

## PROTOKOLL

### **Annahme der neuen Rheinschiffpersonalverordnung („RheinSchPersV“) (im schriftlichen Verfahren gefasster Beschluss vom 8. November 2022)**

1. Die Mannheimer Erklärung vom 17. Oktober 2018 verstärkt die in der Basler Erklärung (16. Mai 2006) festgelegten Ziele der ZKR in Bezug auf die Modernisierung und Harmonisierung des Rechtsrahmens für Berufsbefähigungen in der Binnenschifffahrt auf dem Rhein und in der Europäischen Union. Die ZKR wird darin beauftragt durch moderne Besatzungsvorschriften die Attraktivität des Sektors zu fördern, damit die Rheinschifffahrt weiterhin unter möglichst einfachen, klaren und harmonisierten rechtlichen Rahmenbedingungen operieren kann.
2. Die Richtlinie (EU) 2017/2397 des europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates (im Folgenden: die Richtlinie) verfolgt einen kompetenzbasierten Ansatz, im Gegensatz zum derzeitigen Recht, das erfahrungsbasiert ausgestaltet ist. Eine Anpassung des rheinischen Rechtsrahmens an die Vorschriften der europäischen Richtlinie und insbesondere an den neu eingeführten kompetenzbasierten Ansatz dient sowohl der Förderung der Mobilität von Besatzungsmitgliedern in der Binnenschifffahrt als auch der Attraktivität des Sektors sowie der Sicherstellung eines einheitlichen Systems auf dem gesamten Rhein.
3. Die ZKR hat in der Vergangenheit mit sieben Mitgliedstaaten der Europäischen Union Verwaltungsvereinbarungen über die Anerkennung von Schiffsführerzeugnissen und Fahrzeiten abgeschlossen, um Grundlagen für eine Harmonisierung der Rechtsvorschriften in Europa zu schaffen. Die ZKR gewährte bisher die Anerkennung der europäischen Befähigungszeugnisse nur nach Prüfung der Gleichwertigkeit der Vorschriften des antragstellenden Drittstaates, um die Sicherheit der Rheinschifffahrt zu gewährleisten, während die rheinischen Befähigungen in der gesamten Europäischen Union (EU) anerkannt wurden.
4. Die ZKR hat mit dem Beschluss 2015-I-3 gemeinsam mit der EU den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt („CESNI“) eingerichtet. Die Aufgaben dieses Ausschusses bestehen u. a. in der Annahme von Standards für Berufsbefähigungen und medizinische Tauglichkeit in der Binnenschifffahrt, auf welche die entsprechenden Regelwerke auf europäischer und internationaler Ebene, darunter die der EU und der ZKR, mit dem Ziel ihrer Anwendung verweisen.

In seiner Sitzung am 8. November 2018 in Prag hat CESNI für die gesamte Europäische Union und die Rheinschifffahrt vierzehn Standards angenommen, die zum Europäischen Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN) zusammengestellt wurden. Der ES-QIN 2018/1 enthält:

- Befähigungsstandards
- Standards für praktische Prüfungen
- Standards für die Zulassung von Simulatoren
- Standards für die medizinische Tauglichkeit

Diese einheitlichen Vorschriften gewährleisten die Sicherheit der Binnenschifffahrt und zielen darauf ab besatzungsbezogene Anforderungen zu definieren, um die Anerkennung der ausgestellten Befähigungszeugnisse zu gewährleisten. Dabei entspricht die Rolle von CESNI dem Bedarf, einen gemeinsamen Rahmen für ZKR und EU zu schaffen.

Am 15. Oktober 2019 wurde eine neue Ausgabe (2019/1) des ES-QIN veröffentlicht, die gegenüber dem ES-QIN 2018/1 mehrere Ergänzungen enthält, insbesondere hinsichtlich der Muster von Besatzungsdokumenten.

CESNI Standards sind *per se* nicht bindend. Die EU sowie die ZKR und andere internationale Organisationen wie auch einzelne Länder können die Standards zur Anwendung bringen, indem sie diese in ihren jeweiligen Rechtsrahmen aufnehmen.

5. Schwerpunkt der Abstimmungen zwischen der ZKR und der Europäischen Kommission war die Geltung von Besatzungsdokumenten auf dem Rhein, insbesondere der Wortlaut des § 3.02 RheinSchPersV.  
Die Sachverständigen der ZKR befürworteten eine Formulierung, aus der hervorgeht, dass beide, sowohl die nach Unionsrecht, als auch die nach der RheinSchPersV ausgestellten Besatzungsdokumente, auf dem Rhein gelten. Eine solche Formulierung ist notwendig, da die Richtlinie nicht *per se* auf dem Rhein zwischen Basel und dem offenen Meer anwendbar ist. Vor allem dient sie dazu, den einheitlichen Rechtsrahmen auf dem gesamten Rhein, als zwingende Voraussetzung für eine freie und gleichberechtigte Rheinschifffahrt aufrechtzuerhalten. So ist in § 3.02 vorgesehen, dass auf dem Rhein Unionsbefähigungszeugnisse sowie Schifferdienstbücher und Bordbücher, die gemäß der Richtlinie ausgestellt wurden, sowie Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die gemäß der RheinSchPersV ausgestellt wurden, gelten.
6. Die neue RheinSchPersV erkennt die Geltung von Unionsbefähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern, die gemäß der Richtlinie ausgestellt wurden, auf dem gesamten Rhein uneingeschränkt an.
7. Mit diesem Beschluss nimmt die ZKR eine vollständig überarbeitete RheinSchPersV an, um die in der Mannheimer Erklärung gesteckten Ziele der Harmonisierung und hohen Qualität in der Aus- und Weiterbildung zu erreichen, indem sie auf den ES-QIN 2019/1 verweist und eine Harmonisierung mit der Richtlinie vornimmt. Die Neufassung der Verordnung ist als Anlage beigefügt. Die bisher gültige RheinSchPersV, angenommen mit Beschluss 2010-I-8-Anlage 1 und in Kraft getreten am 1. Juli 2011, tritt mit dem Inkrafttreten der neuen RheinSchPersV außer Kraft.
8. Im Folgenden werden die Ergebnisse der Evaluierung gemäß den Leitlinien für die verordnungsrechtliche Tätigkeit der ZKR (Beschluss 2008-I-3) dargelegt.

#### **Bedürfnisse, auf welche die vorgeschlagenen Änderungen eingehen sollen**

Diese Änderungen dienen der Anpassung der RheinSchPersV, um einen harmonisierten und modernen Regelungsrahmen auf dem Rhein und anderen europäischen Binnenwasserstraßen zu gewährleisten.

Die in der RheinSchPersV enthaltenen Bestimmungen über das Schiffspersonal werden mit den neuen europäischen Bestimmungen in Einklang gebracht, indem der kompetenzbasierte Ansatz nach dem Vorbild der Richtlinie und die CESNI-Standards für Berufsbefähigungen, praktische Prüfungen, Zulassung von Simulatoren, medizinische Tauglichkeit und Muster von Besatzungsdokumenten in die RheinSchPersV aufgenommen und dadurch auf dem Rhein zur Anwendung gebracht werden.

Nachfolgend sind die Begründungen dieser Änderungen dargelegt, die eine Überarbeitung der RheinSchPersV rechtfertigen, um einheitliche Anforderungen an die Berufsbefähigungen festzulegen.

In der deutschen Sprachfassung wird der Titel der Verordnung mit den Titeln der anderen Verordnungen der ZKR vereinheitlicht und auf „Rheinschiffspersonalverordnung“ geändert.

## § 1.01

### Geltungsbereich

Die Bestimmung orientiert sich an § 2.01 alter Fassung, der einen Geltungsbereich für alle Vorschriften für Befähigungen und die Besatzung vorgab. Da es nach Anpassung der RheinSchPersV an die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2017/2397 keine besonderen Patentarten (Schifferpatent und Radarpatent) mehr gibt, konnte die Vorschrift für den Anwendungsbereich an den Anfang der Verordnung gestellt werden. Hinsichtlich der Berufsbefähigungen ist der Geltungsbereich identisch mit den Vorgaben der Richtlinie, umfasst aber mangels Zuständigkeit der ZKR keine Fähren. Die Umsetzung der Richtlinie für freifahrende Fähren erfolgt in den Mitgliedstaaten der ZKR, die auch Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, außerhalb der RheinSchPersV.

§ 1.01 RheinSchPersV definiert den Geltungsbereich für seine allgemeinen Bestimmungen, die Befähigungen und die Besatzung.

Ausnahmen von diesem Geltungsbereich können in spezifischen Vorschriften vorgesehen werden.

## § 1.02

### Begriffsbestimmungen

Die Bestimmung entspricht im Wesentlichen § 1.01 alter Fassung. Die Begriffsbestimmungen wurden unter Beachtung der Vorgaben der Richtlinie und des CESNI (Definition ES-QIN) ergänzt und an den ES-TRIN angepasst. Sie berücksichtigen gleichlautende Definitionen aus der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung stärker als bisher.

1. „Fahrzeug“: In dieser Begriffsbestimmung wird der Begriff „Fähre“ gestrichen, da Fähren nicht der Zuständigkeit der ZKR unterliegen. Die Umsetzung der Richtlinie in Bezug auf freifahrende Fähren erfolgt im nationalen Recht.

2. „Binnenschiff“: Anpassung des räumlichen Geltungsbereichs an den Sprachgebrauch der Richtlinie, die von Binnenwasserstraßen spricht. Ausnahmen für bestimmte isolierte Gewässer oder für saisonal genutzte Wasserstraßen wie in der Richtlinie sind auf dem ganzjährig genutzten, mit dem europäischen Netz verbundenen Rhein entbehrlich.

3. – 5. „Seeschiff“, „Motorschiff“, „Fähre“: Keine Änderung.

6. und 7. „Behördenfahrzeug“ und „Feuerlöschboot“: Die Richtlinie gilt nicht für Personen, die am Betrieb von Fahrzeugen beteiligt sind, die von Behörden und Notfalldiensten verwendet werden. Die Abmessungen dieser Fahrzeuge sind in den Staaten unterschiedlich. Die ZKR möchte die Festlegung der Länge der Fahrzeuge den Mitgliedstaaten überlassen.

8. – 10. „Schleppboot“, „Schubboot“, „Schleppkahn“: Keine Änderung.

11. „Schubleichter“: Änderung der Definition, um eine Übereinstimmung mit dem ES-TRIN herbeizuführen.

12. „Fahrgastschiff“: Keine Änderung.

13. und 14. „Tagesausflugsschiff“ und „Kabinenschiff“: Änderung der Definition, um eine Übereinstimmung mit dem ES-TRIN herbeizuführen.

15. „schwimmendes Gerät“: Keine Änderung.

16. „Sportfahrzeug“: Klarstellung im Hinblick auf die Richtlinie um zu verdeutlichen, dass es sich um Fahrzeuge handelt, die für Sport- und Freizeitzwecke bestimmt und hierfür nachweislich genutzt werden und an deren Bord Personen zu Sport- oder Freizeitzwecken fahren.

17. „Verband“: Keine Änderung.

18. alte Fassung RheinSchPersV: Die Delegationen haben beschlossen, die Begriffsbestimmung „Formation“ zu streichen, da sie nicht verwendet wird.

18. „starrer Verband“: entspricht Nummer 19 alte Fassung RheinSchPersV.

19. – 21. „Schubverband“, „gekuppelte Fahrzeuge“, „Schleppverband“: sprachliche Änderung betrifft nur französische Fassung.

22. Definition „Großverband“ wird aus der Richtlinie übernommen, unter Hinzufügung des Plurals bei „geschobenen Fahrzeugen“ in der deutschen, französischen und niederländischen Fassung (Übersetzungsfehler in der Richtlinie, die im Englischen von „craft“ (Plural „craft“) spricht, im Einvernehmen mit DG MOVE nach entsprechendem Mailaustausch).

23. und 24. „Länge“ und „Breite“: In schiffstechnische Begriffe verschoben.

25. Übernahme der Definition „Tiefgang“ aus der Richtlinie, um die Eindeutigkeit der RheinSchPersV zu erhöhen.
  26. Übernahme der Definition „Schiffsführer“ aus Artikel 3 (13) der Richtlinie mit einer leichten Anpassung da kein Verweis auf die Mitgliedsstaaten.
  27. – 28. „Besatzung“ und „Decksmannschaft“: Keine Änderung.
  29. Übernahme der Definition „Mitglieder einer Decksmannschaft“ aus Artikel 3 (9) der Richtlinie mit einer leichten Anpassung, da kein Verweis auf die „Binnenwasserstraßen der Union“.
  30. „Mindestbesatzung“: Keine Änderung außer einer neuen Bezugnahme auf Kapitel 19 statt Kapitel 3.
  31. „Bordpersonal“: Keine Änderung.
  32. „Sicherheitspersonal“: Die bisherigen Paragraphen der Kapitel 4, 4a und 5 hinsichtlich des Sicherheitspersonals wurden geändert. Eine Begriffsbestimmung wurde eingeführt, um zu verdeutlichen, dass auch der Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger zum Sicherheitspersonal auf dem Rhein gehören.
  33. Übernahme der Definition „Sachkundiger für Flüssigerdgas“ aus Artikel 3 (12) der Richtlinie.
  34. Übernahme der Definition „Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt“ aus Artikel 3 (11) der Richtlinie.
  35. „Fahrgast“: Keine Änderung.
  36. „Fahrzeit“: Anpassung der Begriffsbestimmung an die Begriffsbestimmung aus der Richtlinie.
  37. „Radarfahrt“: Sprachliche Vereinfachung.
  38. Übernahme der Definition „besonderes Risiko“ aus Artikel 3 (14) der Richtlinie.
  39. „Befähigungszeugnis“: Einführung des Begriffs des „Befähigungszeugnisses“, bei dem es sich um einen Nachweis der Befähigung handelt, der gemäß der RheinSchPersV ausgestellt wird.
- Streichen von Nummer 34 alte Fassung („Schifferpatent“).
40. Übernahme der Definition „Unionsbefähigungszeugnis“ aus Artikel 3 (7) der Richtlinie, leicht angepasst.
  41. „Sprechfunkzeugnis“: Übernahme der Definition aus Artikel 3 (10) der Richtlinie, leicht angepasst, da kein Verweis auf „Mitgliedsstaat“. Der spezifische Begriff bleibt mit den anderen rheinischen Verordnungen einheitlich, somit auch mit der Regionalen Vereinbarung über den Binnenschiffahrtfunk.
  42. „Rheinpatent“: Die Bezugnahme auf das entsprechende Kapitel wird aktualisiert.
  43. Übernahme der Definition „Schifferdienstbuch“ aus Artikel 3 (19) der Richtlinie.
  44. Übernahme der Definition „Bordbuch“ aus Artikel 3 (20) der Richtlinie.
  45. Übernahme der Definition „aktives Schifferdienstbuch“ oder „aktives Bordbuch“ aus Artikel 3 (21) der Richtlinie.
  46. Übernahme der Definition „Befähigung“ aus Artikel 3 (15) der Richtlinie.
  47. Übernahme der Definition „Führungsebene“ aus Artikel 3 (16) der Richtlinie.
  48. Übernahme der Definition „Betriebsebene“ aus Artikel 3 (17) der Richtlinie.
  49. „Binnenwasserstraße“: Einführung dieser Begriffsbestimmung entsprechend der Richtlinie (Artikel 3 (1)).
  50. „ADN“: Präzisierung, um in Übereinstimmung mit der jeweils geltenden Fassung zu sein.
  51. „Binnenschiffszeugnis“: Präzisierung in Übereinstimmung mit der Richtlinie (EU) 2016/1629 und der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO) im Rahmen der gegenseitigen Anerkennung der Binnenschiffszeugnisse.
  52. „Schiffsuntersuchungskommission“: Keine Änderung.
  53. und 54. „zuständige Behörde“ und „ausstellende Behörde“: Einführung einer Begriffsbestimmung von Begriffen, die in der RheinSchPersV benutzt werden.
  55. „Flüssigerdgas (LNG)“ Keine Änderung.
  56. „ES-TRIN“: Keine Änderung, nur Aktualisierung der Bezugnahme.
  57. Einführung einer Begriffsbestimmung zum „ES-QIN“, auf den die Verordnung Bezug nimmt.
  58. „STCW-Übereinkommen“: Einführung der Bezugnahme in Übereinstimmung mit der Richtlinie (Artikel 3 (8)).

### **§ 1.03**

#### **Anordnungen vorübergehender Art**

Überarbeitung des § 1.02 alte Fassung.

Die neue Nummer 1 sieht vor, dass Anordnungen vorübergehender Art in allen ZKR-Regelungen für Pilotprojekte oder neue Techniken eingesetzt werden.

Die neue Nummer 2 schränkt ein, dass die abweichenden Vorschriften mit den Vorgaben der Richtlinie und der anhängigen Unionsrechtsakten vereinbar sein müssen.

### **§ 1.04**

#### **Dienstanweisungen**

Keine Änderung, entspricht § 1.03 alter Fassung.

### **§ 1.05**

#### **Überwachung**

Die neu eingeführte Vorschrift entspricht dem Grundsatz des Artikels 27 der Richtlinie. Insbesondere wird ein Qualitätssicherungssystem vorgesehen, damit sichergestellt ist, dass die Ziele der Verordnung erreicht werden.

### **§ 1.06**

#### **Evaluierung**

Die neu eingeführte Vorschrift entspricht dem Grundsatz des Artikels 28 der Richtlinie. Durch eine Evaluierung wird der Grundstein dafür gelegt, dass die Bestimmungen in Zukunft bei Bedarf modernisiert werden können. Eine erste Evaluierung wird bis 17. Januar 2037 vorgesehen, anschließend mindestens alle zehn Jahre.

### **§ 2.01**

#### **Erfassung in einem digitalen Register**

1. Die neu eingeführte Vorschrift verweist auf Artikel 25 der Richtlinie, welcher die Mitgliedsstaaten verpflichtet, ein Register zur Erfassung der Daten von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern als Beitrag zu einer effizienten Verwaltung im Hinblick auf die Ausstellung, Verlängerung, Aussetzung und den Entzug von Befähigungszeugnissen zu führen. Nach Artikel 25 Absatz 1 der Richtlinie sind in dieses Register auch die nach Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie ausgestellten Urkunden aufzunehmen. Um eine vollständige Erfassung aller Daten zu gewährleisten, führen alle ZKR-Mitgliedsstaaten ein solches Register.

