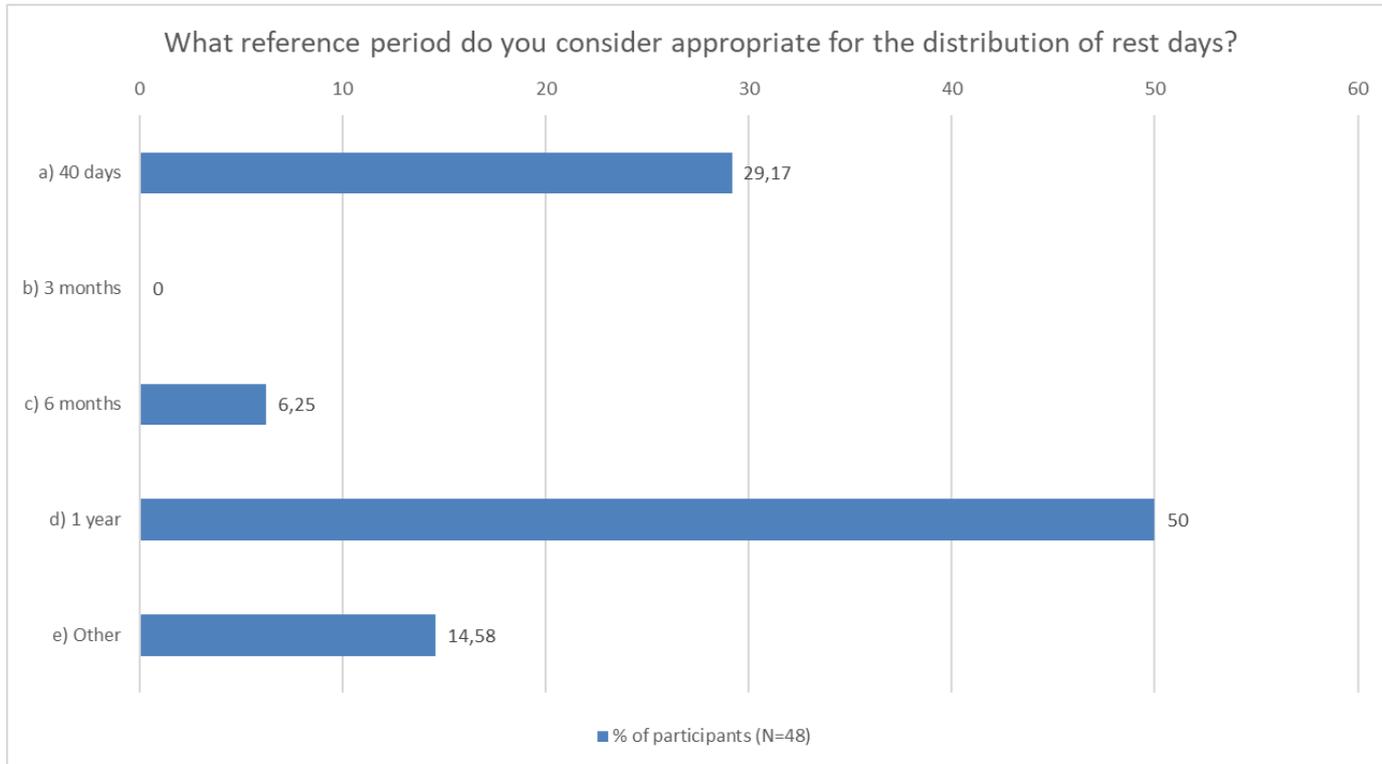
Frage 11: Wie viele Ruhetage sollten für Partikuliere insgesamt pro Jahr vorgeschrieben werden?

- a) 25
- b) 30
- c) 35
- d) 40
- e) Sonstige Angabe



Frage 12: Welchen Bezugszeitraum halten Sie für die Verteilung der Ruhetage für geeignet?

- a) 40 Tage
- b) 3 Monate
- c) 6 Monate
- d) 1 Jahr
- e) Sonstige Angabe



WICHTIGSTE ERKENNTNISSE – VORGESCHRIEBENE RUHETAGE

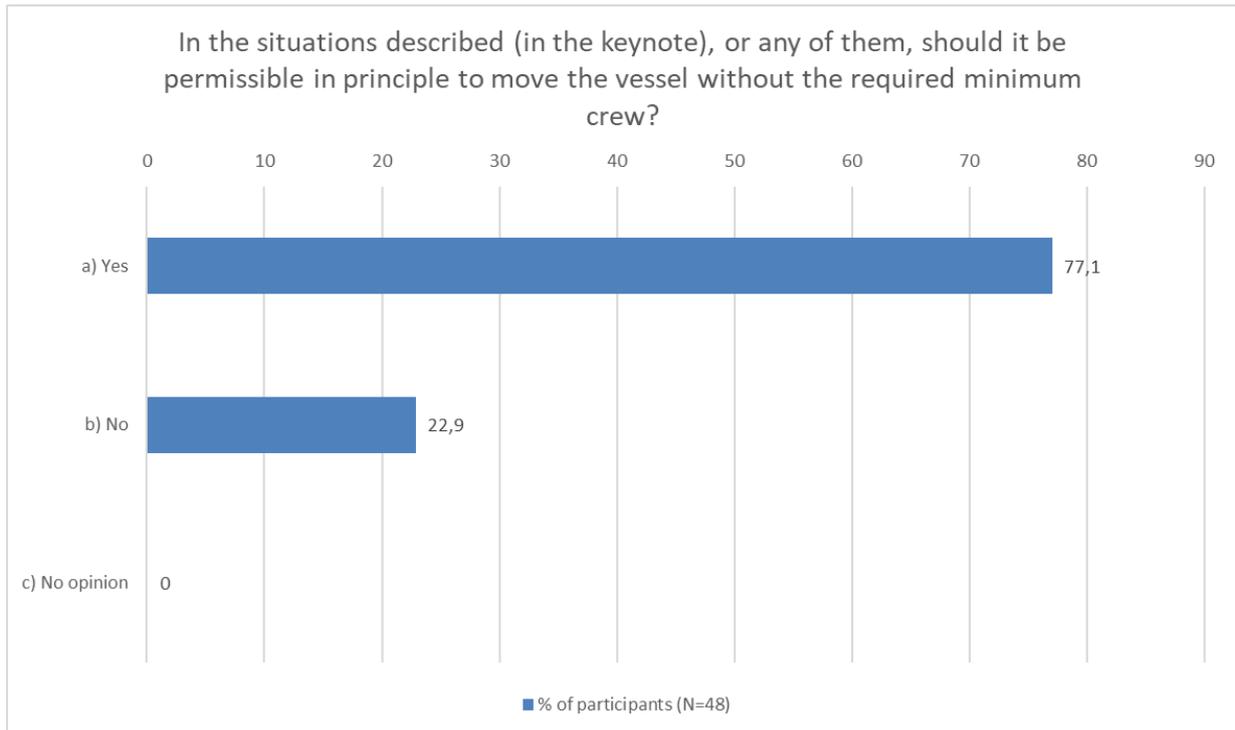
- **Nach der zweiten Runde sprechen sich 2/3 der Befragten gegen vorgeschriebene Ruhetage für Selbständige aus;** wenn doch, dann fordern die Befragten eine hohe Flexibilität: es sollte sich um ein Minimum handeln, das über einen Zeitraum von einem Jahr verteilt ist, und die Befragten votierten für ein Minimum von 20 Tagen (dies war die kleinste vorgeschlagene Zahl);
- Die Teilnehmer verwiesen auf die folgenden Punkte:
 - Der Unternehmer muss die Möglichkeit haben, seine Tätigkeit frei zu organisieren.
 - Es gibt keine 365-Tage-pro-Jahr-Tätigkeit: sie nehmen Urlaub, haben am Wochenende frei, wenn die Terminals geschlossen sind.
 - Es könnte ein praktisches Problem mit Liegeplätzen geben: es gibt heute nicht genügend solcher Plätze, was wäre, wenn Selbständige ein Minimum an Ruhetagen einlegen müssten?
 - Es gäbe Probleme mit der Vertretung, um den Betrieb des Schiffes während dieser Tage zu gewährleisten (sofern die Selbständigen es akzeptieren würden bzw. in der Lage wären, eine Besatzung einzustellen).