2. Der Informationsaustausch zwischen den ZKR-Mitgliedsstaaten und der EU-Kommission für die Zwecke der Evaluierung der Richtlinie, der Statistik und insbesondere der Wahrung der Sicherheit und der Leichtigkeit des Schiffsverkehrs wird dadurch erleichtert, dass die Mitgliedsstaaten Informationen dieser Art einschließlich der Daten der Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher melden, indem sie diese Informationen in die von der EU-Kommission betriebene Datenbank aufnehmen. Alle ZKR-Mitgliedsstaaten erhalten, unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gegenseitigkeit und der Wahrung der Belange des Datenschutzes, Zugang zur europäischen Datenbank für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt.

### **§ 3.01**

#### **Bezeichnung der Befähigungen**

1. Die Unterscheidung zwischen Mitgliedern der Decksmannschaft und des Maschinenpersonals bleibt erhalten. Sie entspricht Artikel 3 (9) der Richtlinie. Aufgrund der Begriffsbestimmung zu Besatzungsmitgliedern in § 1.02 Nummer 27 kann der erste Satz gestrichen werden. Um die Vorschrift zu modernisieren, fällt der Klammerzusatz „Schiffsjunge“ (FR: mousse; NL: scheepsjongen) weg, der aus älteren Fassungen der RheinSchPersV übernommen wurde.

2. Diese Vorschrift wird neu eingeführt, um die Befähigungen abschließend aufzuzählen. Der Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt und der Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) waren schon bisher in der RheinSchPersV enthalten und entsprechen den in Artikel 3 (11) und (12) der Richtlinie enthaltenen Befähigungen. Der Ersthelfer, der Atemschutzgeräteträger und das Sicherheitspersonal auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern, sind Befähigungen, die von der Richtlinie nicht behandelt werden. Sie bleiben in der RheinSchPersV unverändert bestehen.

### **§ 3.02**

#### **Geltung von Besatzungsdokumenten**

1. Mit dieser Regelung wird § 3.05 alte Fassung mit den Anforderungen der Richtlinie in Einklang gebracht.

Es wird an erster Stelle verdeutlicht, dass auf dem Rhein sowohl Dokumente, die gemäß den Anforderungen der Richtlinie, als auch Dokumente, die nach den Anforderungen der Verordnung ausgestellt wurden, gelten. Somit ist die Gleichwertigkeit der Dokumente, die auch in der Richtlinie unter Artikel 10 (2) ihren Ausdruck findet, in der Verordnung vorgesehen, was noch dadurch verstärkt wird, dass sie identischen Anforderungen entsprechen. Soweit anwendbar wird jeweils vorgesehen, dass der Nachweis durch ein Befähigungszeugnis nach der Verordnung bzw. eines Unionsbefähigungszeugnisses erfolgen kann.

In Satz 2 wird unter Buchstabe a festgelegt, dass der Schiffsführer seine Befähigung durch ein Befähigungszeugnis nach der Verordnung oder ein Unionsbefähigungszeugnis nachweisen kann, und andererseits wird hinzugefügt, dass entsprechend Artikel 12 Absatz 4 der Richtlinie im Befähigungszeugnis als Schiffsführer besondere Berechtigungen eingetragen sein können.

Für die Schifferdienstbücher der übrigen Mitglieder der Besatzung wird in Buchstabe b verdeutlicht, dass Befähigungszeugnis und Schifferdienstbuch für die übrigen Mitglieder der Besatzung in einem Dokument zusammengeführt sind, dies entspricht Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie.

Buchstabe c ergänzt, dass ein besonderes Befähigungszeugnis für die besondere Tätigkeit für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt und für Sachkundige für Flüssigerdgas (Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie), für Ersthelfer, Atemschutzgeräteträger und das Sicherheitspersonal auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern, existiert. Diese auch weiterhin in der RheinSchPersV enthaltenen Befähigungszeugnisse werden in der Neufassung der RheinSchPersV den gleichen Vorgaben hinsichtlich Ausstellung und Entzug unterworfen, die für diejenigen Zeugnisse gelten, die von der Richtlinie erfasst sind.

Zuletzt führt diese Vorschrift ein, dass für Seeschiffe, die auf dem Rhein betrieben werden, eine grundsätzliche Gleichwertigkeit der Befähigungen aus See- und Binnenschifffahrt, mit Ausnahme des Schiffsführers, gilt. Diese Regelung entspricht Artikel 4 Absatz 3 und Artikel 5 Absatz 2 der Richtlinie. In der bisherigen RheinSchPersV gab es eine entsprechende Ausnahme für Schiffsführer von Seeschiffen schon in § 3.20 Nummer 2. Diese Ausnahme wird nun auch für das Sicherheitspersonal neu eingeführt.

2. Die Möglichkeit, dass der Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer in einer anderen Befähigung als Mitglied der Decks Mannschaft mit Ausnahme des Leichtmatrosen eingesetzt werden kann, bleibt bestehen. Es wird auch eine entsprechende Vorschrift für den Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Steuermann, der auch als Decksmann, Matrose oder Bootsmann eingesetzt werden kann, eingeführt. Ebenfalls für den Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Bootsmann, der als Decksmann oder Matrose eingesetzt werden kann sowie den Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Matrose, der auch als Decksmann eingesetzt werden kann. Die Ausnahme dient dazu, die besondere Bedeutung der Ausbildung zu unterstreichen, da es keine Möglichkeit gibt den Leichtmatrosen zu ersetzen. Außerdem bleibt es weiterhin ausgeschlossen, dass der Schiffsführer den Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Maschinist ersetzt, da die Kompetenz eines Schiffsführers nicht notwendigerweise den Anforderungen des § 10.02 entspricht.

3. Diese Nummer ist eine Ergänzung zu Nummer 1 und deckt Qualifikationen, die in den materiellen Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2017/2397 nicht fallen. Er ermöglicht auch die Weiterentwicklung der Vorschriften mit Blick auf die Automatisierung und die Nutzung alternativer Kraftstoffe (zum Beispiel Methanol oder Wasserstoff).

### **§ 3.03**

#### **Ersatzausfertigung**

Die Vorschrift passt § 7.14 Nummer 5 alte Fassung mit Blick auf die Dokumente Befähigungszeugnis, Schifferdienstbuch und Bordbuch an und führt einen zusätzlichen Schritt bei der Ausstellung einer Ersatzausfertigung ein, um eine doppelte Verwendung des Zeugnisses zu vermeiden: Die ausstellende Behörde nimmt einen Eintrag in ihr nationales Register vor und stellt auf Antrag ein neues Befähigungszeugnis, Schifferdienstbuch oder Bordbuch aus. Es handelt sich um eine Maßnahme, die zusätzlich zum glaubhaft gemachten Verlust, helfen soll, Betrug und sonstige rechtswidrige Praktiken vorzubeugen. Die ausstellende Behörde beachtet gegenüber der europäischen Datenbank ECDB § 2.01 zur Anwendung der Vorschriften über die ECDB.

### **§ 3.04**

#### **Kosten**

Die Höhe der Kosten für die Prüfung oder Erteilung eines Befähigungszeugnisses, eines Schifferdienstbuches oder Bordbuches oder einer Ersatzausfertigung bestimmt sich weiterhin nach dem nationalen Recht der Mitgliedstaaten.

### **§ 4.01**

#### **Tauglichkeit der Besatzungsmitglieder**

Diese Vorschrift orientiert sich an § 3.03 alter Fassung, berücksichtigt Artikel 23 Richtlinie und verweist auf die Standards zur medizinischen Tauglichkeit im ES-QIN (Teil IV).

1. Diese Regelung entspricht Artikel 23 Absatz 6 der Richtlinie, die den Verweis auf die CESNI-Standards für die medizinische Tauglichkeit ausdrücklich vorsieht.

2. Diese Vorschrift entspricht im Wesentlichen § 3.03 Nummer 1 Buchstabe a und b. Weiterhin sieht eine Anlage zur RheinSchPersV ein Muster für einen Tauglichkeitsnachweis vor. Arbeiten an einem nicht verbindlichen Standard für ein international harmonisiertes medizinisches Zeugnis wurden im CESNI durchgeführt (Beschluss 2022-I-2). Es wird nicht mehr vorgesehen, dass es von der ZKR als gleichwertig anerkannte ärztliche Zeugnisse gibt. Durch die Annahme des Musters im CESNI ist eine Grundlage für einen international leicht verständlichen und einheitlich strukturierten Tauglichkeitsnachweis geschaffen worden. Die Bedingung, dass das medizinische Zeugnis nicht älter als drei Monate sein darf, bleibt unverändert und entspricht Artikel 23 Absatz 2 Satz 2 der Richtlinie. Der Tauglichkeitsnachweis ist von einem anerkannten Arzt auszustellen.

3. Die Regelung entspricht dem Grundsatz des Artikels 23 Absatz 5 der Richtlinie. Die Vorschrift stellt darüber hinaus klar, dass es sich um eine dauerhafte oder eine vorübergehende eingeschränkte Tauglichkeit handeln kann, auf deren Vorliegen auch der ES-QIN abstellt.

### **§ 4.02**

#### **Regelmäßige Überprüfung der Tauglichkeit**

Die Regelung tritt an die Stelle des § 3.04 alte Fassung.

1. Die Vorschrift entspricht dem Grundsatz des Artikels 23 Absatz 3 der Richtlinie. Im Gegensatz zur bisherigen Regelung ist nach der Überprüfung der Tauglichkeit beim Erwerb der ersten Befähigung (Erstuntersuchung) nicht nur für Schiffsführer, sondern auch für die übrigen Besatzungsmitglieder eine regelmäßige Überprüfung der Tauglichkeit schon vor der Vollendung des 65. Lebensjahres vorgesehen. Es wird also hinsichtlich des Zeitpunkts und der Häufigkeit der Überprüfung kein Unterschied mehr zwischen den Erfordernissen des Nachweises der Tauglichkeit für die unterschiedlichen Befähigungen gemacht. Die Altersgrenzen zur Gültigkeit des Nachweises der Tauglichkeit werden an die Vorgaben der Richtlinie angepasst und steigen somit von 50 auf 60 bzw. von 65 auf 70, wobei im letzteren Fall der Überprüfungszeitraum von einem auf zwei Jahre angehoben wird.

2. Diese Vorschrift ergänzt, was in Artikel 23 Absatz 4 der Richtlinie vorgesehen wird. Demnach muss der Nachweis der Tauglichkeit erbracht werden, wenn objektive Anhaltspunkte vorliegen, dass eine Person die Anforderungen an die Tauglichkeit nicht mehr erfüllt. Über diese Vorschrift hinaus sieht diese Regelung vor, dass die Versagung oder die Einschränkung der Tauglichkeit beseitigt werden kann, wenn der entsprechende Nachweis erfolgt.

3. Die Richtlinie regelt die Anerkennung von Nachweisen der Tauglichkeit nicht. Der Grundsatz der Vorlage des ärztlichen Zeugnisses bei der ausstellenden Behörde wird in Nummer 3 Satz 1 übernommen.

Entsprechend den bisherigen Regelungen der RheinSchPersV (§ 7.17 Nummer 2 und 3 alte Fassung) bleibt es darüber hinaus gemäß Satz 2 weiterhin möglich, das ärztliche Zeugnis auch bei einer anderen zuständigen Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens vorzulegen. Im Falle einer Erneuerung des Befähigungszeugnisses nach Satz 2 wird der Nachweis an die ausstellende Behörde weitergeleitet und die zuständige Behörde kann ein zeitlich beschränktes Rheinpatent bzw. Sportpatent ausstellen.

#### **§ 4.03**

##### **Tauglichkeit des Maschinisten**

An dieser Stelle wird eine neue Vorschrift eingeführt, die von § 3.03 alte Fassung abweicht. Ziel dieser Vorschrift ist es, durch die Aufnahme von medizinischen Kriterien für das Sehvermögen des Maschinisten die Mobilität von Maschinisten zu erleichtern. Nach dem ES-QIN ist es möglich, Besatzungsmitglieder mit bestimmten gesundheitlichen Einschränkungen (z. B. Farbenblindheit) aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs von nautischen Aufgaben auszuschließen, aber dennoch als Besatzungsmitglied einzusetzen.

Nach Artikel 3 (9) der Richtlinie ist der Maschinist vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgeschlossen. Die RheinSchPersV schließt das Maschinenpersonal in die Begriffsbestimmung „Besatzung“ (§ 1.02 Nummer 27) ein. Bezüglich der allgemeinen Tauglichkeit findet ES-QIN (Teil IV) Anwendung, da die Arbeitsbedingungen und Arbeitsbelastung des Maschinisten im Allgemeinen denen der übrigen Besatzungsmitglieder entsprechen. Die Anforderungen an das Sehvermögen des Maschinisten, die von nun an in der RheinSchPersV geregelt sind, sind allerdings weniger streng als die an die Mitglieder der Decksmannschaft, die Aufgaben der Schiffsführung wahrnehmen, um den Besonderheiten der Arbeit des Maschinisten gerecht zu werden.

#### **§ 5.01**

##### **Schifferdienstbuch**

Die RheinSchPersV unterscheidet zwischen den beiden Schifferdienstbüchern, indem es auf die beiden unterschiedlichen Modelle des CESNI verweist.

1. Die Vorschrift passt § 3.06 alte Fassung an die Anforderungen der Richtlinie an.

Als Nachweis der Befähigung für eine bestimmte Qualifikation tritt gemäß 3.02 Nummer 1 Buchstabe b für alle Besatzungsmitglieder außer dem Schiffsführer ein kombiniertes Dokument, das gleichzeitig Schifferdienstbuch und Befähigungszeugnis ist. Dies entspricht dem Grundsatz des Artikels 4 Absatz 1 der Richtlinie. Das Befähigungszeugnis im Schifferdienstbuch wird sowohl für Mitglieder der Decksmannschaft als auch das Maschinenpersonal ausgestellt. Folglich ist das Befähigungszeugnis in demselben Dokument wie der Nachweis von Fahrzeit enthalten. Bei Erwerb einer höheren Qualifikation durch Fahrzeit erfolgt der Eintrag der nächsten Qualifikation in dasselbe Schifferdienstbuch.

Für Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer steht nach § 3.02 Nummer 1 Buchstabe a ein gesondertes Schifferdienstbuch zur Verfügung, was den Vorgaben des Artikels 4 Absatz 2 der Richtlinie entspricht.

Für Inhaber eines Befähigungszeugnisses für eine besondere Tätigkeit, die nicht Mitglied der Besatzung sein müssen, gibt es in Anlehnung an Artikel 5 der Richtlinie gesonderte Befähigungszeugnisse, die nicht mit dem Nachweis von Fahrzeiten im Schifferdienstbuch verbunden sind. Dabei kann bei angestrebter Erneuerung des Befähigungsnachweises als Sachkundiger für LNG entsprechend Anhang I 4.2 der Richtlinie für den Nachweis der Fahrzeit an Bord von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden, das Befähigungszeugnis nach § 3.02 Nummer 1 Buchstabe a verwendet werden. Soll das Befähigungszeugnis durch eine erneute Prüfung der Qualifikation erfolgen, was im Fall des Sachkundigen für LNG, der kein Schiffsführer ist, gegeben ist, ist kein Nachweis von Fahrzeiten erforderlich.

In Anlehnung an Artikel 22 Absatz 1 der Richtlinie sind Angaben zu den Reisen und zu den Fahrzeiten im Schifferdienstbuch zu vermerken.



2. Nummer 2 der Vorschrift verweist auf das CESNI-Muster für ein kombiniertes Schifferdienstbuch mit Befähigungszeugnissen für Besatzungsmitglieder, die nicht Schiffsführer sind (ES-QIN, Teil V, Kapitel 2) und auf das CESNI-Muster für das Schifferdienstbuch für Schiffsführer (ES-QIN, Teil V, Kapitel 4). Dies entspricht Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie.

3. Der Wortlaut der Nummer 3 der Vorschrift orientiert sich an § 3.06 Nummer 3 alte Fassung, und erfüllt auch die Anforderungen des Artikels 22 Absatz 2 Satz 1 der Richtlinie.

4. Nummer 4 der Vorschrift passt § 3.06 Nummer 1 Satz 2 alte Fassung durch das Einfügen der Anforderung, dass das Schifferdienstbuch für den Eintrag von Daten geöffnet sein muss, an Artikel 22 Absatz 6 der Richtlinie an.

5. Nummer 5 behält § 3.06 Nummer 4 Buchstabe a alter Fassung bei. Buchstabe b wird gestrichen, da gemäß Nummer 3 bereits eine Frist von 15 Monaten zur Validierung besteht.

6. Nummer 6 der Vorschrift entspricht § 3.06 Nummer 6 alte Fassung mit einer der Richtlinie geschuldeten Änderung. Es wird nicht mehr vorgesehen, dass für den Steuermann, der nicht den Erwerb eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer anstrebt, die Validierung von Fahrzeiten entbehrlich ist.

Die Vorschrift zu „Anrechnung von Fahrzeiten“ wird gestrichen, s. Begriffsbestimmung in § 1.02, Nummer 36.

Regelungen arbeitsrechtlicher Art einschließlich der Regelungen der Europäischen Union und tarifvertragliche Bestimmungen bleiben unberührt.

## **§ 5.02**

### **Nachweis von Fahrzeiten und Streckenfahrten**

1. Diese Vorschrift passt § 3.09 alte Fassung an die neuen Anforderungen an.

Zur Erleichterung der Mobilität der Arbeitnehmer und der Sicherheit des Schiffsverkehrs werden nach Nummer 1 der Vorschrift die Schifferdienstbücher der ZKR- und EU-Mitgliedsstaaten nach einheitlichen Vorgaben entsprechend dem CESNI-Muster ausgestellt, was den Nachweis von Fahrzeiten und Streckenfahrten ebenfalls erleichtert. Eine Unterscheidung zwischen Fahrzeiten auf dem Rhein und anderen Binnenwasserstraßen der Union ist in den Mustern nicht mehr vorgesehen. Entsprechende ausdrückliche Anerkennungen von ab dem 18. Januar 2022 ausgestellten Schifferdienstbüchern sind für Inhaber von Unionsbefähigungszeugnissen auf dem Rhein entbehrlich, die entsprechende Anlage ist aufzuheben.

2. Nummer 2 dieser Vorschrift passt den § 3.09 Nummer 2 alte Fassung an die Richtlinie an und erlaubt, dass in eng begrenzten Ausnahmefällen andere Urkunden an die Stelle von Schifferdienstbüchern treten können. Es handelt sich um eine Ausnahme für den Nachweis von Fahrzeiten auf nationalen Binnenwasserstraßen in der Union, die nicht mit anderen Staaten verbunden sind und für die keine Befähigungszeugnisse nach der Richtlinie in einem mit dem Schifferdienstbuchkombinierten Dokument ausgestellt werden (zum Beispiel isolierte Seen). Diese Regelung entspricht Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie.

Der dritte Satz der Vorschrift bezüglich des Nachweises der Fahrten und Fahrzeiten im Rahmen des Behördenpatentes bleibt unverändert.

3. Nummer 3 der Vorschrift hat in der Praxis nur für Schiffsführer Bedeutung, die zusätzlich zum Befähigungszeugnis als Schiffsführer ein Befähigungszeugnis als Maschinist erwerben möchten.

4. Nummer 4 der Vorschrift entspricht § 3.09 Nummer 4 alter Fassung und enthält keine Änderung.

5. Nummer 5 der Vorschrift entspricht § 3.09 Nummer 5 alter Fassung und enthält keine Änderung.

6. Nummer 6 der Vorschrift passt eine Bezugnahme leicht an, da nur noch Urkunden nach Nummer 2 in einer Amtssprache der ZKR vorgelegt werden müssen. Die Lesbarkeit von anderen nationalen Zeugnissen nach der Richtlinie wird durch die Vereinheitlichung der Muster, die von der ZKR und der Union verwendet werden, gewährleistet. Die Vorschrift entspricht im Übrigen § 3.09 Nummer 6 alter Fassung.

## **§ 6.01**

### **Zulassung eines Ausbildungsprogrammes**

Gemäß Artikel 17 Absatz 2 der Richtlinie stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Befähigung durch eine unter der Verantwortung einer Verwaltungsbehörde durchgeführte Prüfung oder durch ein anerkanntes Ausbildungsprogramm nachgewiesen wird. Die RheinSchPersV sieht für alle unter die Richtlinie fallenden Befähigungen die Wahl der Art und Weise des Kompetenznachweises vor.

Als Teil des in der Richtlinie geforderten Qualitätsmanagementsystems müssen die Ausbildungseinrichtungen die Kompetenz ihrer Ausbilder für Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt und Sachkundigen für LNG nachweisen, wie dies im ADN geschieht, und eine angemessene Information der für die Genehmigung eines Ausbildungsprogramms zuständigen Behörde sicherstellen.

Die RheinSchPersV sieht Bestimmungen für den Erwerb von Befähigungsnachweisen durch behördliche Befähigungsprüfungen und zugelassene Ausbildungsprogramme vor. Beide können Zeugnisse berücksichtigen, die nach Abschluss von Ausbildungsprogrammen ausgestellt wurden.

1. Diese Vorschrift wird aufgrund von Artikel 19 der Richtlinie neu eingeführt. Satz 1 entspricht dem Grundsatz des Artikels 19 Absatz 2 der Richtlinie, der bestimmte einheitliche Mindestanforderungen in Bezug auf Inhalt und Organisation für die Zulassung von Ausbildungsprogrammen vorsieht. Ziel dieser einheitlichen Mindestanforderungen ist es, unnötige Hemmnisse für den Berufseintritt (z. B. zusätzliche Prüfungen für Bewerber, die die erforderlichen Fertigkeiten bereits im Rahmen ihrer Ausbildung erworben haben) zu beseitigen.

Satz 2 dieser Regelung geht über den Inhalt der Richtlinie hinaus. Eine Dienstanweisung soll die Dokumente, die für die Zulassung eines Ausbildungsprogramms vorgelegt werden müssen, einheitlich festlegen, um das bisher vorhandene Niveau der engen und vertrauensvollen Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten der ZKR bei der Zulassung von Ausbildungsprogrammen beizubehalten. So sind zum Beispiel wie bisher in der Dienstanweisung für die Zulassung von Ausbildungsprogrammen für den Sachkundigen für LNG, die § 15.05 konkretisiert, auch die Elemente aufgelistet, die für die Abnahme einer theoretischen Prüfung erforderlich sind, während Details für die entsprechende praktische Prüfung bereits in einem CESNI Standard festgelegt sind.

2. Diese Vorschrift entspricht Artikel 19 Absatz 3 der Richtlinie, damit die Zeugnisse, die im Rahmen von zugelassenen Ausbildungsprogrammen von anderen Staaten nach der Richtlinie erteilt werden, in den ZKR Mitgliedsstaaten für die Ausstellung der Befähigungszeugnisse anerkannt werden.

3. Die Vorschrift, die hier eingeführt wird, orientiert sich an Artikel 19 Absatz 5 Satz 1 und 2 der Richtlinie. Für die nach der RheinSchPersV zugelassenen Ausbildungsprogramme sammelt die ZKR die Informationen der zuständigen Behörden bezüglich der Aufhebung und Suspendierung der Zulassung. Die ZKR hat auch die Aufgabe, das Verzeichnis der zugelassenen Ausbildungsprogramme elektronisch zu veröffentlichen.

4. In Artikel 19 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Richtlinie wird vorgesehen, dass die Staaten die Bewertung und Sicherung der Qualität der Ausbildungsprogramme gewährleisten. Während auf eine Befristung der Zulassung in der RheinSchPersV ebenso wie in der Richtlinie verzichtet wird, ermöglicht eine Prüfung der Vorlage der Anforderungen nach zehn Jahren die Durchführung einer Kontrolle außerhalb der jederzeit möglichen anlassbezogenen oder stichprobenartigen Kontrolle der Zulassungsvoraussetzungen.

5. Satz 1 entspricht Artikel 19 Absatz 4 der Richtlinie. Satz 2 entspricht einer Negativformulierung des Artikels 19 Absatz 3 der Richtlinie. Die Zulassung eines Ausbildungsprogramms bei Ablegung der Prüfung ist für die Gültigkeit des Befähigungszeugnisses entscheidend. Ist das Ausbildungsprogramm nicht mehr zugelassen, dürfen Prüfungen, die nach dem Widerruf oder der Aussetzung der Zulassung des Ausbildungsprogramms durchgeführt wurden, nicht bei der Ausstellung eines Befähigungszeugnisses berücksichtigt werden.

## **§ 7.01**

### **Zulassung zur behördlichen Befähigungsprüfung**

1. Die Vorschrift des § 7.11 Nummer 1 Satz 1 alte Fassung wird in dem Sinne angepasst, dass sie nicht mehr nur auf die Prüfung zum Erwerb eines Patents, sondern auf jede behördliche Befähigungsprüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses angewendet werden kann. Damit übernimmt die RheinSchPersV den Grundsatz, dass kompetenzbasierte Prüfungen grundsätzlich für den Erwerb jeder Qualifikation und nicht mehr nur für den Erwerb eines Befähigungszeugnisses für Schiffsführer erforderlich sind.

2. Da in einer Prüfung zuvörderst die Qualifikation eines Kandidaten geprüft wird und nicht dessen Tauglichkeit, die sich jederzeit ändern kann, bestimmt die Vorschrift ähnlich wie § 7.11 Nummer 1 Satz 2 und 4 alte Fassung ferner, dass auch bei einer eingeschränkten Tauglichkeit eine behördliche Befähigungsprüfung durchgeführt werden kann.

## **§ 7.02**

### **Inhalt der behördlichen Befähigungsprüfung**

1. Die Vorschrift passt § 7.12 alte Fassung an das Verfahren für behördliche Befähigungsprüfungen für alle Qualifikationen an.

Es erfolgen mehrere sprachliche Anpassungen, die mit der Terminologie der Richtlinie (s. Artikel 18 Absatz 1) übereinstimmen.

§ 7.12 Nummer 2 alte Fassung wird in dieser neuen Regelung präzisiert und Einzelheiten nicht mehr nur in Dienstanweisungen geregelt. Alle behördlichen Befähigungsprüfungen bestehen mindestens aus einem theoretischen, in einigen Fällen aus einem theoretischen und praktischen Teil. Dies entspricht den Anforderungen des Artikels 17 Absatz 3 der Richtlinie.

2. Gegenüber § 7.12 Nummer 3 alte Fassung erfolgen keine Änderungen.

## **§ 7.03**

### **Prüfungskommission für behördliche Befähigungsprüfungen**

1. In Nummer 1 erfolgt eine sprachliche Anpassung von § 7.08 Nummer 1 alte Fassung, s. Begriffsbestimmung in § 1.02 Nummer 53 „zuständige Behörde“.

2. Artikel 18 Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie besagt, dass die Prüfung von qualifizierten Prüfern durchgeführt werden muss. Dieser Anforderung entsprechend wird § 7.08 Nummer 2 alte Fassung angepasst.

3. Diese neu eingeführte Vorschrift entspricht dem Grundsatz des Artikels 18 Absatz 5 der Richtlinie.

## **§ 8.01**

### **Aussetzen der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses**

1. Mit dieser Vorschrift wird § 7.20 Nummer 1 alte Fassung angepasst. Die Vorschrift zum Aussetzen der Gültigkeit betrifft von nun alle Befähigungszeugnisse für unterschiedliche Qualifikationen und nicht mehr nur Rheinpatente. Diese Vorschrift steht im Einklang mit Artikel 14 Absatz 2 der Richtlinie und schafft auch in Hinblick auf diese Bestimmung identische Anforderungen in der RheinSchPersV.

2. Nummer 2 der Vorschrift entspricht dem Grundsatz der Kontrolle der Tauglichkeit des Artikels 23 Absatz 4 der Richtlinie und tritt an die Stelle des § 7.20 Nummer 2 alte Fassung. Es wird des Weiteren vorgesehen; dass der Inhaber des Befähigungszeugnisses die entstandenen Kosten nur zahlt, wenn die objektiven Anhaltspunkte bestätigt werden.

3. Nummer 3 der Vorschrift ist strenger als die Regelung des Artikels 14 Absatz 2 der Richtlinie. Die zuständigen Behörden können nicht nur die Gültigkeit des Befähigungszeugnisses aussetzen, sondern zusätzliche Nebenbestimmungen vorsehen, was bisher schon in der RheinSchPersV ermöglicht war und dem nationalen Verwaltungsrecht in den Mitgliedstaaten sowohl der ZKR als auch der EU entspricht.

4. Nummer 4 Satz 1 der Vorschrift entspricht den Anforderungen des Artikels 14 Absatz 3 der Richtlinie. In der Datenbank werden die Informationen bezüglich des Aussetzens des Befähigungszeugnisses erfasst; dies erleichtert die effiziente Verwaltung von Befähigungszeugnissen.

Satz 2 entspricht § 7.20 Nummer 2 Buchstabe b alte Fassung. Satz 3 entspricht § 7.20 Nummer 1 Buchstabe a Satz 3 alte Fassung.

5. Nummer 5 der Vorschrift entspricht § 7.20 Nummer 3 alte Fassung. In dieser Vorschrift erfolgen zwei Anpassungen: Zum einen wird auf die Besonderheit eingegangen, dass das Befähigungszeugnis nur in seinem physischen Format der zuständigen Behörde vorgelegt werden kann, zum anderen erfolgt das nach dem Ermessen der zuständigen Behörde (auf deren Verlangen).

## **§ 8.02**

### **Entzug des Befähigungszeugnisses**

1. Die Vorschrift entspricht Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie und modernisiert die Vorgaben zum Entzug des Befähigungszeugnisses in zweierlei Hinsicht (§ 7.22 Nummer 1 alte Fassung). Zum einen sprachlich durch die Bezugnahme auf die „Befähigungszeugnisse für Schiffsführer“, die das Rheinpatent, das Sportpatent und das Behördenpatent umfasst, und zum anderen mit neuen Bezugnahmen auf die entsprechenden Regelungen für die Befähigungszeugnisse für Schiffsführer in Kapitel 12, die eine spezielle Eignung des Schiffsführers, an Bord eine Leitungsfunktion auszuüben, vorsehen. Artikel 14 Absatz 1 der Richtlinie sieht den Entzug eines Befähigungszeugnisses oder einer besonderen Berechtigung vor: Die Voraussetzungen für den Entzug sind in der Richtlinie in Grundzügen definiert, die hier näher konkretisiert werden. Die Formulierung verdeutlicht zudem, dass der Entzug eine deutlich folgenreichere Maßnahme als die befristete Aussetzung der Gültigkeit ist, die umgekehrt in anderen Fällen von Verstößen als weniger einschränkende Maßnahme in Betracht kommt.

2. Nummer 2 der Vorschrift sieht den entsprechenden Entzug des Befähigungszeugnisses für besondere Tätigkeiten vor. Die Regelung nimmt Bezug auf die Vorschriften, die die Anforderungen zur Ausübung dieser besonderen Tätigkeiten spezifizieren. Auch die Nichterfüllung der Tauglichkeit kann zum Entzug eines solchen Befähigungszeugnisses führen.

3. Nummer 3 der Vorschrift entspricht § 3.07 Nummer 3 alte Fassung: Da sich das von CESNI beschlossene Muster verändert hat, und es kein Deckblatt mehr gibt, kommt es zur Anpassung der Seitenzahl.

4. Nummer 4 der Vorschrift modernisiert § 7.22 Nummer 2 alte Fassung:

Es kommt zu einer sprachlichen Anpassung bezüglich des Rheinpatents, das durch jedes Befähigungszeugnis ersetzt wird und zu einer Verdeutlichung, dass es sich um eine medizinische Auflage oder Beschränkung handelt. Schließlich wird der entsprechende Verweis auf den bisherigen § 7.14 Nummer 2 durch eine neue Bezugnahme auf § 4.01 Nummer 4 ersetzt.

5. Nummer 5 der Vorschrift modernisiert § 7.22 Nummer 3 alte Fassung, da von nun an auch ein elektronisches Befähigungszeugnis möglich ist.

6. Nummer 6 der Vorschrift passt § 7.22 Nummer 4 alte Fassung sprachlich an.

7. § 7.22 Nummer 5 alte Fassung, die eine besondere Regelung nur für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer darstellte wird gestrichen.

Nummer 7 der Vorschrift passt § 7.22 Nummer 6 an die Richtlinie an, der Eintrag in der Datenbank ist notwendig (Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie). Diese Vorschrift verdeutlicht die Zusammenarbeit zwischen ZKR, den zuständigen Behörden und den ausstellenden Behörden.

## **§ 8.03**

### **Sicherstellung des als physisches Dokument ausgestellten Befähigungszeugnisses**

1. Die Maßnahme der Sicherstellung des Befähigungszeugnisses ist in der Richtlinie nicht vorgesehen. Die bewährte, bestehende Regelung über die enge Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten der ZKR in § 7.24 alte Fassung wird an die neuen Begrifflichkeiten angepasst.

In diesem Sinne erfolgt verglichen mit § 7.24 Nummer 1 alte Fassung eine neue Bezugnahme auf § 8.02 und § 8.01 und eine sprachliche Anpassung.

2. § 7.24 Nummer 2 alte Fassung: Sprachliche Anpassung

3. § 7.24 Nummer 3 alte Fassung: Neue Bezugnahme auf § 8.01 Nummer 1 und sprachliche Vereinfachung

4. § 7.24 Nummer 4 alte Fassung: Sprachliche Anpassung

## **§ 9.01**

### **Befähigungen auf Einstiegs- und Betriebsebene**

1. Die Vorschrift wird neu eingeführt, um den Anwendungsbereich des Abschnitts zu definieren. Der Richtlinie entsprechend unterscheidet die RheinSchPersV Einstiegs-, Betriebs- und Führungsebene.

Der erste Satz übernimmt die Zuordnung des Anhangs I.1 der Richtlinie. In der deutschen Sprachfassung gibt es eine leichte sprachliche Änderung im Vergleich zu Anhang I der Richtlinie: „Einstiegsstufe“ ersetzt „Einstiegsniveau“ als Gegenstück zu „Betriebsebene“.

Die Zuordnung von Matrose, Bootsmann und Steuermann zur Betriebsebene entspricht Artikel 3 (17) und Anhang I.2 der Richtlinie.

2. Indem die ZKR den Maschinisten den bisherigen Einordnungen des Maschinenpersonals folgend auf der Betriebsebene verortet, nimmt sie einen Gestaltungsspielraum wahr, da die Richtlinie nach Artikel 2 Absatz 1 ausschließlich für „Mitglieder einer Decksmannschaft, ...“ gilt und der Maschinist in Artikel 3 (9) davon ausgeschlossen wird.

### **§ 10.01**

#### **Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten**

Der neue Titel der Vorschrift entspricht dem Titel des Anhangs I der Richtlinie.

Die Bestimmung orientiert sich an § 3.02 Satz 1 alter Fassung, der die Voraussetzungen für die Befähigung enthält.

Nach Anpassung der RheinSchPersV an die Vorgaben der Richtlinie wird in Einstiegs-, Betriebs- und Führungsebene unterschieden.

Decksmann und Leichtmatrose gehören zur Einstiegsebene, Matrose, Bootsmann und Steuermann zur Betriebsebene.

Die Anforderungen an das Maschinenpersonal (Maschinist) werden separat in § 10.02 geregelt.

1. Diese Vorschrift entspricht dem Anhang I 1.1. der Richtlinie und passt den bisherigen § 3.02 Satz 1 Nummer 1 an die Anforderungen der Richtlinie an.

2. Diese Vorschrift entspricht dem Anhang I 1.2. der Richtlinie und passt den bisherigen § 3.02 Satz 1 Nummer 2 an die Anforderungen der Richtlinie an.

Es gibt einen sprachlichen Unterschied mit der Richtlinie: Anders als im Text der Richtlinie, wo in der deutschen Fassung vom „Auszubildenden“ die Rede ist, wird wie in der französischen und niederländischen Version der Richtlinie der Begriff „Leichtmatrose“ („matelot léger“ / „lichtmatroos“) beibehalten, der den Auszubildenden in der Binnenschifffahrt bezeichnet.