GRUNDSATZREFERAT 5: MINDESTBESATZUNG BEIM LADEN/LÖSCHEN UND BEI ÄHNLICHEN VORGÄNGEN

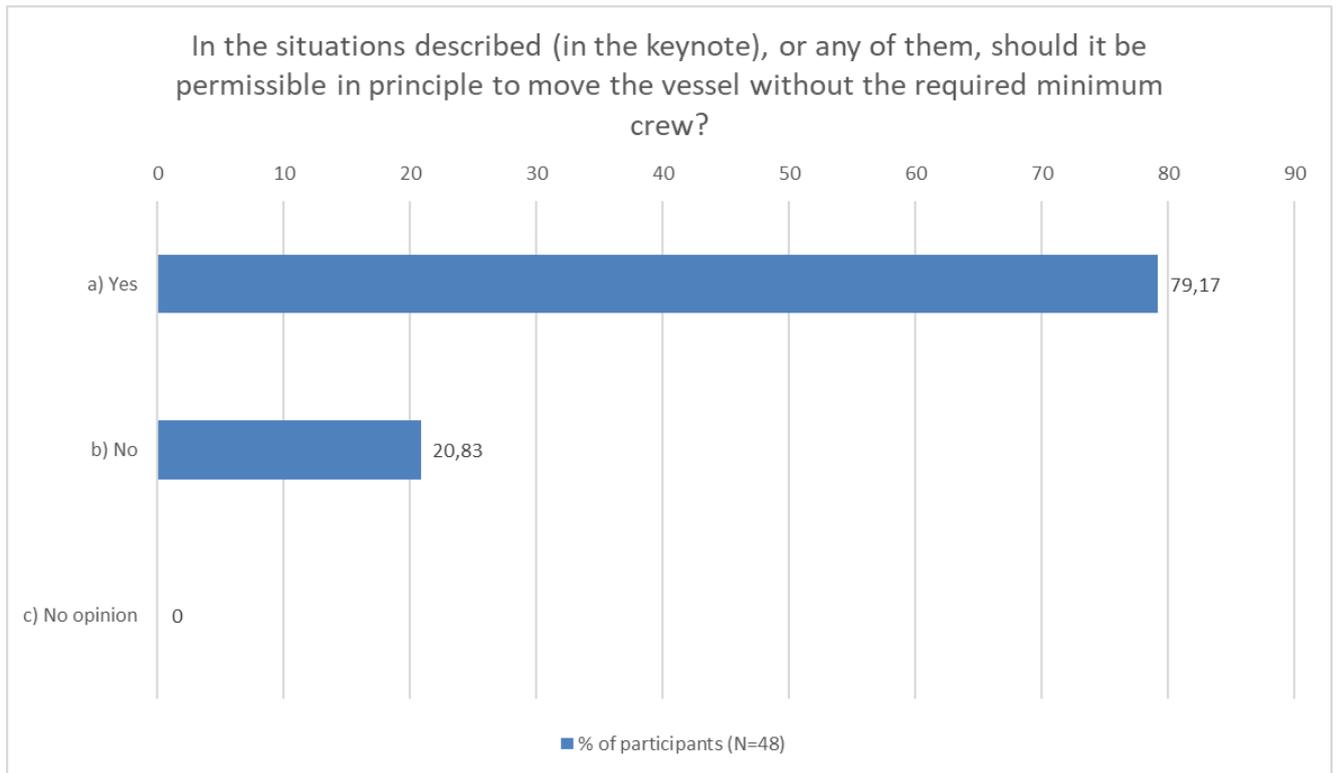
Frage 13: Sollte es in den (im Grundsatzreferat) beschriebenen Situationen bzw. in einzelnen davon grundsätzlich erlaubt sein, das Schiff ohne die erforderliche Mindestbesatzung zu bewegen?

- a) Ja
- b) Nein
- c) Ich weiß nicht

Ergebnisse der ersten Runde:

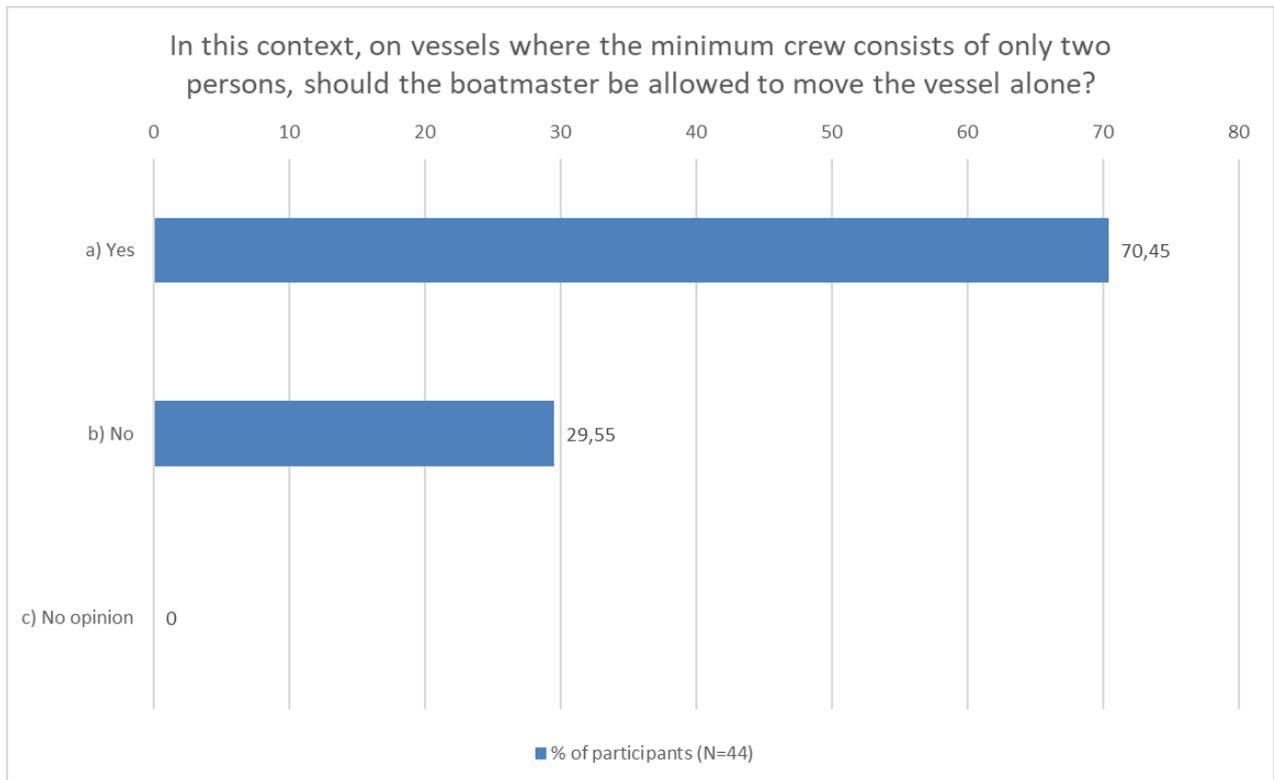


Ergebnisse der zweiten Runde:



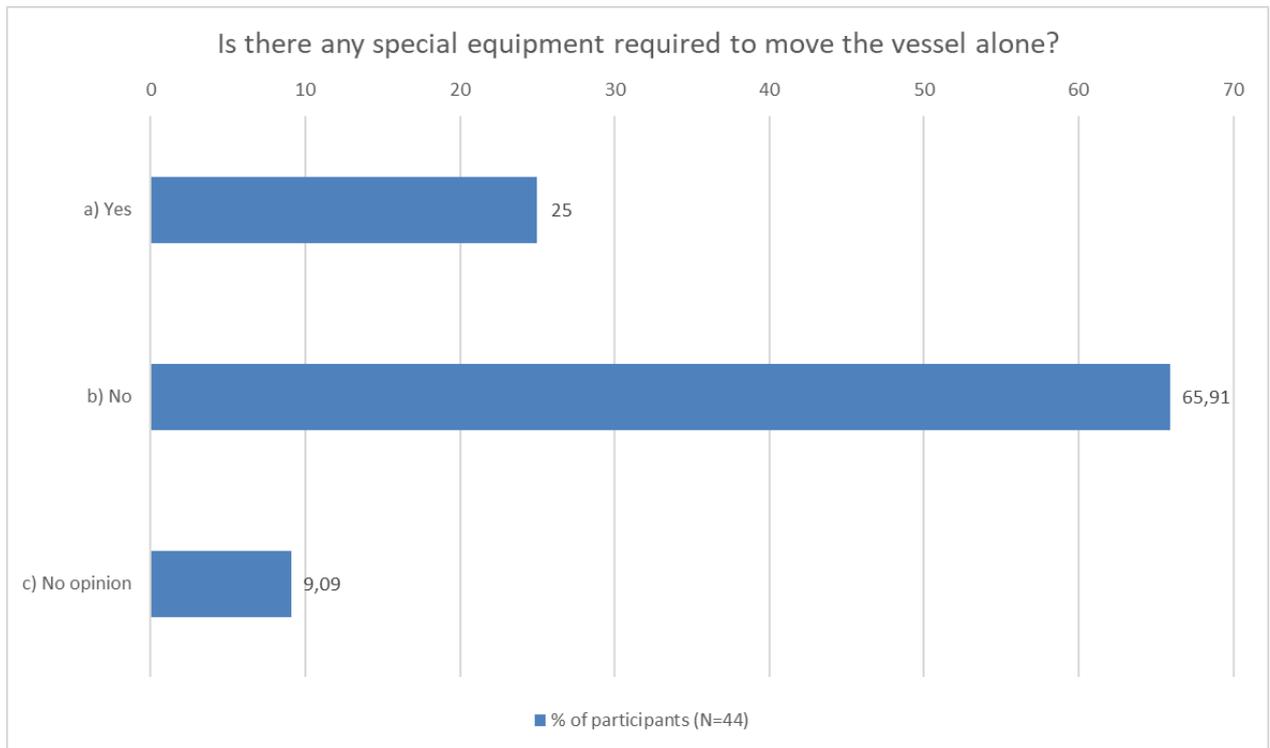
Frage 14: Sollte in diesem Zusammenhang auf Schiffen, bei denen die Mindestbesatzung aus nur zwei Personen besteht, der Schiffsführer das Schiff alleine bewegen dürfen?

- a) Ja
- b) Nein
- c) Ich weiß nicht



Frage 15: Ist eine spezielle Ausrüstung erforderlich, um das Schiff alleine zu bewegen?