Es erfolgt ein Verweis auf Kapitel 6, das die Anforderungen für die Zulassung eines Ausbildungsprogrammes vorsieht.

3. Diese Vorschrift entspricht dem Anhang I 2.1. der Richtlinie und passt den bisherigen § 3.02 Satz 1 Nummer 3 an die Anforderungen der Richtlinie an.

Es ist nicht mehr möglich, die Befähigung als Matrose nur noch durch Fahrzeit zu erreichen. Die Befähigung muss durch eine Prüfung der Kompetenz auf Betriebsebene nachgewiesen werden. Zusätzlich wird die Möglichkeit für Berufsquereinsteiger als Matrose zu arbeiten erleichtert und auch das Mindestalter der zweiten Alternative wird von 19 auf 18 Jahre gesenkt.

Es erfolgt ein Verweis auf Kapitel 6 der RheinSchPersV, das die Anforderungen für die Zulassung eines Ausbildungsprogrammes vorsieht.

4. Diese Vorschrift entspricht dem Anhang I 2.2. der Richtlinie und passt den bisherigen § 3.02 Satz 1 Nummer 4 an die Anforderungen der Richtlinie an.

Die Befähigung als Bootsmann kann nach Buchstabe a durch Fahrzeit erreicht werden, vorausgesetzt, der Bewerber hat zusätzlich die Prüfung als Matrose (Betriebsebene) bestanden. Die Befähigung muss durch eine Prüfung der Kompetenz auf Betriebsebene und zusätzliche Fahrzeit nachgewiesen werden.

Es erfolgt ein Verweis auf Kapitel 6, das die Anforderungen für die Zulassung eines Ausbildungsprogrammes enthält.

5. Diese Vorschrift entspricht dem Anhang I 2.3. der Richtlinie und passt den bisherigen § 3.02 Satz 1 Nummer 5 an die Anforderungen der Richtlinie an.

Nach Buchstabe a kann die Befähigung als Steuermann durch Fahrzeit erworben werden, vorausgesetzt der Bewerber hat die Prüfung als Matrose (Betriebsebene) bestanden und ist im Besitz eines geltenden Sprechfunkzeugnisses. Das Erfordernis eines Sprechfunkzeugnisses für den Steuermann wird neu eingeführt.

In § 10.01 Nummer 5 c) wird der Begriff „Kapitän“ („capitaine“/ „kapitein“) verwendet, der den Schiffsführer auf einem Seeschiff beschreibt. Die Attraktivität eines Wechsels in die Binnenschifffahrt wird für diese Berufsgruppe dadurch erhöht, dass sie nicht beim Wechsel von der See- in die Binnenschifffahrt zunächst als Matrose eingestuft wird.

## **§ 10.02**

### **Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten des Maschinisten**

Die Richtlinie sieht keine Mindestanforderungen für den Maschinisten vor. Der Maschinist ist in der RheinSchPersV jedoch für bestimmte Fahrgastschiffe und Zusammenstellungen von Fahrzeugen als Besatzung vorgesehen.

Der neue §10.02 modernisiert den Inhalt des bisherigen § 3.02 Satz 1 Nummer 7.

Das Mindestalter des Maschinisten bleibt unverändert.

Die erste Variante wurde um die Mechatronikerbranche erweitert, um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass auch die technischen Anlagen in der Binnenschifffahrt zu einem immer größeren Anteil aus elektronischen Bestandteilen bestehen. Denn ein Mechatroniker vereint insbesondere die Gebiete der Mechanik, der Elektronik sowie der Informationstechnik.

In der zweiten Variante ist die Fahrzeit in Tagen bemessen, wie es dem neuen § 1.01 Nummer 36 entspricht.

## **§ 10.03**

### **Gültigkeit und Ausstellung der Befähigungszeugnisse für die Einstiegs- und die Betriebsebene**

Diese Vorschrift entspricht Artikel 11 Absatz 4 der Richtlinie. Es wird auf § 4.02 Nummer 1 verwiesen, der auf § 4.01 Nummer 1 Bezug nimmt und somit auf die Voraussetzungen des ES-QIN für die medizinische Tauglichkeit (Teil IV) verweist.

Die Vorschrift enthält entsprechend Artikel 11 Absatz 3 der Richtlinie einen direkten Verweis auf das Muster des ES-QIN für Befähigungszeugnisse für die Einstiegs- und Betriebsebene, das ein mit Befähigungsnachweisen kombiniertes Schifferdienstbuch für Mitglieder der Decksmannschaft vorsieht. Das Muster sieht ebenfalls ausdrücklich den Eintrag der Befähigung als Maschinist vor.

## **§ 11.01**

### **Patentpflicht**

1. Der Titel der Vorschrift wurde angepasst, da es im Einklang mit der Richtlinie keine Unterscheidung zwischen Schiffer- und Radarpatent mehr gibt.

Die Begriffsbestimmung zu „Schifferpatent“ fällt weg. Im Übrigen passt die Vorschrift § 6.02 Nummer 1 alte Fassung an das Erfordernis an, das auf dem Rhein zum Führen eines Fahrzeuges entweder ein Unionsbefähigungszeugnis als Schiffsführer nach der Richtlinie oder durch ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer nach der Verordnung erforderlich ist.

2. § 11.02 Nummer 2 modernisiert § 6.02 Nummer 3 alte Fassung. Es ist möglich, auf Abschnitten, die keine Strecken mit besonderem Risiko sind, ein Fahrzeug mit einem als dem Sport- oder Behördenpatent gleichwertig anerkannten Patent zu führen.

Personen, die Schiffsführer von Sport- (§ 12.02) und von Behördenfahrzeugen (§ 12.03) sind, sind vom Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen (Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a) und c)).

Die Mitgliedstaaten der ZKR können anstelle eines Rhein-Sportpatents oder eines Rhein-Behördenpatents nationale Schiffsführerzeugnisse anerkennen.

3. Diese Vorschrift entspricht § 6.02 Nummer 4 alte Fassung. Es gibt zwei Änderungen. Zum einen wird die Maximallänge der betroffenen Fahrzeuge von 15 auf 20 m erhöht, da die Richtlinie laut Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a erst für Schiffe mit einer Länge von 20 m und mehr gilt, und man so eine einheitliche Regelung für diese Fahrzeuge mit einer Länge unter 20 m findet. Zum anderen erfolgt eine sprachliche Anpassung in Anlehnung an die Richtlinie („Binnenwasserstraßen“ (Definition in § 1.02 Nummer 49)).

4. Diese Vorschrift tritt an die Stelle des § 6.02 Nummer 5 alte Fassung. Die Grenzen, unterhalb derer nationale Regelungen für die Fahrt ohne ein Patent getroffen werden können, werden von 15 auf 20 m und von 3,68 auf 11,03 kW (15 PS) angehoben. In Buchstabe d wird zur Klarstellung eine ausdrückliche Ausnahme, welche die Patentpflicht für Fahrzeuge der Streitkräfte betrifft in die Verordnung aufgenommen. Die entsprechende Praxis war von den Mitgliedstaaten bereits seit den 1960er Jahren in internen Beratungen vereinbart worden.

## **§ 11.02**

### **Patentarten**

Mit der Modernisierung der §§ 6.02 bis 6.04 alte Fassung wird die Unterscheidung von Kleinem Patent und Großem Patent – je nach Fahrzeuglänge, -art bzw. Anzahl zulässiger Fahrgäste abgeschafft. Eine Umfrage bei den zuständigen Behörden hat ergeben, dass kaum noch kleine Patente ausgestellt wurden. Für gewerblich genutzte Fahrzeuge gibt es im Gleichklang mit der Richtlinie von nun an nur noch ein einheitliches Rheinpatent zum Führen aller Fahrzeuge.

Sportpatent und Behördenpatent bleiben erhalten, die Richtlinie findet in diesem Bereich keine Anwendung. Das Sportpatent gilt allerdings nur noch für Sportfahrzeuge zwischen 20 m (statt 15 m) und 25 m Länge oder die mit einer Antriebsmaschine von mehr als 11,03 kW ausgerüstet sind. Bei den Behördenfahrzeugen und Feuerlöschbooten ist keine Längenbegrenzung mehr vorgesehen.

§ 6.03 alte Fassung zur Radarpatentpflicht fällt weg, es gibt kein gesondertes Radarpatent mehr. Das Fahren unter Radar wird zu einer besonderen Berechtigung des Schiffsführers nach § 13.02, entsprechend Artikel 6 c) der Richtlinie.

Satz 2: Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 11.02 Nummer 3.

## **§ 12.01**

### **Rheinpatent**

1. Diese Vorschrift passt § 7.01 alte Fassung an die Mindestanforderungen für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses für Schiffsführer gemäß Anhang I 3.1. der Richtlinie an.

Die Vorschrift übernimmt die vier Alternativen des Anhangs I 3.1. der Richtlinie. Es erfolgen leichte Anpassungen an den Kontext der RheinSchPersV.

Der Verweis auf die Zulassung des Ausbildungsprogramms auf Führungsebene bezieht sich auf Kapitel 6 RheinSchPersV.

In Buchstabe b wird verdeutlicht, dass das Befähigungszeugnis als Steuermann nach der RheinSchPersV und der Richtlinie gleichwertig sind, dies entspricht Anhang I 3.1. b) zweiter Gedankenstrich.

Aus Buchstabe d ergibt sich eine verbesserte Anerkennung der Berufserfahrung für Quereinsteiger aus der Seeschifffahrt, die in der Rheinschifffahrt bisher stets als Matrose beginnen mussten.

2. § 7.01 Nummer 3 alte Fassung wird geändert. Es erfolgt ein Verweis auf § 4.01, der auf die Voraussetzungen des ES-QIN für die medizinische Tauglichkeit (Teil IV) verweist.

Für die beruflichen Kenntnisse und Fertigkeiten wird auf ES-QIN Teil I, Kapitel 2 verwiesen.

3. Die Richtlinie weist in Artikel 17 Absatz 4 auf die Standards für praktische Prüfungen hin, sie sieht nichts für theoretische Prüfungen vor. Um der Richtlinie zu entsprechen, verweist die neue Fassung auf Teil II, Kapitel 4 des ES-QIN für die praktische Prüfung. Da neben der Prüfung der dort aufgelisteten praktischen Prüfungselemente auch die Kenntnis in einer theoretischen Prüfung geprüft werden muss, wird auf die Befähigungsstandards nach dem ES-QIN, Teil I Kapitel 2 verwiesen. Anders als für die praktische Prüfung enthält der ES-QIN noch keinen einheitlichen Standard für theoretische Prüfungen.

4. Diese Vorschrift detailliert die Ausführung der praktischen Prüfung. In Übereinstimmung mit Artikel 17 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie sieht diese Vorschrift vor, dass für die praktische Prüfung des Schiffsführers sowohl Fahrzeuge als auch Simulatoren eingesetzt werden können.

## **§ 12.02**

### **Sportpatent**

1. Diese Vorschrift entspricht im Wesentlichen § 7.03 alte Fassung, es gibt einige Neuerungen.

Die Richtlinie schließt „Personen, die Binnenwasserstraßen zu Sport- und Erholungszwecken befahren“ in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a von ihrem Geltungsbereich aus. Eine sprachliche Änderung verdeutlicht, dass das Alter zum Zeitpunkt der Ausstellung des Sportpatentes entscheidend ist.

2. Die Vorschrift wird modernisiert, es erfolgt ein Verweis auf § 4.01 und somit die Voraussetzungen des ES-QIN für die medizinische Tauglichkeit (Teil IV).

In Buchstabe b wird der Begriff der Straftaten weiter gefasst; es handelt sich nicht nur um Straftaten in der Schifffahrt, auch Straftaten in anderen Bereichen können die Eignung des Bewerbers einschränken.

Buchstabe c: keine Änderung mit Ausnahme des Streichens des letzten Satzes, der sich in § 12.02 Nummer 3 wiederfindet; auch das Prüfungsprogramm für das Sportpatent im Anhang zur Verordnung bleibt unverändert.

3. Die Vorschrift verdeutlicht, dass es eine theoretische und eine praktische Prüfung gibt. Neu ist, dass die praktische Prüfung für das Sportpatent nicht nur auf einem Sportfahrzeug (siehe § 1.02 Nummer 16), sondern auch an einem Simulator durchgeführt werden kann. Dabei muss es sich allerdings nicht um einen Simulator handeln, der den Anforderungen des ES-QIN für Simulatoren entspricht. Solche Simulatoren können zwar auch für das Sportpatent eingesetzt werden. Sie müssen allerdings nur für die Prüfungen des Schiffsführers oder für die besondere Berechtigung zur Fahrt mit Radar verwendet werden.

### **§ 12.03**

#### **Behördenpatent**

1. Die Vorschrift orientiert sich wesentlich an § 7.04 alte Fassung, es gibt einige Neuerungen.

Die Richtlinie schließt „Personen, die am Betrieb von Fahrzeugen beteiligt sind, die von den Streitkräften, den Ordnungskräften, vom Katastrophenschutz, den Schifffahrtsbehörden, der Feuerwehr und anderen Notfalldiensten verwendet werden“, in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c von ihrem Geltungsbereich aus.

In der Vorschrift wird das Mindestalter von 21 auf 18 Jahre herabgesetzt.

In Buchstabe b erfolgt eine sprachliche Klarstellung zur Unterscheidung von Behörden und anerkannten Rettungsdiensten.

Auch hier erfolgt ein Verweis auf § 4.01 und somit die Voraussetzungen des ES-QIN für die medizinische Tauglichkeit (Teil IV).

Buchstabe d: Streichen von Halbsatz 2, der bislang regelte, dass der Nachweis für die Befähigung als erbracht galt, wenn der Bewerber die dafür vorgesehene Prüfung mit Erfolg ablegte.

Buchstabe e: keine Änderung.

2. Die Vorschrift entspricht § 7.04 Nummer 2 alte Fassung, die Verweise zur Streckenkenntnis fallen weg.

3. Die Vorschrift ist analog zu § 12.02 Nummer 3 formuliert. Eine praktische und eine theoretische Prüfung sind vorgesehen und auch der Einsatz von Simulatoren ist möglich. Das Behördenfahrzeug ist in § 1.02 Nummer 6 definiert.

### **§ 12.04**

#### **Antrag auf Zulassung zur behördlichen Befähigungsprüfung**

1. Diese Vorschrift kombiniert Elemente aus §§ 7.09 und 7.11 alte Fassung mit einigen Neuerungen.

§ 7.09 Nummer 1 alte Fassung wird angepasst, die Möglichkeit ein Rheinpatent für eine bestimmte Strecke zu erweitern, wird an anderer Stelle (§ 13.03) geregelt.

2. Diese Vorschrift orientiert sich an § 7.09 Nummer 2. Sie ermöglicht es der zuständigen Behörde, die Identität und Eignung des Antragstellers zu überprüfen. Die Kopie des Sprechfunkzeugnisses ist für alle Patente notwendig.

3. In dieser Vorschrift wird vorgesehen, dass die Identität durch das Vorlegen eines Personalausweises oder eines Reisepasses nachgewiesen wird.



## **§ 12.05**

### **Befreiungen und Erleichterungen bei der Prüfung**

1. Bei der Vorschrift handelt sich um eine leicht abgeänderte Variante des § 7.13 alte Fassung. Im ersten Satz wird verdeutlicht, dass es sich um eine Befreiung vom theoretischen Teil der Prüfung des Schiffsführers für bereits erworbene Kompetenzen handelt. Satz 2 und 3 bestimmen die Modalitäten dieser Befreiung genauer.
2. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 11.01 Nummer 3 (statt § 6.02 Nummer 4).
3. Übernahme von § 7.13 Nummer 4, der Hinweis auf die Strecke wird gestrichen.

## **§ 12.06**

### **Prüfung im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogrammes**

1. Die Vorschrift wird neu eingeführt, um entsprechend Artikel 17 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie vorzusehen, dass die Befähigung im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms geprüft werden kann, ohne dass es einer gesonderten weiteren Prüfung bedarf. Mit einem Zeugnis über das Bestehen des Ausbildungsprogrammes kann der Bewerber nachweisen, dass er die Anforderungen nach § 12.01 Nummer 1 Buchstabe a oder d (Anhang I 3.1 a) oder d) der Richtlinie) erfüllt.
2. Diese Vorschrift garantiert, dass geprüft wird, dass der Bewerber für ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer die Voraussetzungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeit erfüllt.
3. Wenn der Nachweis der Befähigung erbracht ist, stellt die zuständige Behörde ein vorläufiges Rheinpatent aus.

## **§ 12.07**

### **Gültigkeit und Ausstellung der Befähigungszeugnisse als Schiffsführer**

1. Dieser Paragraph ist neu, da in Artikel 11 der Richtlinie erstmals die **Gültigkeit** geregelt ist. Satz 1 entspricht Artikel 11 Absatz 5 der Richtlinie. Die RheinSchPersV nimmt wie die Richtlinie auf die Muster des ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) Bezug.
2. Für das Sportpatent sieht die Richtlinie keine Vorschriften vor. Die Delegationen haben beschlossen, das Sportpatent zeitlich bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres des Inhabers zu befristen, danach auf fünf Jahre bis zur Vollendung seines 70. Lebensjahres, und anschließend auf zwei Jahre. Die Liste der durch die Rheinuferstaaten und Belgien ausgestellten Sportpatente inklusive Muster wird auf der Internetseite der ZKR öffentlich zugänglich gemacht.
3. Für das Behördenpatent sieht die Richtlinie keine Vorschriften vor. Die Delegationen haben beschlossen, das Behördenpatent nicht zeitlich zu begrenzen, sondern die Bedingung, dass es nach Ausscheiden aus dem Dienst zurückzugeben ist, verschriftlicht. Auch hier wird die Liste der durch die Rheinuferstaaten und Belgien ausgestellten Behördenpatente auf der Internetseite der ZKR öffentlich zugänglich gemacht.

## **§ 12.08**

### **Vorläufiges Rheinpatent**

Die Vorschrift übernimmt § 7.12 Nummer 3 und 4 alte Fassung und passt sie an die Richtlinie an. Die Vorschrift findet Anwendung, wenn der Bewerber das Rheinpatent in einem physischen Format wünscht. Im Falle eines elektronischen Rheinpatents ist ein vorläufiges Rheinpatent überflüssig, da das endgültige (elektronische) Rheinpatent unmittelbar durch die zuständige Behörde erstellt und dem Bewerber zur Verfügung gestellt werden kann.

Es gibt zwei Anwendungsfälle: erstens, wenn der Bewerber sich für ein physisches Muster bei der Erstaussstellung seines Patents entscheidet, zweitens, wenn das Patent erneuert wird und sich der Patentinhaber erneut für ein physisches Muster entscheidet.

## **§ 13.01**

### **Besondere Berechtigungen**

Diese Vorschrift wird neu eingeführt, um in Anlehnung an Artikel 6 der Richtlinie zwischen der allgemeinen nautischen Berufsqualifikation auf Führungsebene, die durch das Befähigungszeugnis für Schiffsführer nachgewiesen wird, und besonderen Berechtigungen, die durch spezielle Einträge im Befähigungszeugnis als Schiffsführer nachgewiesen werden, zu unterscheiden.

1. Diese Vorschrift entspricht Artikel 6 der Richtlinie. Sie führt dieselben besonderen Berechtigungen, die auf Binnenwasserstraßen der Europäischen Union gelten, ein.

Weil nach den Besatzungsvorschriften des Kapitels 19 mehr als ein Schiffsführer an Bord vorgeschrieben sein kann, verdeutlicht die Vorschrift in Anlehnung an entsprechende Klarstellungen in der Polizeiverordnung, dass nur der jeweils verantwortliche Schiffsführer Inhaber der entsprechenden besonderen Berechtigung sein muss.

2. In der alten Fassung der RheinSchPersV, erhielt der Schiffsführer nach § 7.15 ein vom Schifferpatent separates Streckenzeugnis. Als besondere Patentart neben dem Schifferpatent war zudem das Radarpatent nach § 8.01 RheinSchPersV alter Fassung vorgesehen. Von nun an werden grundsätzlich alle besonderen Berechtigungen, dem Artikel 12 Absatz 4 der Richtlinie entsprechend, im Befähigungszeugnis als Schiffsführer eingetragen. Eine Ausnahme besteht für die besondere Berechtigung „Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden“, da in diesem Fall neben der besonderen Berechtigung auch eine besondere Tätigkeit nach Artikel 5 der Richtlinie, nämlich ein Mitwirken beim Bunkern, in Betracht kommt. Beide Tätigkeiten erfordern einen Sachkundigen für LNG, dessen Befähigung durch ein Befähigungszeugnis für Sachkundige für Flüssigerdgas nachgewiesen wird (Artikel 11 Absatz 5 und Anhang I 3.2.3. der Richtlinie). Das letztgenannte Befähigungszeugnis ist zudem nur fünf Jahre gültig.

3. Diese Regelung entspricht Artikel 17 Absatz 2 in Verbindung mit Artikeln 18 und 19 der Richtlinie.

4. Diese Vorschrift entspricht Artikel 12 Absatz 1 der Richtlinie, der vorsieht, dass der Bewerber seine Identität, seine Befähigung als Schiffsführer und die zusätzlichen Anforderungen nach Anhang I der Richtlinie zum Erwerben der besonderen Berechtigung nachweist. Durch den expliziten Hinweis auf Vorlage des Schifferdienstbuches können die erforderlichen Fahrzeiten - und im Falle des Sachkundigen für ADN Dienstzeiten - an Bord eines bestimmten Fahrzeugs nachgewiesen werden.

5. Der erste Satz entspricht Artikel 12 Absatz 4 Satz 2 der Richtlinie, die Gültigkeit der besonderen Berechtigungen ist an die Gültigkeit des Befähigungszeugnisses als Schiffsführer gekoppelt. Der zweite Satz entspricht Artikel 12 Absatz 4 Satz 1 und verweist darüber hinaus auf den entsprechenden Platz für den Eintrag nach den Mustern der Befähigungszeugnisse für Schiffsführer, die in Teil V des ES-QIN enthalten sind.

## **§ 13.02**

### **Besondere Berechtigung für Radarfahrten**

1. Spezifische Regelungen, die die besondere Berechtigung für Radarfahrten betreffen, werden in diesem Paragraphen im Einklang mit der Richtlinie eingeführt. In § 1.01 Buchstabe q der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung wird die Radarfahrt als „eine Fahrt bei unsichtigem Wetter mit Radar“ definiert. Der hier eingebaute Verweis erspart eine Begriffsbestimmung in § 1.02 der RheinSchPersV. Artikel 6 Buchstabe c der Richtlinie entsprechend wird vorgesehen, dass der Schiffsführer, der eine Radarfahrt durchführt, eine besondere Berechtigung zusätzlich zu seinem Befähigungszeugnis als Schiffsführer benötigt.

2. Der Verweis auf den Befähigungsstandard für Radar (ES-QIN, Teil I, Kapitel 4) präzisiert die grundlegenden Anforderungen an die Befähigung nach Anhang II 3.2. der Richtlinie. Artikel 17 Absatz 3 Satz 1 Buchstabe b der Richtlinie entsprechend wird eine verpflichtende praktische Prüfung vorgesehen. Für diese praktische Prüfung wird entsprechend Artikel 17 Absatz 4 der Richtlinie auf ES-QIN (Teil II, Kapitel 1) verwiesen. Das theoretische Prüfungsprogramm deckt die erforderlichen Kenntnisse des Schiffsführers nach ES-QIN (Teil I, Kapitel 4) ab. CESNI arbeitet weiter an einem gemeinsamen theoretischen Prüfungsprogramm, das auf dem Rhein und anderen Wasserstraßen der Union angewendet werden könnte.

3. Diese Vorschrift entspricht Artikel 17 Absatz 3 Satz 2 der Richtlinie. Für die Zulassung und die technischen und funktionellen Anforderungen des Simulators wird auf ES-QIN verwiesen, Artikel 21 Absatz 2 der Richtlinie hat den Verweis auf Standards bereits vorgesehen.

4. Diese Vorschrift entspricht Artikel 12 Absatz 1 und Absatz 3 der Richtlinie. Damit die besondere Berechtigung erteilt werden kann, muss die zuständige Behörde die genannten Nachweise überprüfen.

5. Hier wird eine Vorschrift auf Vorschlag der deutschen Delegation eingeführt, nach der der Inhaber eines nationalen Befähigungszeugnisses im Sinne des § 11.01 Nummer 3 diese besondere Berechtigung für Radarfahrten erwerben kann.

### **§ 13.03**

#### **Besondere Berechtigung für das Befahren von Wasserstraßen, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden**

1. Dieser Paragraph passt die Streckenkenntnis nach § 7.05 alte Fassung an die Artikel 6 Buchstabe b entsprechende besondere Berechtigung an. Es gibt kein besonderes Streckenzeugnis mehr, sondern eine besondere Berechtigung, die auf dem Befähigungszeugnis eingetragen wird.

Die Notifizierung der Binnenwasserstraßenabschnitte war Gegenstand eines gesonderten Verfahrens nach Artikel 9 der Richtlinie.

2. Hier werden die Voraussetzungen, die eine Ausweisung eines Binnenwasserstraßenabschnitts als einen Abschnitt mit besonderen Risiken erforderlich machen können, in Übereinstimmung mit Artikel 9 Absatz 1 Satz 1 der Richtlinie aufgeführt.

3. In dieser Vorschrift wird ein Verweis auf Anlage 5 eingeführt, in dem die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken auf dem Rhein aufgelistet sind.

4. Diese Vorschrift wird eingeführt, um identische Anforderungen mit Artikel 12 Absatz 2 der Richtlinie einzuführen.

5. Diese Vorschrift entspricht Artikel 12 Absatz 2 und 3 der Richtlinie. Damit die besondere Berechtigung erteilt werden kann, muss die zuständige Behörde die genannten Nachweise überprüfen.

6. Wie bisher wird die Streckenkunde durch eine Prüfung nach Anlage 5 überprüft. Voraussetzung für die Zulassung zur Prüfung ist die Absolvierung von Streckenfahrten nach Anlage 5. Die Anforderungen an den Erwerb der besonderen Berechtigung sind bei der Überarbeitung modernisiert worden und erlauben auch den Einsatz moderner Prüfungsverfahren.

7. Hier wird eine Vorschrift auf Vorschlag der deutschen Delegation eingeführt, nach der der Inhaber eines nationalen Befähigungszeugnisses im Sinne des § 11.01 Nummer 3 diese besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken erwerben kann.

Schiffsführer von Fahrzeugen, ausgenommen Fahrgastschiffe, Schub- und Schleppboote, mit einer Länge von weniger als 20 m, sind von dieser Regelung ausgenommen.

### **§ 13.04**

#### **Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter**

1. Spezifische Regelungen, die die besondere Berechtigung zum Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter betreffen, werden in diesem Paragraphen im Einklang mit der Richtlinie eingeführt. Artikel 6 Buchstabe a der Richtlinie entsprechend wird vorgesehen, dass der Schiffsführer, der Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter befahren möchte, eine besondere Berechtigung zusätzlich zu seinem Befähigungszeugnis als Schiffsführer benötigt.

2. Es wird für die theoretische Prüfung auf die Befähigungsstandards nach ES-QIN (Teil I, Kapitel 3) verwiesen. Weder Richtlinie noch RheinSchPersV sehen eine praktische Prüfung für den Erwerb der besonderen Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter vor.

3. Diese Vorschrift entspricht Artikel 12 Absatz 1 und 3 der Richtlinie. Damit die besondere Berechtigung erteilt werden kann, muss die zuständige Behörde die genannten Nachweise überprüfen.

### **§ 13.05**

#### **Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden**

Spezifische Regelungen, die die besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden, betreffen, werden in diesem Paragraphen im Einklang mit der Richtlinie geregelt. Artikel 6 Buchstabe d der Richtlinie entsprechend wird vorgesehen, dass für das Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden, eine besondere Berechtigung zusätzlich zum Befähigungszeugnis als Schiffsführer benötigt wird. Der Nachweis ergibt sich aus einem Befähigungszeugnis für Sachkundige für Flüssigerdgas entsprechend Artikel 12 Absatz 5 der Richtlinie.

### **§ 13.06**

#### **Besondere Berechtigung für das Führen von Großverbänden**

1. Spezifische Regelungen, die die besondere Berechtigung für das Führen von Großverbänden betreffen, werden in diesem Paragraphen im Einklang mit der Richtlinie eingeführt. Artikel 6 Buchstabe e der Richtlinie entsprechend wird vorgesehen, dass der Schiffsführer, der einen Großverband führen möchte, eine besondere Berechtigung zusätzlich zu seinem Befähigungszeugnis als Schiffsführer benötigt.

Diese Vorschrift entspricht Anhang I 3.2.4. der Richtlinie; eine zusätzliche Erfahrung als Schiffsführer auf einem Großverband ist notwendig, um die besondere Berechtigung zu erlangen.

2. Diese Vorschrift entspricht Artikel 12 Absatz 1 und 3 der Richtlinie. Damit die besondere Berechtigung erteilt werden kann, muss die zuständige Behörde die genannten Nachweise überprüfen.

Der Nachweis von Fahrzeiten wird durch die Vorlage des Schifferdienstbuches kontrolliert.

### **§ 14.01**

#### **Verweis auf die Bestimmungen des ADN**

Das Kapitel über das Sicherheitspersonal auf dem ADN unterliegenden Fahrzeugen entspricht dem Kapitel 4 alte Fassung. Die Vorschrift ist um einen Verweis auf die Richtlinie 2008/68/EG ergänzt worden. Die Vorschriften über die Sachkunde im Gefahrgutrecht sind unverändert. Weder die Richtlinie noch die RheinSchPersV stellen eigene Anforderungen an die Qualifikation des Sicherheitspersonals auf, dessen Anforderungen bereits im internationalen Gefahrgutrecht geregelt sind.

### **§ 15.01**

#### **Sachkunde und Einweisung**

Das Kapitel über das Sicherheitspersonal auf mit Flüssigerdgas (LNG) betriebenen Fahrzeugen (bisher Kapitel 4a) wird an die Richtlinie angepasst. Die Richtlinie ihrerseits hat bei der Definition der Qualifikation des „Sachkundigen für Flüssigerdgas“ in Artikel 3 (12) die am 1. Juli 2016 in Kraft getretenen Bestimmungen zur Beschreibung der Qualifikation des Sachkundigen für Flüssigerdgas nach der RheinSchPersV aufgegriffen. Verschiedene Artikel und Bestimmungen in den Anhängen der Richtlinie betreffen diese Befähigung. In Übereinstimmung mit ihnen werden die entsprechenden Paragraphen der RheinSchPersV alte Fassung angepasst.

In Nummer 1 der Vorschrift erfolgt eine sprachliche Anpassung des § 4a.01 Nummer 1 alte Fassung an Artikel 6 Buchstabe d der Richtlinie.

§ 4a.01 Nummer 2 alte Fassung kann entfallen. Die Besatzungsmitglieder, die am Bunkern von LNG beteiligt sind, müssen vor der Aufnahme ihrer Tätigkeit nicht mehr vom Schiffsführer in den Umgang mit LNG eingewiesen werden, da ihre Befähigung durch ein eigenes Befähigungszeugnis nachgewiesen werden muss.

## **§ 15.02**

### **Befähigungszeugnis**

1. Diese Vorschrift wird eingeführt, um der Anforderung eines Befähigungszeugnisses nach Artikel 5 Absatz 1 der Richtlinie zu entsprechen. Nummer 1 der Vorschrift nimmt auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) Bezug, der ein Muster für das Befähigungszeugnis für den Sachkundigen für LNG enthält. Dies entspricht Artikel 34 in Verbindung mit Artikel 11 Absatz 3 der Richtlinie, die den Verweis auf CESNI Standards vorsehen.

2. Nummer 2 der Vorschrift entspricht den Mindestanforderungen, die in Anhang I 4.2 der Richtlinie für die Ausstellung eines Befähigungszeugnisses für Sachkundige für Flüssigerdgas eingeführt werden.

## **§ 15.03**

### **Lehrgang und Prüfung**

1. Die Vorschrift umfasst Anforderungen an die Befähigung und die Beurteilung der Befähigung des Sachkundigen für LNG.

§ 4a.03 Satz 1 alte Fassung bleibt unverändert und wird zu § 15.03 Nummer 1.

2. § 4a.03 Satz 2 alte Fassung wird zu § 15.03 Nummer 2. Der Richtlinie entsprechend wird auf die Befähigungsstandards im ES-QIN (Teil I, Kapitel 6) Bezug genommen, die als Beschreibung einer Kompetenz jeweils theoretische Kenntnisse und praktische Fertigkeiten enthalten. Die sprachliche Verdeutlichung entspricht der Terminologie, die von CESNI in ES-QIN verwandt wurde. Die in der bisherigen Anlage E2 zur RheinSchPersV im Teil A enthaltenen Kenntnisse dienen als Grundlage für die Erarbeitung des europäischen Standards in ES-QIN, Teil I, Kapitel 6. Für die theoretische Prüfung ergeben sich daher aus der Neufassung der Vorschrift in der Praxis keine Änderungen.

3. § 4a.03 Satz 3 und 4 alte Fassung werden zu § 15.03 Nummer 3, es erfolgt eine sprachliche Anpassung im Einklang mit Artikel 6 Buchstabe d der Richtlinie.

Es wird nicht mehr auf Teil B der Anlage E2 der RheinSchPersV verwiesen, sondern auf die im ES-QIN (Teil I, Kapitel 6) enthaltenen Fertigkeiten, die als Prüfungselement in den europäischen Standard für die praktische Prüfung des Sachkundigen aufgenommen wurden. Das Ablegen der praktischen Prüfung erfolgt im Einklang mit der Richtlinie ganz oder teilweise an Bord oder an einer geeigneten Landanlage.

4. Nummer 4 der Vorschrift präzisiert die Voraussetzungen zum Bestehen des theoretischen und des praktischen Teils der Prüfung. Neben dem Verweis auf CESNI Befähigungsstandards für Sachkundige für Flüssigerdgas (ES-QIN, Teil I, Kapitel 6), wird auf die Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Sachkundiger für Flüssigerdgas (ES-QIN, Teil II, Kapitel 3) Bezug genommen. Die schon im Kapitel 4a alter Fassung vorgesehene praktische Prüfung für den Sachkundigen für Flüssigerdgas entspricht Artikel 17 Absatz 3 Satz 1 Buchstabe c der Richtlinie.

5. Die Regelung, die praktische Prüfung an Bord eines Fahrzeugs oder an Land abzunehmen, wird um einen Verweis auf ES-QIN (Teil II, Kapitel 3) erweitert. Diese Anforderungen an die zur Prüfung eingesetzten Fahrzeuge oder Landanlagen werden im Einklang mit Artikel 17 Absatz 3 Satz 3 der Richtlinie in dem europäischen Standard näher festgelegt.

## **§ 15.04**

### **Zulassung von Lehrgängen**

1. Die Vorschrift modernisiert § 4a.05 alte Fassung im Hinblick auf die Richtlinie.

In Nummer 1 werden Auffrischungslehrgänge zur Erneuerung der Befähigung nach fünf Jahren nicht mehr vorgesehen. Im Einklang mit der Richtlinie sieht die Verordnung für die Erneuerung des Befähigungszeugnisses nur noch eine erneute Prüfung auf Grundlage der Befähigungsstandards oder eine Fahrzeit an Bord eines mit Flüssigerdgas als Brennstoff betriebenen Fahrzeugs vor. Dabei bleibt noch außer Betracht, dass CESNI beschlossen hat, mit niedriger Priorität an standardisierten Inhalten von Auffrischungslehrgängen zu arbeiten.

Bezüglich der Kriterien für die erforderlichen Zulassungen wird auf § 15.05 verwiesen.

§ 4a.05 Satz 3 und 4 alte Fassung hinsichtlich der Ausstellung und Verlängerung von Dokumenten werden gestrichen. Dass die Befähigungszeugnisse durch die zuständige Behörde ausgegeben werden, ergibt sich aus dem Muster für nach dieser Verordnung und nach der Richtlinie ausgestellte Befähigungszeugnisse. Die Verlängerung der Gültigkeit eines bestehenden Befähigungszeugnisses durch die zuständige Behörde wird in § 15.06 Nummer 2 ausdrücklich erwähnt.