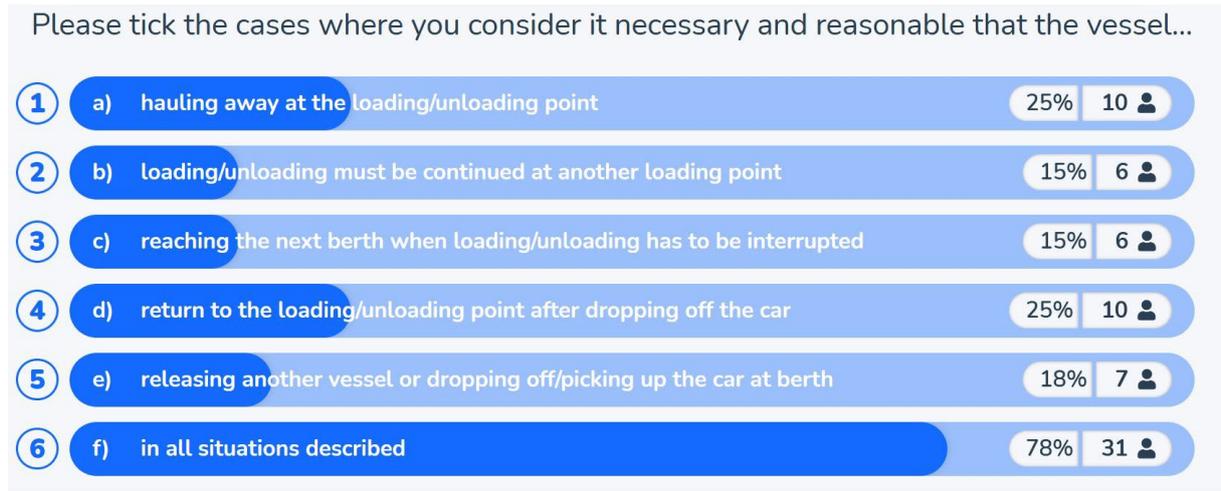
- a) Ja
- b) Nein
- c) Ich weiß nicht



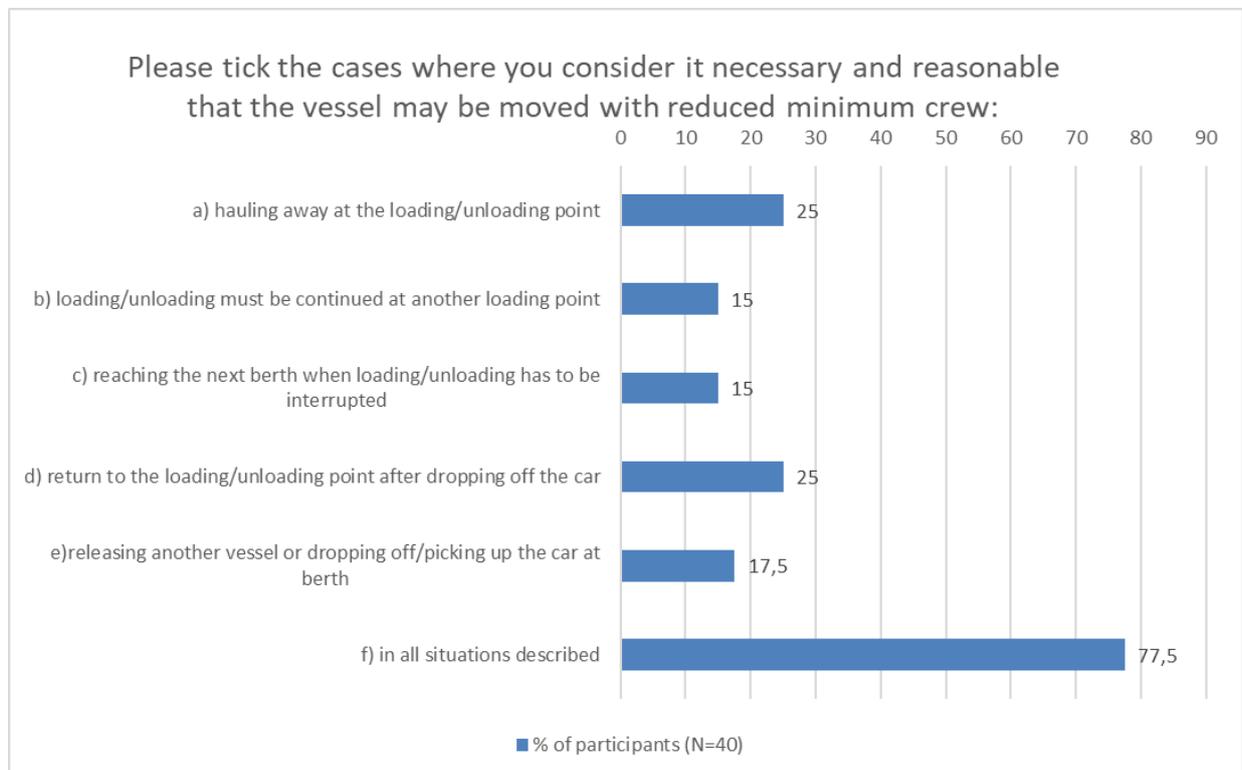
Frage 16: Bitte kreuzen Sie die Fälle an, in denen Sie es für erforderlich und vertretbar halten, dass das Schiff mit einer reduzierten Mindestbesatzung bewegt werden kann:

- a) Wegschleppen an der Lade-/Löschstelle
- b) das Laden/Löschen muss an einer anderen Ladestelle fortgesetzt werden
- c) Erreichen des nächsten Liegeplatzes, wenn das Laden/Löschen unterbrochen werden muss
- d) Rückkehr zur Lade-/Löschstelle, nachdem das Auto abgesetzt wurde
- e) Herauslassen eines anderen Schiffes oder Absetzen/Aufnehmen des Autos am Liegeplatz
- f) in allen beschriebenen Situationen

Ergebnisse der ersten Runde:

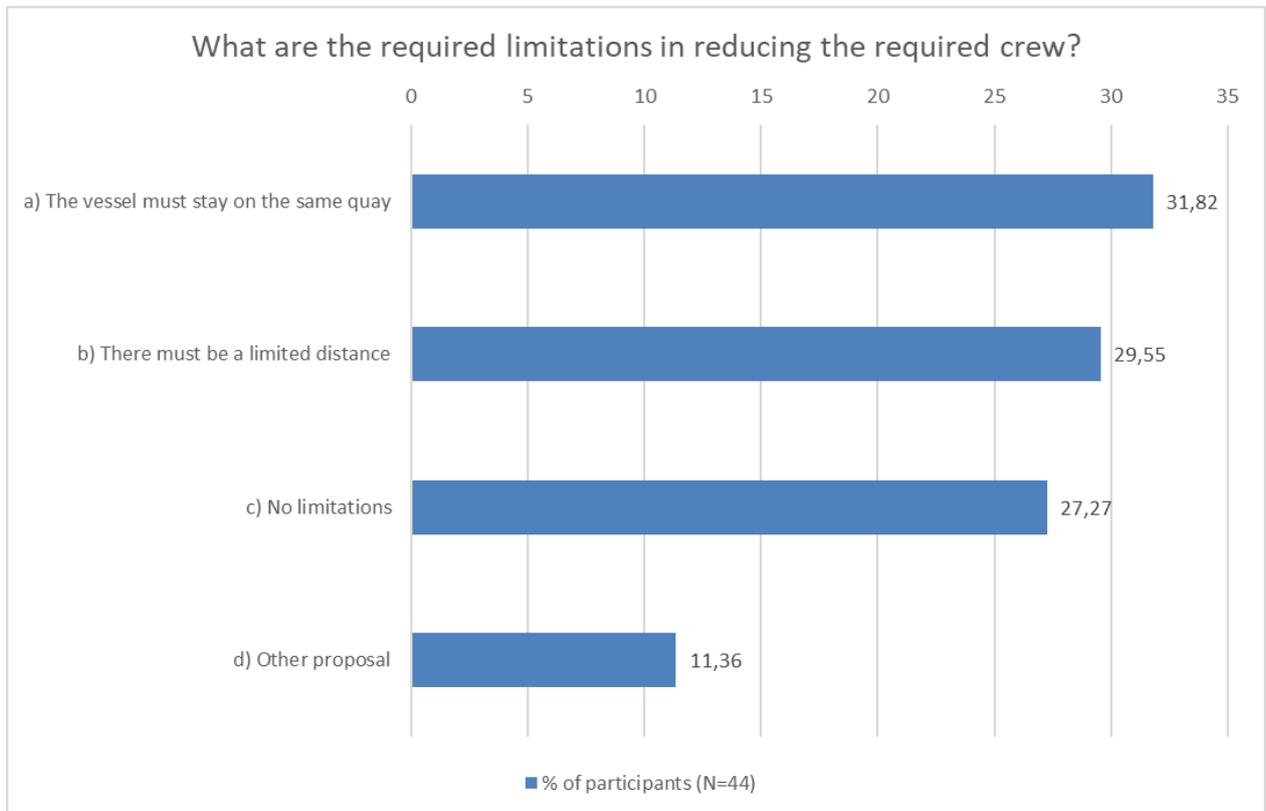


Ergebnisse der zweiten Runde:



Frage 17: Welche Beschränkungen sind bei der Reduzierung der erforderlichen Besatzung notwendig?