2. Nummer 2 Satz 1 der Vorschrift passt § 4a.05 Satz 5 alte Fassung sprachlich an. Die zuständigen Behörden sind verpflichtet die ZKR über jede Entscheidung über die Zulassung von Lehrgängen (bzw. den Widerruf oder die Aussetzung einer solchen Zulassung) zu benachrichtigen.

Satz 2 übernimmt § 4a.05 Satz 6 alte Fassung bis auf eine sprachliche Anpassung, da ausschließlich Ausbildungsprogramme zugelassen werden.

## **§ 15.05**

### **Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen**

1. Diese neue Vorschrift dient zur Aufnahme von einheitlichen Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen in die RheinSchPersV. Nummer 1 Satz 1 der Vorschrift steht im Einklang mit Artikel 19 Absatz 1 Satz der Richtlinie. Nummer 1 Satz 2 der Vorschrift steht im Einklang mit Artikel 19 Absatz 1 Satz 2 der Richtlinie.

2. Nummer 2 der Vorschrift regelt die Zulassung eines Lehrganges. Die Anforderungen der Buchstaben a bis c entsprechen den Anforderungen des Artikels 19 Absatz 2 der Richtlinie und dienen dem Zwecke einer Qualitätssicherung der Ausbildung. Mit Blick auf die Qualitätssicherung der Ausbildung und Beurteilung der Befähigung gemäß Artikel 27 der Richtlinie sind zusätzlich die Buchstaben d bis f aufgeführt, die sich bisher in Punkt 3 der Dienstanweisung für die zuständigen Behörden Nummer 4a nach § 1.03 befunden haben. Aus Gründen der Transparenz und der Rechtssicherheit werden die entsprechenden Anforderungen in die Verordnung aufgenommen, wo sie für die Adressaten der Vorschriften leichter zu finden sind.

3. Nummer 3 der Vorschrift zum Widerruf von Zulassungen entspricht dem Grundsatz des Artikels 27 Absatz 1 der Richtlinie, um die Überwachung der Lehrgänge und Prüfungen durch die zuständige Behörde zu gewährleisten und das Ziel der Qualitätssicherung von Ausbildung und Beurteilung der Befähigung zu verfolgen.

## **§ 15.06**

### **Gültigkeit und Verlängerung des Befähigungszeugnisses**

1. Nummer 1 der Vorschrift passt die Vorgaben zur Gültigkeit des Befähigungszeugnisses aus § 4a.04 Nummer 1 alte Fassung sprachlich an. Die Vorschrift entspricht dem Artikel 11 Nummer 6 der Richtlinie.

2. Nummer 2 der Vorschrift aktualisiert § 4a.04 Nummer 2 alte Fassung durch eine neue Bezugnahme auf das Muster des ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) für verlängerte Befähigungszeugnisse. Die Mindestvoraussetzungen für Verlängerung eines Befähigungszeugnisses für Sachkundige für Flüssigerdgas werden im Einklang mit Artikel 13 Buchstabe b der Richtlinie und deren Anhang I 4.2 Satz 2 formuliert.

## **§ 16.01**

### **Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen**

1. Die Vorschrift entspricht § 5.01 alte Fassung. Sie schreibt vor, dass und wann Sicherheitspersonal zum Schutz der Fahrgäste anwesend sein muss.

2. Unverändert bleibt, dass das Sicherheitspersonal zur Besatzung oder zum Bordpersonal gehören kann. Die Begriffsbestimmung des Bordpersonals in der RheinSchPersV entspricht weiterhin Artikel 1.01 Nummer 11.1 ES-TRIN.

## **§ 16.02**

### **Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt**

Diese Vorschrift entspricht § 5.02 alte Fassung. Es erfolgt keine Änderung außer neuer Bezugnahmen auf § 16.03 und § 16.04 Nummer 2.

In Übereinstimmung mit Artikel 3 (11) der Richtlinie werden die Mindestanforderungen für den Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt in Buchstabe a mit Anhang I 4.1 der Richtlinie (Mindestalter von 18 Jahren) beibehalten bzw. in Bezug auf die Erfüllung der Befähigungsstandards in § 16.03 in Einklang gebracht.

Das Erfordernis der Fortbildung bleibt bestehen, und trägt zur Garantie der Sicherheit in der Fahrgastschiffahrt bei, da der Sachkundige in regelmäßigen Abständen seine Kenntnisse auffrischt. Dazu stellt Buchstabe b Anforderungen, die mit den Anforderungen des Anhangs I 4.1 Satz 2 der Richtlinie identisch sind.

### **§ 16.03**

#### **Basislehrgang für Sachkundige**

1. Nummer 1 der Vorschrift modernisiert § 5.03 alte Fassung. Es werden neue Bezugnahmen auf § 16.02 und § 16.05 eingeführt.

Der Basislehrgang für Sachkundige ist nicht mehr nur innerhalb der ZKR-Mitgliedsstaaten harmonisiert. Es wird auf die Befähigungsstandards für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt (ES-QIN, Teil I, Kapitel 5) verwiesen, die die Kenntnisse, die im Rahmen der theoretischen Ausbildung zu erlangen sind, umfasst. Des Weiteren wird Bezug auf die Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt (ES-QIN, Teil II, Kapitel 2) genommen.

2. Nummer 2 präzisiert die Voraussetzungen zum Bestehen des theoretischen und praktischen Teils der Prüfung. Der erste Satz dieser neuen Regelung entspricht den Anforderungen des Artikels 17 der Richtlinie; eine theoretische Prüfung und eine praktische Prüfung sind für das Erlangen der Befähigung des Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt notwendig. Artikel 17 Absatz 3 Satz 1 der Richtlinie entsprechend wird zusätzlich zur theoretischen Prüfung das Ablegen einer praktischen Prüfung vorausgesetzt. Es wird Bezug auf die Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt (ES-QIN, Teil II, Kapitel 2) genommen.

### **§ 16.04**

#### **Auffrischungslehrgang für Sachkundige**

1. Die Vorschrift aktualisiert § 5.04 alte Fassung.

Die Anforderung der Teilnahme an einem Auffrischungslehrgang nach fünf Jahren steht mit Artikel 11 Absatz 6 der Richtlinie und Anhang I 4.1 Satz 2 in Einklang, da das Ablegen einer erneuten Prüfung oder das Absolvieren eines zugelassenen Ausbildungsprogrammes nach fünf Jahren notwendig sind, um eine Verlängerung der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses zu erhalten.

2. Nummer 2 Satz 1 bestimmt unverändert, dass bei Auffrischungslehrgängen insbesondere neue Erkenntnisse zur Fahrgastsicherheit zu vermitteln sind. Ebenso unverändert bleiben in Satz 2 die Anforderungen, die gewährleisten, dass sich jeder Teilnehmer aktiv an dem Lehrgang beteiligt.

Satz 3 stellt im Einklang mit Artikel 16 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 17 Absatz 2 der Richtlinie klar, dass auch beim Auffrischungslehrgang die Staaten dafür sorgen, dass die Personen die notwendige Befähigung für den sicheren Betrieb eines Fahrzeugs besitzen und die Beurteilung der Befähigung im Rahmen eines durch die Staaten selbst organisierten oder zugelassenen Ausbildungsprogramms erfolgt.

3. Der bisherige § 5.04 Nummer 3 fällt an dieser Stelle weg und findet sich in § 16.10 Nummer 1 Satz 2.

### **§ 16.05**

#### **Zulassung von Lehrgängen für Sachkundige**

1. Die Vorschrift wird neu eingeführt. Sie schafft Voraussetzungen, die mit den Voraussetzungen des Artikels 19 der Richtlinie identisch sind. Der Richtlinie entsprechend wird die Zulassung von Ausbildungsprogrammen vorgesehen, nicht mehr die Zulassung von Ausbildungsstätten.

Die zuständigen Behörden müssen vorab unter Berücksichtigung der Kriterien nach § 16.06 die Lehrgänge zugelassen haben.

2. Eine Pflicht der zuständigen Behörden, die ZKR über jede Entscheidung über die Zulassung von Lehrgängen (bzw. den Widerruf oder die Aussetzung einer solchen Zulassung) zu benachrichtigen, war bislang in Punkt 2.1.4 und 2.2.3 der Dienstanweisung für die zuständigen Behörden Nummer 5 nach § 1.03 enthalten. Aus Gründen der Transparenz und der Rechtssicherheit werden die entsprechenden Anforderungen in die Verordnung aufgenommen, wo sie für die Adressaten der Vorschriften leichter zu finden sind.

Ein Verzeichnis der zugelassenen Lehrgänge wird von der ZKR geführt und elektronisch zugänglich gemacht.

## **§ 16.06**

### **Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen**

1. Diese neue Vorschrift dient zur Aufnahme von einheitlichen Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen oder Auffrischungslehrgängen in die RheinSchPersV. Dies entspricht den Anforderungen des Artikels 19 Absatz 1 Satz 3 der Richtlinie.

2. Nummer 2 der Vorschrift regelt die Zulassung eines Lehrganges oder eines Auffrischungslehrganges. Die Anforderungen der Buchstaben a bis c entsprechen den Anforderungen des Artikels 19 Absatz 2 der Richtlinie und dienen dem Zwecke einer Qualitätssicherung der Ausbildung. Mit Blick auf die Qualitätssicherung der Ausbildung und Beurteilung der Befähigung gemäß Artikel 27 der Richtlinie sind zusätzlich die Buchstaben d bis f aufgeführt.

3. Nummer 3 der Vorschrift zum Widerruf von Zulassungen entspricht dem Grundsatz des Artikels 27 Absatz 1 der Richtlinie, um die Überwachung der Lehrgänge und Prüfungen durch die zuständige Behörde zu gewährleisten und das Ziel der Qualitätssicherung bei der Vermittlung und Beurteilung der Befähigung zu erreichen.

## **§ 16.07**

### **Ersthelfer**

Die Vorschrift entspricht § 5.05 alte Fassung. Da die Richtlinie nichts bezüglich des Ersthelfers vorsieht, und diese Funktion der Gewährleistung der Sicherheit in der Fahrgastschiffahrt dient, kann die Vorschrift bis auf eine neue Bezugnahme auf § 16.09 unverändert bleiben. In Punkt 3.1 der bisherigen Dienstanweisung für die zuständigen Behörden Nummer 5 nach § 1.03 gehen die Mitgliedstaaten der ZKR davon aus, dass die Anforderungen an die Ersthelferausbildung den Anforderungen des European First Aid Certificate entsprechen.

## **§ 16.08**

### **Atemschutzgeräteträger**

Die Vorschrift entspricht § 5.06 alte Fassung. Da die Richtlinie nichts bezüglich des Atemschutzgeräteträgers vorsieht, und diese Funktion der Gewährleistung der Sicherheit in der Fahrgastschiffahrt dient, kann die Vorschrift bis auf eine neue Bezugnahme auf § 16.09 unverändert bleiben. Hinsichtlich der Anforderungen an den Atemschutzgeräteträger kann es in den nationalen Vorschriften der ZKR-Mitgliedstaaten insbesondere hinsichtlich der Tauglichkeit zu Unterschieden kommen. Die Tauglichkeit des Inhabers dieser Funktion ist im ES-QIN nicht geregelt.

## **§ 16.09**

### **Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge für Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger**

Die Vorschrift entspricht § 5.07 alte Fassung. Sie verweist hinsichtlich der Anforderungen an die Lehrgänge auf die nationalen Vorschriften der Mitgliedstaaten der ZKR.

## **§ 16.10**

### **Art des Nachweises der Befähigung**

1. Die Vorschrift modernisiert § 5.08 alte Fassung. Die Bescheinigung nach ZKR-Muster wird durch ein Befähigungszeugnis gemäß CESNI-Muster (ES-QIN, Teil V, Kapitel 1) abgelöst, dies entspricht den Anforderungen des Artikels 5 Absatz 1 der Richtlinie. Dieses Befähigungszeugnis kann im Einklang mit Artikel 11 Absatz 2 der Richtlinie nur durch eine zuständige Behörde, nicht mehr durch die Ausbildungsstelle, ausgestellt werden.



Satz 2 führt Artikel 11 Absatz 6 der Richtlinie entsprechend die Anforderung, dass ein Befähigungszeugnis alle fünf Jahre erneuert werden muss, ein.

Auch die Anforderung, dass der Antragsteller auf Erneuerung des Zeugnisses alle fünf Jahre an einem Auffrischungslehrgang teilnehmen muss, entspricht § 5.04 Nummer 1 und Nummer 3 alte Fassung und auch Anhang I 4.1 Satz 2 der Richtlinie. Die Vorschrift garantiert, dass der Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt seine Fähigkeiten regelmäßig auffrischt und der Inhaber des Befähigungszeugnisses so zu einem sicheren Betrieb von Fahrgastschiffen beitragen kann.

Im Einklang mit Artikel 11 Absatz 1 der Richtlinie kann nur noch die zuständige Behörde das Befähigungszeugnis verlängern oder ein neues Befähigungszeugnis ausstellen.

2. Eine neue Bezugnahme auf §§ 16.07 und 16.09 ermöglicht das erstmalige Abschließen eines Lehrganges und das Besuchen eines Auffrischungslehrganges für Ersthelfer in die Vorschrift einzuschließen.

3. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf §§ 16.08 und 16.09.

4. Alte Fassung (gestrichen): Die Möglichkeit, die Bescheinigungen für Sachkundige für Fahrgastschiffahrt, für Ersthelfer und für Atemschutzgeräteträger in einem Dokument zusammenzufassen, fällt weg.

Dies erklärt sich dadurch, dass die erstgenannte Befähigung eine besondere Befähigung im Sinne der Richtlinie ist, für die einheitliche europäische Vorgaben für Befähigung, Prüfung und Nachweis der Qualifikation nach CESNI-Standards gelten, während die beiden anderen Befähigungen nicht im Unionsrecht geregelt sind.

## **§ 16.11**

### **Anzahl des Sicherheitspersonals**

1. Die Vorschrift entspricht § 5.09 Nummer 1 alte Fassung. Es wird keine Änderung bei den Besatzungsvorschriften für das Sicherheitspersonal an Bord von Fahrgastschiffen vorgenommen.

2. Die Vorschrift entspricht § 5.09 Nummer 2 alte Fassung. Es wird keine Änderung bei den Ausnahmen von den Besatzungsvorschriften für das Sicherheitspersonal an Bord von Fahrgastschiffen vorgenommen.

## **§ 16.12**

### **Pflichten des Schiffsführers und des Sachkundigen**

1. Nummer 1 der Vorschrift entspricht § 5.10 alte Fassung. Es erfolgt keine Änderung, außer bei den neuen Bezugnahmen auf §§ 16.02 bis 16.09 und § 16.10.

2. In Nummer 2 dieser Vorschrift wird Buchstabe d neu hinzugefügt. Die Ergänzung hebt die identischen Anforderungen in der Befähigung des Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt nach Anhang II der Richtlinie und der RheinSchPersV hervor. Der Sachkundige muss zum Beispiel Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 entsprechend in der Lage sein, behinderten Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität Hilfe zu leisten. Die Einzelheiten der Befähigung sind auch in den Befähigungsstandards für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt (ES-QIN Teil I, Kapitel 5), auf den § 16.03 Bezug nimmt, aufgelistet. Die Abgrenzung der Pflichten des Schiffsführers und des Sachkundigen dient der Verdeutlichung der Aufgaben der Inhaber der jeweiligen Qualifikation und steht im Einklang mit der Vorgabe der Polizeiverordnung und der Richtlinie, dass der Schiffsführer die Gesamtverantwortung für die Sicherheit an Bord trägt.

## **§ 16.13**

### **Aufsicht**

Die Vorschrift entspricht § 5.11 alte Fassung. Es erfolgt keine Änderung hinsichtlich der Kontrollgänge, die stattfinden müssen, solange Fahrgäste an Bord sind.

## **§ 17.01**

### **Allgemeines**

Die Nummern 1 bis 3 dieser Vorschrift entsprechen § 2.02 alte Fassung.

1. Keine Änderung.
2. Keine Änderung.
3. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf §§ 18.01, 18.02 und 18.03.

In den Nummern 4 und 5 wird die notwendige Eignung bezüglich der Ausübung der Funktion Schiffsführer durch den Inhaber eines Rheinpatentes in Anlehnung an § 7.01 Nummer 3 Buchstabe b alte Fassung eingeführt. Die Bewertung erfolgt nach nationalem Recht und die Untersagung der Ausübung der Funktion als Schiffsführer entspricht nicht einem Entzug oder einer Aussetzung der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses nach § 8.01 bzw. 8.02 der Verordnung.

## **§ 17.02**

### **Gleichwertigkeit und Abweichungen**

Diese Vorschrift wird neu eingeführt, um insbesondere flexibel auf Innovationen in der Binnenschifffahrt, wie z.B. Automatisierung, reagieren zu können.

1. In dieser Regelung wird den zuständigen Behörden ermöglicht, abweichende Besatzungsvorschriften bei gleichwertiger Garantie der Sicherheit des Schiffsverkehrs zuzulassen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, dass die ZKR zuvor im Wege einer Empfehlung über die Gleichwertigkeit des Sicherheitsniveaus der möglichen Abweichung im Vergleich zu demjenigen der im Folgenden beschriebenen Besatzungsvorschriften entschieden hat. Bisher waren entsprechende Regelungen gemäß § 3.23 alter Fassung nur aufgrund nationaler Vorschriften im niederländischen binnenvaartwet auf niederländischem Territorium möglich.
2. Diese Vorschrift ermöglicht den zuständigen Behörden im Falle von technischen Neuerungen die Regelungen zur Mindestbesatzung im Einzelfall aufgrund von Empfehlungen der ZKR anzupassen. Die aufgrund der Empfehlungen erworbenen Erfahrungen mit den abweichenden Regelungen können genutzt werden, um Anordnungen vorübergehender Art gemäß § 1.03 RheinSchPersV oder Vorschriften, die nicht zeitlich zu Versuchszwecken befristet sind, zu entwickeln.
3. Diese Vorschrift sieht vor, dass die Gleichwertigkeit und Abweichung im Binnenschiffszeugnis (s. § 1.02 Nummer 51 RheinSchPersV) eingetragen werden.
4. Diese Regelung sieht eine einmonatige Frist zur Benachrichtigung der ZKR durch die zuständigen Behörden und die Veröffentlichung der erteilten Gleichwertigkeiten und Abweichungen vor.