- a) Das Schiff muss am selben Kai bleiben
- b) Es muss eine Begrenzung der Strecke geben
- c) Keine Beschränkungen
- d) Sonstiger Vorschlag



Frage 18: Wenn Sie „Sonstiger Vorschlag“ ausgewählt haben, bitte erläutern:

- Zeitliche Begrenzung
- Ermessen des Schiffsführers
- Unterscheidung der Gebiete in Stillwassergebiete und Fließgebiete
- Berücksichtigung der Streckenlänge sowie der Kai Entfernung

WICHTIGESTE ERKENNTNISSE – MINDESTBESATZUNG BEIM LADEN/LÖSCHEN UND BEI ÄHNLICHEN VORGÄNGEN

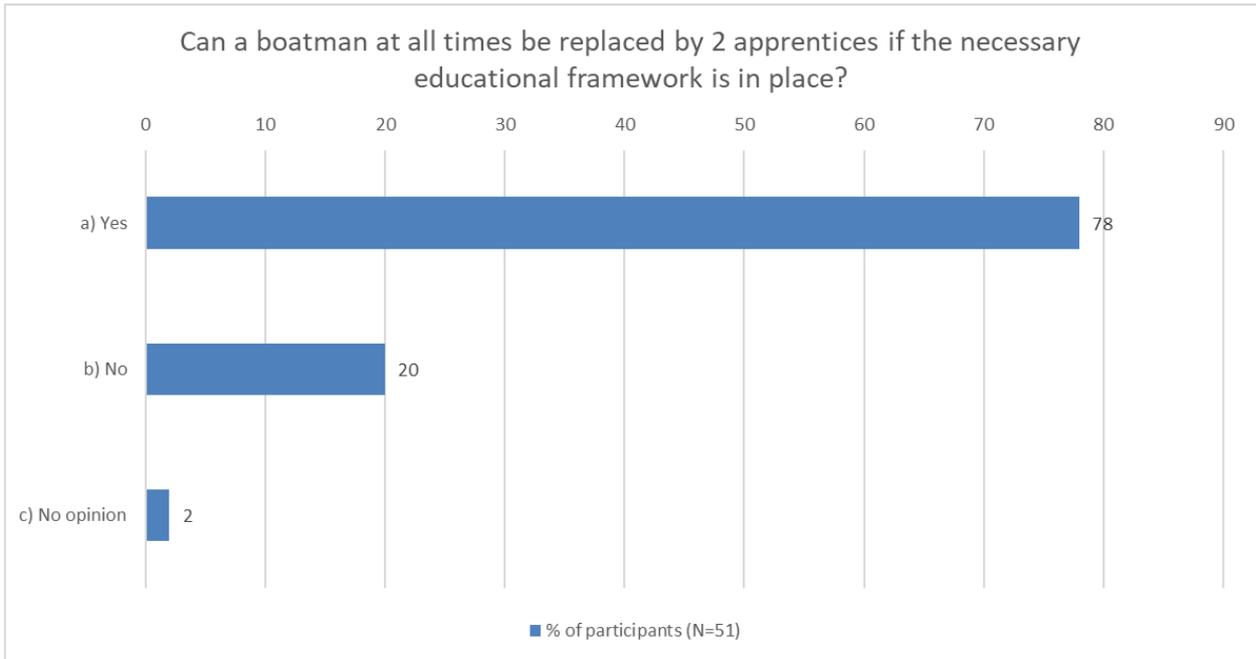
- **Fast 80 % der Befragten sind dafür, dass es grundsätzlich erlaubt sein sollte, das Schiff ohne die erforderliche Mindestbesatzung zu bewegen; 80 % können zustimmen, dass der Schiffsführer das Schiff alleine bewegen dürfen sollte, wenn die Mindestbesatzung aus zwei Besatzungsmitgliedern besteht;**
- Eine große Mehrheit ist auch der Meinung, dass das Fahrzeug in allen unter Frage 16 beschriebenen Fällen allein bewegt werden darf. Während des Austauschs wurde mehrfach der Fall des Autos an Land erwähnt: die Lade-/Löschplattform des Autos befindet sich fast nie an der Lade-/Löschstelle, sodass Manöver im Hafen erforderlich sind;
- Während des Austauschs wurde auch erwähnt, dass nicht unbedingt nur der Schiffsführer das Fahrzeug allein bewegen darf, sondern zum Beispiel auch der Steuermann;
- 66 % sind der Meinung, dass für diese Ausnahme keine besondere Ausrüstung erforderlich ist;
- Es gab eingehende Diskussionen über die Einschränkungen; viele Faktoren müssen berücksichtigt werden: Wetter, Hafengröße, Wasserströmung, Schiffstyp, Lade-/Löschbedingungen
- Es wurde daran erinnert, dass viele dieser Fälle heute zwar geduldet, aber nicht geregelt sind. Allerdings wurde kein Zwischenfall beobachtet, auch nicht in Häfen mit hohem Seeschiffsaufkommen wie Rotterdam. Einige Teilnehmer plädierten daher dafür, die derzeitige Flexibilität beizubehalten und praktikable Regeln aufzustellen;
- Bisher verlassen wir uns auf die Einschätzung der Situation durch den Schiffsführer;
- Eine zeitliche Begrenzung oder ein abgegrenztes Gebiet könnten angemessene Einschränkungen sein; eine zeitliche Begrenzung (es wurde eine Stunde genannt) könnte durch AIS kontrollierbar sein.
- Die Definition von „Fahrzeit“, die eine Mindestbesatzung impliziert, wäre sinnvoll, um eine Unterscheidung von diesen Fällen zu treffen, die nicht zur Fahrzeit gehören.