## **§ 18.01**

### **Betriebsformen**

Diese Vorschrift entspricht § 3.10 alte Fassung.

1. Keine Änderung.
2. und 3. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf Abschnitt V des ES-TRIN betreffend Mindestanforderungen, Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Fahrtenschreibern in der Binnenschifffahrt. Gesonderte Vorgaben in der RheinSchPersV sind damit entbehrlich. Die betreffenden Geräte werden – ebenso wie andere gemäß dem ES-TRIN zugelassene technische Ausrüstung in der Binnenschifffahrt – auf der Website cesni.eu veröffentlicht. In Nummer 2 ist zudem in der niederländischen Fassung bei dem Wort „Kalenderwoche“ eine Anpassung an die deutsche und französische Fassung erfolgt.

## **§ 18.02**

### **Mindestruhezeit**

Diese Vorschrift entspricht § 3.11 alte Fassung.

Keine Änderung.

### **§ 18.03**

#### **Wechsel oder Wiederholung der Betriebsform**

Diese Vorschrift entspricht § 3.12 alte Fassung.

1. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 18.02 Nummer 1 und 3.
2. – 4. Keine Änderung.
5. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 18.02 Nummer 4.
6. Sprachliche Anpassung der deutschen Fassung, s. Begriffsbestimmung § 1.02 Nummer 1.
7. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 18.02 Nummer 4.

### **§ 18.04**

#### **Bordbuch – Fahrtenschreiber**

Diese Vorschrift entspricht im Wesentlichen § 3.13 alte Fassung.

1. In Anlehnung an Artikel 22 Absatz 6 und Artikel 3 (21) der Richtlinie ist auf dem Fahrzeug nur ein für Eintragungen offenes Bordbuch mitzuführen. Es wird auf ES-QIN verwiesen, der in Teil V, Kapitel 5 ein Muster für das Bordbuch enthält. Artikel 22 Absatz 4 in Verbindung mit Artikel 34 der Richtlinie sieht den Verweis auf CESNI Standards für das Muster vor.

Für die Ausstellung eines ersten Bordbuchs wird nur noch vorgesehen, dass die einheitliche europäische Schiffsnummer eingetragen wird, nicht mehr die amtliche Schiffsnummer, da diese seit einigen Jahren nicht mehr vergeben wird.

Eine sprachliche Anpassung ist in Bezug auf den Verweis auf Anlage O zur RheinSchUO notwendig. Neben Schiffsattesten und Gemeinschaftszeugnissen, deren Gültigkeit noch anhält, sollen auch Unionszeugnis für Binnenschiffe nach dem Muster der Anlage 3 Abschnitt I ES-TRIN erfasst werden.

2. Sprachliche Anpassung mit Blick auf die Begriffsbestimmung in § 1.02 Nummer 54.
3. Keine Änderung.
4. Es wird nur noch vorgesehen, dass die einheitliche europäische Schiffsnummer eingetragen wird, nicht mehr die amtliche Schiffsnummer.
5. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 18.01 Nummer 2.
6. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 18.03.
7. Keine Änderung.

### **§ 19.01**

#### **Ausrüstung der Fahrzeuge**

Diese Vorschrift entspricht § 3.14 alte Fassung. Lediglich im Titel ist eine Änderung vorgenommen mit Blick auf die Definition des „Fahrzeugs“ in § 1.02 Nummer 1 RheinSchPersV.

1. Keine Änderung.
  - 1.1. Sprachliche Anpassung, um entsprechend dem Sprachgebrauch des ES-TRIN nicht mehr von „Gefahrenbereichen“ zu sprechen.  
Buchstaben g und h, die beide ohne Inhalt waren, werden entsprechend der Auflistung im ES-TRIN gestrichen.
  - 1.2. Keine Änderung.
2. Sprachliche Anpassung zur Klarstellung, dass es sich um die Schiffsuntersuchungskommission handelt.

### **§ 19.02**

#### **Mindestbesatzung der Motorschiffe und Schubboote**

Diese Vorschrift entspricht § 3.15 alte Fassung.

Keine Änderung.

### **§ 19.03**

#### **Mindestbesatzung der starren Verbände und anderen starren Zusammenstellungen**

Diese Vorschrift entspricht § 3.16 alte Fassung.

1. Sprachliche Anpassung in Fußnote 2.
2. – 4. Keine Änderung.

#### **§ 19.04**

##### **Mindestbesetzung der Fahrgastschiffe**

Diese Vorschrift entspricht § 3.17 alte Fassung.

1. – 3. Keine Änderung.
4. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 19.02.
5. – 8. Keine Änderung.
9. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf Kapitel 16.
10. Keine Änderung.

#### **§ 19.05**

##### **Nichterfüllung des Ausrüstungsstandards nach § 19.01**

Diese Vorschrift entspricht § 3.18 alte Fassung.

1. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf §§ 19.01 bis 19.04.
2. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf §§ 19.01 bis 19.04.
3. Keine Änderung.

#### **§ 19.06**

##### **Mindestbesetzung der übrigen Fahrzeuge**

Diese Vorschrift entspricht § 3.19 alte Fassung.

1. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf §§ 19.02 bis 19.04.
2. Keine Änderung außer neue Bezugnahme auf § 19.02.
3. Keine Änderung.

#### **§ 19.07**

##### **Mindestbesetzung von Seeschiffen**

Diese Vorschrift entspricht § 3.20 alte Fassung.

1. Keine Änderung.
2. Eine Verkürzung des ersten Satzes ist möglich, da in § 1.02 Nummer 58 eine Begriffsbestimmung zu „STCW-Übereinkommen“ eingeführt worden ist. Dadurch wird – wie in Artikel 3 (8) der Richtlinie und Artikel 1 (21) der Richtlinie 2008/106/EG - auf die jeweils geltende Fassung des STCW Übereinkommens verwiesen.

Es erfolgt eine neue Bezugnahme auf §§ 19.02 und 19.06. In der niederländischen Fassung wurde das Wort „vaartijdenboek“ durch das Wort „logboek“ ersetzt, um eine Anpassung an die deutsche und französische Fassung vorzunehmen. Somit wird verdeutlicht, dass das Logbuch der Seeschiffe gemeint ist.

#### **§ 19.08**

##### **Mindestbesetzung von Kanalpenichen**

Diese Vorschrift entspricht § 3.21 alte Fassung mit einer leichten sprachlichen Anpassung im Hinblick auf „Patent“.

#### **§ 19.09**

##### **Mindestbesetzung von Sportfahrzeugen**

Diese Vorschrift entspricht § 3.22 alte Fassung mit einer leichten sprachlichen Anpassung im Hinblick auf „Patent“.

## **§ 19.10**

### **Ausnahme**

Diese Vorschrift entspricht § 3.23 alte Fassung.

Keine Änderung.

## **§ 20.01**

### **Gültigkeit der Schifferdienstbücher**

§ 20.01 kann die Unterscheidung zwischen den beiden Typen von Schifferdienstbüchern nicht widerspiegeln, da Übergangsvorschriften nur bestehende Dokumente betreffen können. Schifferdienstbücher für Schiffsführer werden erst ab 2023 ausgestellt. Alle aktuellen Befähigungen außer Schiffsführern werden in der Übergangsvorschrift für Schifferdienstbücher behandelt.

1. Bislang gab es in § 9.01 alte Fassung eine gemeinsame Übergangsvorschrift für die Gültigkeit der Bordbücher und Schifferdienstbücher.

Bis zum Inkrafttreten der neuen Rheinschiffahrtspersonalverordnung ausgestellte Schifferdienstbücher bleiben nach Massgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem bisherigen Ablaufdatum, längstens bis zum 17. Januar 2032 gültig. Zur Wahrung der Sicherheit der Schifffahrt und zur Beschleunigung der effektiven Einführung der Standards für medizinische Tauglichkeit (ES-QIN, Teil IV) wahrt Nummer 1 Satz 1 der Vorschrift jedoch nur den Besitzstand, der auch bei unveränderter Fortgeltung der RheinSchPersV bestanden hätte. Daher müssen Mitglieder der Besatzung mit Ausnahme des Schiffsführers als mögliche Inhaber von Schifferdienstbüchern, die vor dem 18. Januar 2022 ausgestellt wurden, bei Erreichen des 65. Lebensjahres vor dem 17. Januar 2032 ihre Tauglichkeit nachweisen. Danach erhalten diese dann ein Zeugnis, das nach den Vorschriften der neuen RheinSchPersV ausgestellt wird.

Satz 2 macht keinen Unterschied zwischen Schifferdienstbüchern nach dieser Verordnung oder vor 2022 als gleichwertig anerkannten Schifferdienstbüchern, für die dieselbe Altersgrenze zwischen den Mitgliedstaaten der ZKR und sieben Mitgliedstaaten der EU außerhalb des Rheinstromgebietes vereinbart war.

2. Nummer 2 Satz 1 regelt, dass der Inhaber eines Schifferdienstbuches nach Nummer 1 bis zum 17. Januar 2032 ein nach der neuen Verordnung ausgestelltes Schifferdienstbuch zu beantragen hat, wenn er weiterhin als Besatzungsmitglied tätig sein möchte. Was die Voraussetzungen für die Ausstellung betrifft, verweist Satz 2 auf § 5.01.

Jede zuständige Behörde eines Mitgliedsstaates der ZKR kann das alte Schifferdienstbuch in ein neues Schifferdienstbuch umtauschen. Das alte Schifferdienstbuch muss vorgelegt werden, damit es ungültig gemacht werden kann und der Antragsteller gemäß § 5.01 Nummer 1 RheinSchPersV, Artikel 34 Absatz 1 und Artikel 22 Absatz 6 der Richtlinie nur noch im Besitz eines einzigen aktiven Schifferdienstbuches ist. Die Anforderungen, dass der Bewerber zusätzlich seine Identität und nach Überschreiten des 60. Lebensjahres seine Tauglichkeit nachzuweisen hat, entsprechen der Regelung des Artikels 34 Absatz 3 Satz 3 der Richtlinie.

Zur Beschleunigung der Einführung der identischen Anforderungen der Richtlinie und der RheinSchPersV, die im ES-QIN präzisiert sind, ist es auch möglich, dass das Schifferdienstbuch bereits durch ein Schifferdienstbuch nach CESNI-Muster ersetzt wird, wenn der Inhaber eine neue Qualifikation oder eine Ersatzausfertigung beantragt. In diesem Falle erfolgt auch eine Erstaufnahme des Inhabers des Befähigungszeugnisses in die Datenbank nach § 2.01 der neuen RheinSchPersV.

## **§ 20.02**

### **Gültigkeit der Bordbücher**

1. Bis zum Inkrafttreten der neuen RheinSchPersV ausgestellte Bordbücher bleiben nach Massgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem bisherigen Ablaufdatum, längstens bis zum 17. Januar 2032 gültig.

Satz 2 macht keinen Unterschied zwischen Bordbüchern nach dieser Verordnung oder als gleichwertig anerkannten Bordbüchern mit identischem Inhalt, die von einem Nicht-ZKR Staat (im konkreten Fall: Österreich) ausgestellt wurden.

2. Die Pflicht, das Bordbuch nach Nummer 1 vor Ablauf der zehnjährigen Frist in ein Bordbuch nach der neuen Verordnung umzutauschen, dient der effektiven Einführung der Bordbücher nach ES-QIN (Teil V, Kapitel 5), deren Format nach der Ausführungsverordnung und dem rheinischen Muster identisch sind.

### **§ 20.03**

#### **Gültigkeit der bisherigen Rheinpatente**

1. Nummer 1 entspricht Artikel 38 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Richtlinie. Die großen und kleinen Rheinpatente, die beide für Fahrzeuge im Anwendungsbereich der Richtlinie nach deren Artikel 2 galten, können bis längstens 17. Januar 2032 gültig bleiben (außer wenn sie vorher ablaufen).

2. Da die bisherigen Patente spätestens ab 18.01.2032 ungültig werden, müssen sie umgetauscht werden, wenn der Schiffsführer weiterhin tätig sein möchte. Dabei wird der bisherige Unterschied zwischen kleinem und großem Rheinpatent berücksichtigt, der nun überholt ist, da es künftig nur noch ein einheitliches Rheinpatent gibt. Damit ein kleines Rheinpatent in ein Rheinpatent nach der neuen Verordnung umgetauscht werden kann, muss der Inhaber des kleinen Rheinpatents zusätzlich eine Fahrerfahrung von mindestens einem Jahr als Inhaber des kleinen Rheinpatents haben.

Für alle Rheinpatente gilt, dass der Antragssteller bei der zuständigen Behörde sein altes Rheinpatent und seinen Ausweis vorzulegen hat. Ab dem Alter von 60 Jahren hat der Antragssteller zusätzlich die Pflicht seine Tauglichkeit nach § 4.02 nachzuweisen.

3. Für die Gültigkeit von der ZKR als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnissen gilt ebenfalls eine Umtauschfrist bis zum 17. Januar 2032. Auch hier sind die Vorlage der Nachweise der Befähigung durch das Schiffsführerzeugnis, der Identität und gegebenenfalls der Tauglichkeit, erforderlich.

Die von sieben anderen EU-Mitgliedstaaten ausgestellten Schiffsführerzeugnisse können nicht länger gültig sein als nach der geltenden RheinSchPersV und enden mit einer ersten ärztlichen Untersuchung im Alter von 50 Jahren oder bei automatischem Ablauf am 17. Januar 2032.

4. alte Fassung: Da es im neuen Rechtsrahmen keine Radarpatente und Radarschifferzeugnisse mehr gibt, und das Fahren unter Radar im Sinne des Artikels 6 Buchstabe c der Richtlinie (und § 13.01 dieser Verordnung) zu einer besonderen Berechtigung geworden ist, die im Befähigungszeugnis als Schiffsführer eingetragen wird, gibt es keine Übergangsvorschrift betreffend der Radarpatente und Radarschifferzeugnisse mehr.

Ziel der neuen Regelungen ist es, nur noch ein Dokument für den Nachweis aller Befähigungen eines Schiffsführers zu haben.

### **§ 20.04**

#### **Gültigkeit der Behörden- und Sportpatente**

Diese Vorschrift wird neu eingeführt. Die Richtlinie betrifft gemäß Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben a und c weder Personen, die Binnenwasserstraßen zu Sport- oder Erholungszwecken befahren, noch Streitkräfte und Notfalldienste. Die ZKR möchte die Gültigkeit der Behörden- und Sportpatente unangetastet lassen.

### **§ 20.05**

#### **Gültigkeit der bisherigen Streckenkunde**

Die Berechtigung der Inhaber aller Rheinpatente, die vor dem Inkrafttreten der Verordnung eine Prüfung für das Fahren auf Abschnitten, für die eine Streckenkunde gefordert wird, absolviert haben, wird nach dem 17. Januar 2022 nicht aberkannt. Dies entspricht dem Grundsatz des Schutzes der besonderen Berechtigung zum Befahren von Binnenwasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken nach Artikel 38 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 6 Buchstabe b der Richtlinie.

## **§ 20.06**

### **Gültigkeit der bisherigen Streckenzeugnisse**

1. Diese Vorschrift betrifft die Inhaber eines auf dem Rhein als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnis. Auch diese Schiffsführer dürfen nach Nummer 1 der Vorschrift weiterhin die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderem Risiko befahren. Dies entspricht dem Grundsatz des Schutzes der besonderen Berechtigung zum Befahren von Binnenwasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken nach Artikel 38 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 6 Buchstabe b der Richtlinie.
2. Nummer 2 setzt das Streckenzeugnis mit der besonderen Berechtigung zum Befahren der Binnenwasserstraßenabschnitten mit besonderen Risiken gleich.

## **§ 20.07**

### **Gültigkeit der besonderen Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter**

1. Die besondere Berechtigung zum Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter wird durch die Richtlinie (Artikel 6 Buchstabe a und Artikel 8) neu geschaffen. Da die besondere Berechtigung auf dem Befähigungszeugnis für Schiffsführer eingetragen wird, kann dieser Eintrag bis zum Umtausch des Rheinpatentes alte Fassung in ein neues Rheinpatent noch nicht vorgenommen werden. Für das bisherige Rheinpatent wurden die Kompetenzen zum Befahren von Binnenwasserstraßen mit einer theoretischen Prüfung nachgewiesen.
2. Nach Nummer 2 der Vorschrift erlangt der Schiffsführer die besondere Berechtigung zum Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter mit dem Umtausch des Patents automatisch, da nach der RheinSchPersV alte Fassung nautische Kenntnisse und das Beherrschen der Verkehrsvorschriften für Seeschiffahrtsstraßen bereits zum Inhalt der theoretischen Prüfung für das Erlangen eines großen oder kleinen Rheinpatentes gehörten. Dies entspricht dem Grundsatz des Artikels 38 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 6 Buchstabe a der Richtlinie, nach der bereits erworbene besondere Berechtigungen zu schützen sind.

## **§ 20.08**

### **Gültigkeit von Zeugnissen nach dem STCW-Übereinkommen**

Diese Vorschrift führt eine Gleichwertigkeit zwischen den Befähigungen von Besatzungsmitgliedern von Seeschiffen nach dem STCW-Übereinkommen und den Befähigungen der Besatzungsmitglieder nach der RheinSchPersV ein. Was die Befähigung des Schiffsführers anbelangt besteht diese Gleichwertigkeit Artikel 38 Absatz 6 der Richtlinie entsprechend bis zum 17. Januar 2038.