GRUNDSATZREFERAT 7: EINSTIEGSEBENE

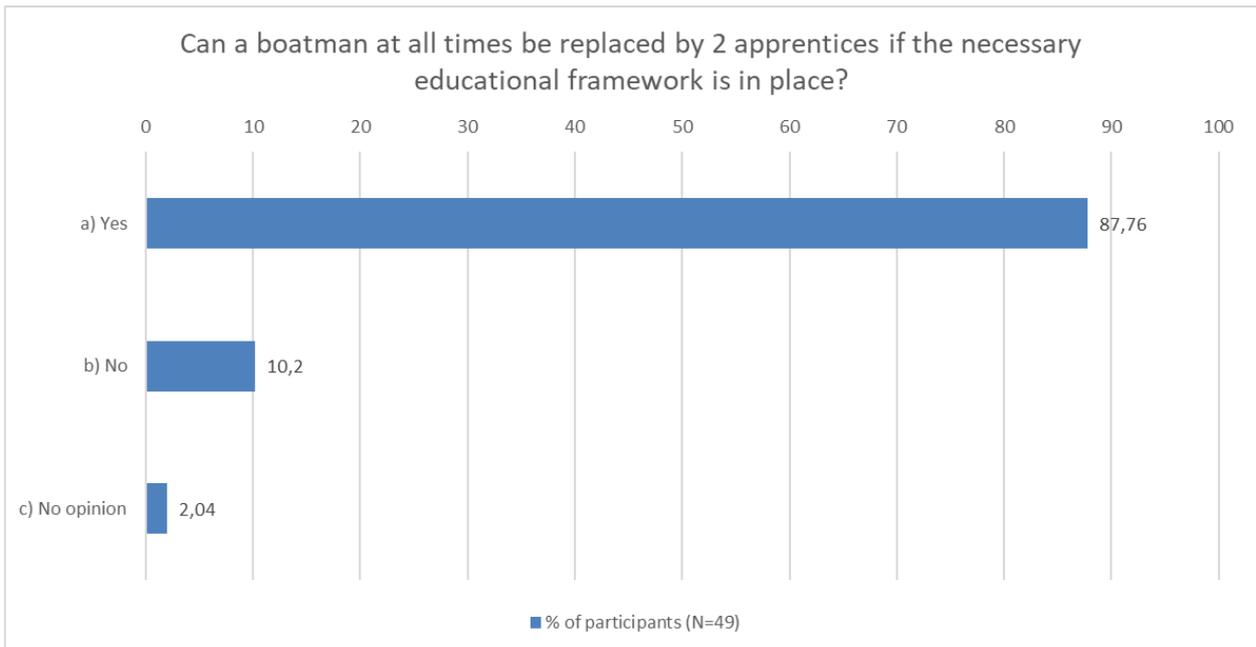
Frage 20: Kann ein Matrose jederzeit durch zwei Leichtmatrosen ersetzt werden, wenn der notwendige Ausbildungsrahmen vorhanden ist?

- a) Ja
- b) Nein
- c) Ich weiß nicht

Ergebnisse der ersten Runde:



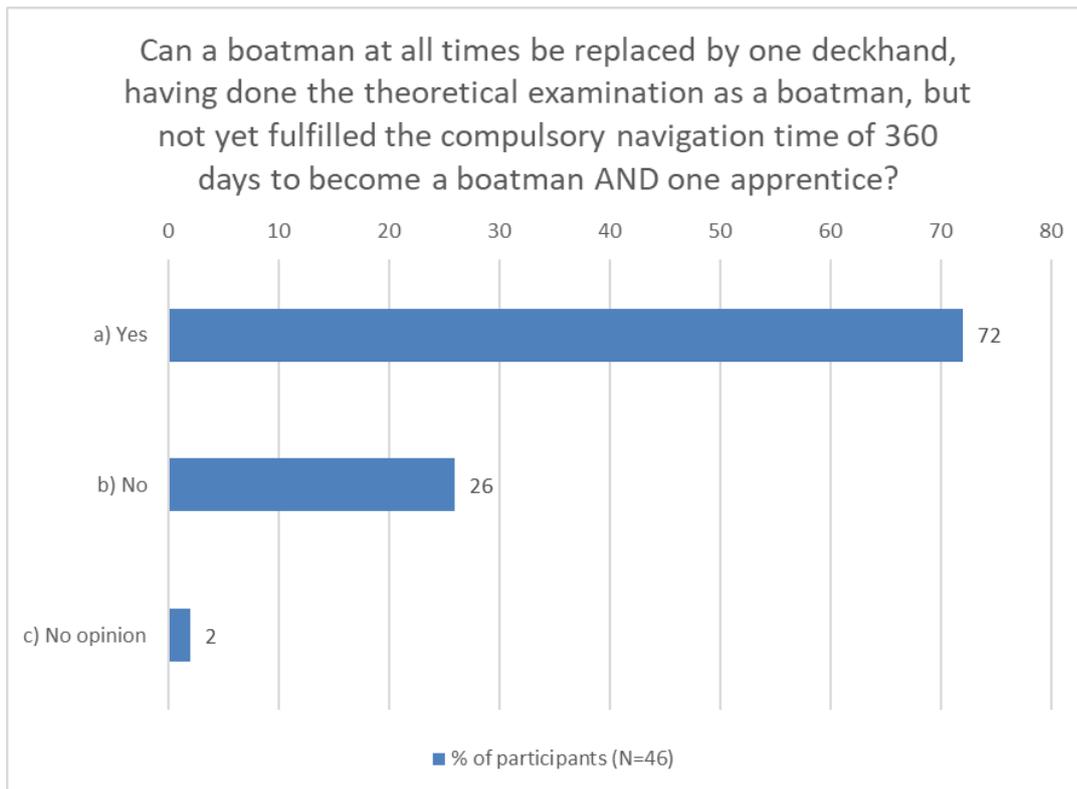
Ergebnisse der zweiten Runde:



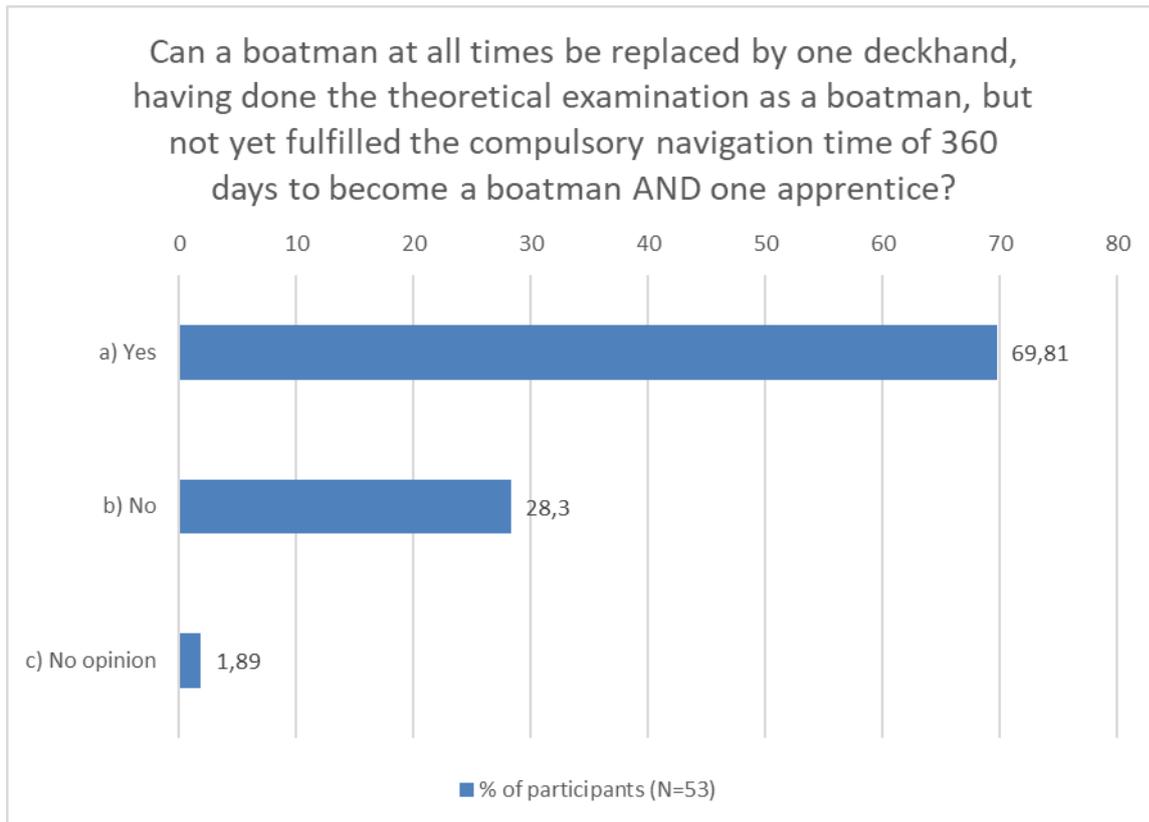
Frage 21: Kann ein Matrose jederzeit durch einen Decksman, der die theoretische Prüfung für Matrosen absolviert, aber die für einen Matrosen obligatorische Fahrzeit von 360 Tagen noch nicht erbracht hat, UND durch einen Leichtmatrosen ersetzt werden?

- a) Ja
- b) Nein
- c) Ich weiß nicht

Ergebnisse der ersten Runde:

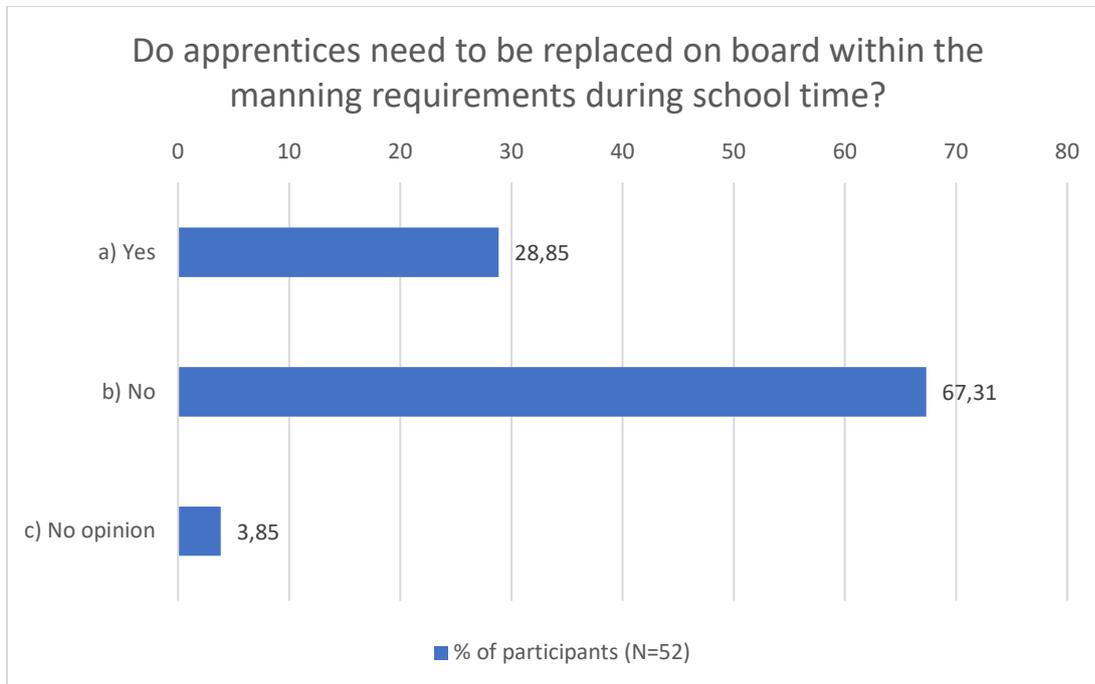


Ergebnisse der zweiten Runde:



Frage 22: Müssen Leichtmatrosen im Rahmen der Besatzungsvorschriften während der Schulzeit an Bord ersetzt werden?

- a) Ja
- b) Nein
- c) Ich weiß nicht



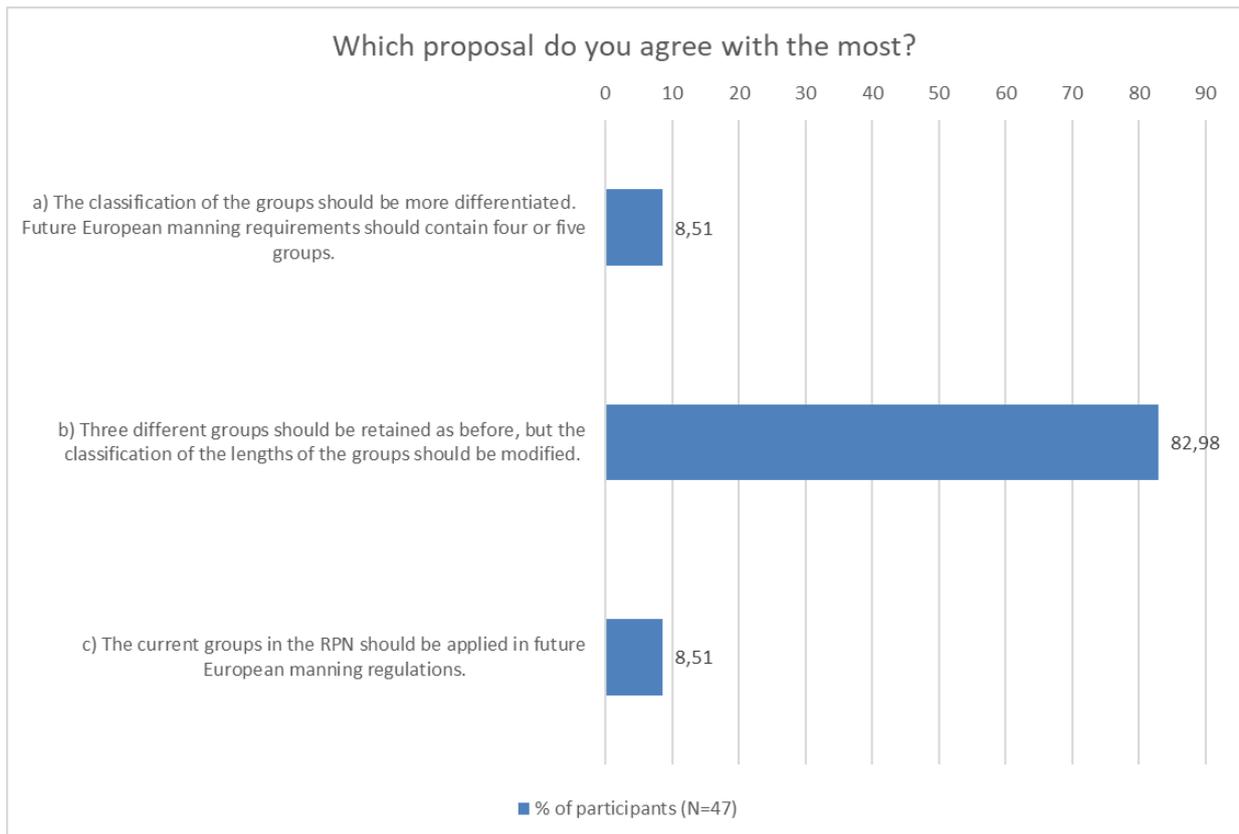
WICHTIGSTE ERKENNTNISSE – EINSTIEGSEBENE

- Das Gewerbe ist sich über die drei folgenden Aussagen einig:
 - Ein Matrose kann jederzeit durch zwei Leichtmatrosen ersetzt werden, wenn der Ausbildungsrahmen vorhanden ist;
 - Ein Matrose kann jederzeit durch einen Decksmann (der die theoretische Prüfung für Matrosen absolviert, aber die obligatorische Fahrzeit von 360 Tagen noch nicht erbracht hat) und einen Leichtmatrosen ersetzt werden (vorbehaltlich einer rechtlichen Prüfung);
 - Leichtmatrosen müssen während der Schulzeit nicht ersetzt werden;
- Im Allgemeinen sind die Teilnehmer der Meinung, dass die **Berücksichtigung eines Leichtmatrosen als vollwertiges Mitglied der [Mindest-]Besatzung ein starker Attraktivitätsfaktor ist**, den das Gewerbe braucht, um dem Personalmangel zu begegnen;
- Es handelt sich auch um einen **Faktor für schnelleres Lernen**, aufgrund ihrer Stellung sind Leichtmatrosen in ihrer Ausbildung engagierter... unter der Voraussetzung, dass die Ausbildung ordnungsgemäß durchgeführt wird, Maßnahmen für die Ausbildung sollten vielleicht auch in diesem Zusammenhang betrachtet werden;
- Einige Teilnehmer wiesen darauf hin, dass der neue Qualifikationsrahmen für einen Matrosen nun 360 Fahrtage vorschreibt; das mag den jungen Leuten sehr lang vorkommen, aber wenn sie in die Mindestbesatzung integriert werden, fühlen sie sich belohnt und gefördert.

GRUNDSATZREFERAT 8: EINTEILUNG DER STUFEN NACH SCHIFFSLÄNGE

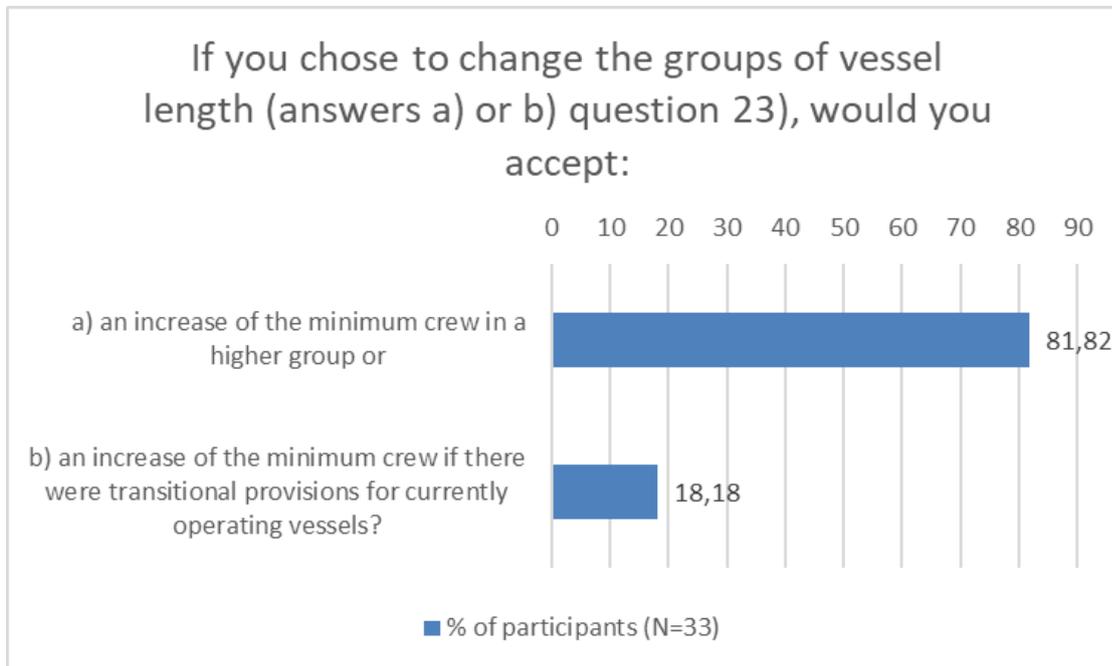
Frage 23: Welchem Vorschlag stimmen Sie am ehesten zu?

- a) Die Einteilung der Stufen sollte differenzierter sein. Künftige europäische Besatzungsvorschriften sollten vier oder fünf Stufen beinhalten.
- b) Es sollten drei verschiedene Stufen wie zuvor beibehalten werden, doch die Längeneinteilung der Stufen sollte geändert werden.
- c) Die derzeitigen Stufen der RheinSchPersV sollten in künftigen europäischen Besatzungsvorschriften angewandt werden.



Frage 24: Wenn Sie eine Änderung der Stufen für die Schiffslänge wünschen (Antworten a oder b der Frage 23), was würden Sie befürworten?

- a) eine Erhöhung der Mindestbesatzung in einer höheren Stufe oder
- b) eine Erhöhung der Mindestbesatzung, wenn es Übergangsbestimmungen für derzeit in Betrieb befindliche Schiffe gibt



WICHTIGSTE ERKENNTNISSE – EINTEILUNG DER STUFEN NACH SCHIFFSLÄNGE

- Mehr als 80 % der Befragten **sprechen sich für die Beibehaltung von drei Kategorien aus, die jedoch überarbeitet werden sollten**; folgende Kategorien wurden genannt: 0-86 m / 86-110 m und >110 m.
- In den Diskussionen wurden auch **andere Faktoren als die Länge genannt: Breite, Tonnage** (spiegelt mathematisch viele Faktoren wider) usw.;
- Mehr als 80 % der Befragten würden **eine Erhöhung der Mindestbesatzung in einer höheren Stufe akzeptieren** (ohne die Notwendigkeit von Übergangsbestimmungen);
- Besondere Aufmerksamkeit sollte den **Schleppern** in den Seehäfen gewidmet werden, es sollte geprüft werden, ob sie in die Besatzungsstandards einbezogen oder davon ausgenommen werden sollten.