## **§ 20.09**

### **Gültigkeit der Radarpatente**

1. Diese Vorschrift besagt, dass Inhaber von Radarpatenten auf dem Rhein zum Fahren unter Radar auf dem Rhein weiterhin berechtigt bleiben. Damit entspricht Nummer 1 dem Gedanken des Schutzes der besonderen Berechtigung nach Artikel 38 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 6 Buchstabe c der Richtlinie.
2. Im Rahmen der RheinSchPersV alte Fassung war es für die Durchführung von Radarfahrten nötig, dass der Schiffsführer zusätzlich zu seinem Rheinpatent ein Radarpatent hatte.
3. Da es im Rahmen der ZKR als gleichwertig anerkannte Radarzeugnisse gemäß der Anlage D6 zur alten RheinSchPersV gibt, entspricht es dem Grundsatz, erworbene besondere Berechtigungen zu schützen, wenn die Inhaber solcher Radarzeugnisse weiterhin die Berechtigung behalten, auf dem Rhein Radarfahrten durchzuführen.

## **§ 20.10**

### **Gültigkeit der Qualifikation als Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen oder als Sachkundiger für LNG**

1. Nach § 4a.04 Nummer 1 und § 5.08 Nummer 1 Satz 2 RheinSchPersV alte Fassung sind die Nachweise der Befähigungen für den Sachkundigen für Fahrgastschiffahrt und für den Sachkundigen für Flüssigerdgas als Brennstoff fünf Jahre lang gültig. Diese Übergangsvorschrift entspricht dem Artikel 11 Absatz 6 der Richtlinie, der die Gültigkeit dieser besonderen Befähigungszeugnisse auf höchstens fünf Jahre festlegt.

2. Durch die Einführung dieser Vorschrift wird ein Übergang von den besonderen Tätigkeiten nach RheinSchPersV alter Fassung zum neuen, mit der Richtlinie identischen System geschaffen.

## **§ 20.11**

### **Anrechnung von Fahrzeiten**

Es bleibt weiterhin eine Regelung zur Anrechnung von Fahrzeiten bestehen (§ 9.04 RheinSchPersV alte Fassung). Durch den angepassten Wortlaut wird deutlich, dass auch Fahrzeiten, die vor dem Inkrafttreten der Verordnung abgeleistet worden sind, für Qualifikationen nach der neuen RheinSchPersV angerechnet werden dürfen. Auch für diese erbrachten Fahrzeiten gilt jedoch, dass diese nur anrechenbar sind, wenn die allgemeinen Anforderungen erfüllt sind (z.B. Eintragung in ein Schifferdienstbuch und Validierung durch die zuständige Behörde).

### **Anlage 1: Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschiffahrt**

In der neuen RheinSchPersV wird auf ein Muster verwiesen, das im Rahmen von CESNI/QP auf Vorschlag der deutschen Delegation erarbeitet wurde. Das Muster ist von CESNI im Rahmen der Frühjahrssitzung 2022 im Beschluss 2022-I-2 angenommen worden und begünstigt die Harmonisierung auf allen europäischen Wasserstraßen.

### **Anlage 2: Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Sportpatents und das Behördenpatents**

Prüfungsprogramme für das Sportpatent und das Behördenpatent werden weiterhin vorgesehen. Der Vorschlag basiert auf der aktuellen Anlage D7. Für das theoretische Prüfungsprogramm zum Rheinpatent und für die besondere Berechtigung für Radarfahrten wird auf die Kenntnisse nach den Befähigungsstandards im ES-QIN, (Teil I, Kapitel 2 und 4) verwiesen. Auch für die besondere Berechtigung zur Fahrt auf Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter wird so verfahren.

### **Anlagen 3 und 4: Sportpatent und Behördenpatent**

Ein Verweis auf die ZKR-Webseite stellt sicher, dass geltende nationale Patente digital abgebildet und eine Liste der Patente stets aktualisiert werden können.

### **Anlage 5: Besonderheiten für das Befahren von Abschnitten des Rheins, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden**

Diese Anlage sieht in einem Teil A Anforderungen für Rheinabschnitte mit besonderem Risiko vor und in einem Teil B werden die Teile des Rheins, für die zusätzliche Befähigungen des Schiffsführers gefordert werden aufgelistet.

In Teil A, Nummer 1 wird dem § 7.05 der alten RheinSchPersV entsprechend vorgesehen, dass auf den Abschnitten zwischen km 335,92 (Schleusen Iffezheim) und km 857,40 (Spyck'sche Fähre) eine besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken notwendig ist.

In Teil A, Nummer 2 sieht die RheinSchPersV als Prüfung vor, dass der Nachweis über die besonderen Berechtigungen entweder in einer mündlichen Prüfung oder in einer Multiple Choice Prüfung, jeweils in Kombination mit Streckenfahrten, erbracht wird.

Die Liste der Wissensanforderungen wird übernommen (§ 7.06 Nummer 2 alte Fassung) und für eine harmonisierte Anwendung der Kriterien weiter spezifiziert.

Der Schiffsführer, der Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren der genannten Streckenabschnitte genaue Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten des Binnenwasserstraßenabschnitts.



- 1) Der Schiffsführer benötigt Kenntnisse über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf dem Streckenabschnitt. Er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss.
- 2) Der Schiffsführer muss die hydromorphologischen Eigenschaften des Wasserstraßenabschnittes kennen und wissen, wie er darauf zu reagieren hat.
- 3) Der Schiffsführer muss auch ohne angemessene Fahrwasserinformationsdienste oder geeignete Karten ausreichende Kenntnisse über die örtlichen nautischen Gegebenheiten des Wasserstraßenabschnittes haben.
- 4) Der Schiffsführer benötigt Kenntnisse über spezielle örtliche Verkehrsregelungen.

Teil A Nummer 3: Die Häufigkeit der angeforderten Streckenfahrten wird gegenüber den heute geltenden Regeln geändert, von nun an sind statt 16 nur noch insgesamt sechs Fahrten, davon jeweils drei zu Berg und drei zu Tal notwendig. Der Bewerber muss den Abschnitt in den letzten drei Jahren durchfahren haben. Fahrten, die bis zu 10 Jahren zurückliegen, werden nicht mehr berücksichtigt.

Teil A Nummer 4: Die Anforderung bezüglich des Fahrzeuges, mit dem die Streckenfahrten durchgeführt werden, bleibt unverändert.

Teil A Nummer 5: Die Bescheinigung der durchgeführten Streckenfahrten wird durch das Schifferdienstbuch nachgewiesen. Es ist noch fraglich, ob die bestehenden Muster nach Teil V des ES-QIN überarbeitet werden sollten, damit deutlich wird, dass der Kandidat tatsächlich im Steuerhaus anwesend gewesen ist bzw. selbstständig Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeuges bestimmt hat.

Teil A Nummer 6: Diese Bestimmung dient dazu, die Vorschrift der Nummer 3 Satz 2 in der Praxis bessere Geltung zu verschaffen: Wenn es künftig zwingende Voraussetzung für die Zulassung zur Streckenkundeprüfung ist, dass der Kandidat tatsächlich im Steuerhaus anwesend gewesen ist bzw. selbstständig Kurs und Geschwindigkeit des Fahrzeuges bestimmt hat, dann eröffnet diese Nummer dem Kandidaten die Möglichkeit, dies vom jeweiligen Schiffsführer einfordern zu können.

Da diese Vorschrift damit letztlich nicht zwangsweise durchgesetzt werden kann, kommt ihr in erster Linie eine appellative Funktion zu.

In Teil B werden folgende Teile des Rheins mit zusätzlichen Hinweisen zu den Abschnitten als Abschnitte, für die zusätzliche Befähigungen des Schiffsführers gefordert werden, aufgelistet:

- Rhein von Rhein-km 335,92 (Schleuse Iffezheim) bis Rhein-km 352,07 (deutsch-französische Grenze),
- Rhein von Rhein-km 352,07 (deutsch-französische Grenze) bis Rhein-km 425,00 (Mannheim),
- Rhein von Rhein-km 425,00 (Mannheim) bis Rhein-km 498 (Mainz, Mainspitze),
- Rhein von Rhein-km 498,00 (Mainz, Mainspitze) bis Rhein-km 592,00 (Koblenz, Moselmündung),
- Rhein von Rhein-km 592,00 (Koblenz, Moselmündung) bis Rhein-km 769,00 (Krefeld),
- Rhein von Rhein-km 769,00 (Krefeld) bis Rhein-km 857,40 (Spyck'sche Fähre/Grenze zu den Niederlanden).

#### **Anlagen 6 und 7: Bescheinigung Ersthelfer in der Fahrgastschiffahrt und Bescheinigung Atemschutzgeräteträger in der Fahrgastschiffahrt (Muster)**

Diese Anlagen fallen nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2017/2397. Es handelt sich um eine Aktualisierung der aktuellen Anlagen C2 und C3; die Identifikationsnummer (CID) des Besatzungsmitgliedes soll auch erfasst werden können.

#### **Anlage 8: Bescheinigung für den Nachweis der geforderten Ruhezeit nach § 18.03 Nummer 2 bis 6**

Der Entwurf basiert auf der jetzigen Anlage A4, die Verweise und die Terminologie werden an die neue Verordnung angepasst.

Die folgende synoptische Tabelle stellt die Modernisierung der RheinSchPersV, im Hinblick auf die Integration der CESNI-Standards und der Einführung eines kompetenzbasierten Ansatzes vereinfacht dar.

Die Tabelle enthält vier Spalten:

- **Spalte 1:** geltende Fassung RheinSchPersV;
- **Spalte 2:** neue RheinSchPersV;
- **Spalte 3:** Richtlinie (EU) 2017/2397, sofern zweckmäßig nicht in den Geltungsbereich der Richtlinie fallende Vorschriften werden mit einem „\*“ gekennzeichnet;
- **Spalte 4:** Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV bzgl.
  - der Übereinstimmung mit der Richtlinie;
  - den Neuerungen der RheinSchPersV,
  - den Verweisen auf ES-QIN,
  - den detaillierten Erläuterungen der systematisch besonders relevanten Vorschriften.

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
2.01	1.01 Geltungsbereich	2	Identische Anforderung, jedoch Ausschluss der Fähren, da keine ZKR-Kompetenz
1.01	1.02 Begriffsbestimmungen	3	Identische Anforderung
1.02	1.03 Anordnungen vorübergehender Art	*	Einfügung einer Klausel zur Beibehaltung von Vorschriften, die mit der Richtlinie (EU) 2017/2397 übereinstimmen.
1.03	1.04 Dienstanweisungen	*	Keine Änderung
--	1.05 Überwachung <b>(neu)</b>	27	Identische Anforderung
--	1.06 Evaluierung <b>(neu)</b>	28	Identische Anforderung
--	2.01 Erfassung in einem digitalen Register <b>(neu)</b>	25	Identische Anforderung
3.01	3.01 Beschreibung der Befähigungen	3 (9) 3 (11) 3 (12) *	Identische Anforderung mit weiteren Befähigungen
3.05	3.02 Geltung von Besatzungsdokumenten	12 (4) 4 (2) 5 (1) 4 (3) 5 (2) 10 (1) + (2)	Identische Anforderung: besondere Berechtigungen, Schifferdienstbuch und Befähigungszeugnis in einem Dokument, Befähigungszeugnis für besondere Tätigkeiten, grundsätzliche Gleichwertigkeit der Befähigungen aus See- und Binnenschifffahrt.
7.14 Nummer 5	3.03 Ersatzausfertigung	*	Ergänzung
7.16, 8.08	3.04 Kosten	*	Ergänzung
3.03	4.01 Tauglichkeit der Besatzungsmitglieder	23	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil IV) [Standards für medizinische Tauglichkeit]
3.04, 7.17, 7.18	4.02 Regelmäßige Überprüfung der Tauglichkeit	23 (3)	Identische Anforderung
3.03 Nummer 2	4.03 Tauglichkeit des Maschinisten	*	Ergänzung

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
3.06	5.01 Schifferdienstbuch	4 (1) 4 (2) 5 (1) 22 (1) 22 (2) 22 (4) 22 (6)	Identische Anforderung Muster: Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 2), (Teil V, Kapitel 4) [Standards für das mit Befähigungszeugnissen zusammengeführte Schifferdienstbuch/ Standards für das Schifferdienstbuch]
3.09	5.02 Nachweis von Fahrzeiten und Streckenfahrten	7 (1)	Identische Anforderung
--	6.01 Zulassung eines Ausbildungsprogrammes <b>(neu)</b>	19	Identische Anforderung mit Präzisierung
7.11 Nummer 1	7.01 Zulassung zur behördlichen Befähigungsprüfung	*	Ergänzung
7.12	7.02 Inhalt der behördlichen Befähigungsprüfung	17 (3) 18 (1)	Identische Anforderung: Theoretischer und praktischer Teil der Prüfung
7.08	7.03 Prüfungskommission für behördliche Befähigungsprüfungen	18 (1) Satz 2 18 (5)	Identische Anforderung
7.20	8.01 Aussetzen der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses	14 (2) 23 (4)	Identische Anforderung
7.22	8.02 Entzug des Befähigungszeugnisses	14 (1) 15 Satz 1 14 (3)	Identische Anforderung
7.24	8.03 Sicherstellung des als physisches Dokument ausgestellten Befähigungszeugnisses	*	Ergänzung
--	9.01 Befähigungen auf Einstiegs- und Betriebsebene <b>(neu)</b>	Anhang I.1 und 2. 3 (17)	Identische Anforderung Neu: Unterscheidung in Einstiegs- und Betriebsebene
3.02	10.01 Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten	Anhang I.1. und 2.	Identische Anforderung mit Berücksichtigung des Maschinenpersonals

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
3.02 Satz 1 Nummer 7	10.02 Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten des Maschinisten	*	Ergänzung
--	10.03 Gültigkeit und Ausstellung der Befähigungszeugnisse für die Einstiegs- und die Betriebsebene <b>(neu)</b>	11 (4) 11 (3)	Identische Anforderung Neu: Einführung einer Gültigkeit Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 2) [Standards für das mit Befähigungszeugnissen zusammengeführte Schifferdienstbuch]
6.02	11.01 Patentpflicht	4 (1) *	Identische Anforderung und Änderung bzgl. Sportpatent
6.04	11.02 Patentarten	4 (1) 6 Buchstabe c	Identische Anforderung Radarpatent wird Bestandteil des Patents, Wegfall Kleines Patent
7.01	12.01 Rheinpatent	Anhang I 3.1 17 (3) 17 (4)	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil I, Kapitel 2), (Teil II, Kapitel 4); (Teil III, Kapitel 1 und 2) [Befähigungsstandards für die Führungsebene/ Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer/ Technische und funktionale Anforderungen an Fahrsimulatoren und Radarsimulatoren in der Binnenschifffahrt/ Standards für das behördliche Zulassungsverfahren für Fahrsimulatoren und Radarsimulatoren]
7.03	12.02 Sportpatent	2 (2) Buchstabe a	Ausschluss vom Geltungsbereich der Richtlinie Neu: Unterschied zwischen theoretischer und praktischer Prüfung und Möglichkeit von praktischer Prüfung am Simulator
7.04	12.03 Behördenpatent	2 (2) Buchstabe c	Ausschluss vom Geltungsbereich der Richtlinie Neu: Unterschied zwischen theoretischer und praktischer Prüfung und Möglichkeit von praktischer Prüfung am Simulator
7.09, 7.11	12.04 Antrag auf Zulassung zur behördlichen Befähigungsprüfung	*	Anpassung
7.13	12.05 Befreiungen und Erleichterungen bei der Prüfung	*	Anpassung

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
--	12.06 Prüfung im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogrammes <b>(neu)</b>	17 (2) Buchstabe b	Identische Anforderung
--	12.07 Gültigkeit und Ausstellung der Befähigungszeugnisse als Schiffsführer <b>(neu)</b>	11	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) [Standards für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer und für Befähigungszeugnisse für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) und Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt]
7.14 Nummer 3 und 4	12.08 Vorläufiges Rheinpatent	*	Ergänzung
7.15, 8.02, 8.05	13.01 Besondere Berechtigungen <b>(neu)</b>	6 12 (1) 12 (2) 12 (3) 12 (4) 17 (2) i.V.m. 18 und 19	Identisch mit der Systematik der Richtlinie: das Streckenzeugnis ist eine von mehreren Arten der sog. besonderen Berechtigungen
6.03, 8.01, 8.04	13.02 Besondere Berechtigung für Radarfahrten	6 Buchstabe c 17 (3) 17 (4) 21 (2) 12 (1), (3) Anhang II 3.2.	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil I, Kapitel 4), (Teil II, Kapitel 1), (Teil III, Kapitel 1 und 2) [Befähigungsstandards für das Führen von Fahrzeugen unter Radar/ Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung einer besonderen Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen unter Radar/ Technische und funktionale Anforderungen an Fahrsimulatoren und Radarsimulatoren in der Binnenschifffahrt/ Standards für das behördliche Zulassungsverfahren für Fahrsimulatoren und Radarsimulatoren]
7.05	13.03 Besondere Berechtigung für das Befahren von Wasserstraßen, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden	6 Buchstabe b und 9 12 (2), (3)	Identische Anforderung

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
7.01	13.04 Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter ( <b>neu</b> )	6 Buchstabe a und 8 12 (1), (3)	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil I, Kapitel 3) [Befähigungsstandards für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter]
Kapitel 4a	13.05 Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden	6 Buchstabe d 12 (5) 12 (1), (3)	Identische Anforderung
--	13.06 Besondere Berechtigung für das Führen von Großverbänden ( <b>neu</b> )	6 Buchstabe e Anhang I 3.2.4 12 (1), (3)	Identische Anforderung
4.01	14.01 Verweis auf die Bestimmungen des ADN	2	Identische Anforderung
4a.01	15.01 Sachkunde und Einweisung	3 (12) 6 Buchstabe d	Identische Anforderung
4a.02	15.02 Befähigungszeugnis	5 (1) 34 i.V.m. 11 (3) Anhang I 4.2	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) [Standards für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer und für Befähigungszeugnisse für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) und Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt]
4a.03	15.03 Lehrgang und Prüfung	17 (3) Satz 1 Buchstabe c und Satz 3	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil I, Kapitel 6), (Teil II, Kapitel 3) [Befähigungsstandards für Sachkundige für Flüssigerdgas/ Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Sachkundiger für Flüssigerdgas (LNG)]
4a.05	15.04 Zulassung von Lehrgängen	5 (1), 17	Identische Anforderung
--	15.05 Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen ( <b>neu</b> )	19 (1) 19 (2) 27	Identische Anforderung
4a.04	15.06 Gültigkeit und Verlängerung des Befähigungszeugnisses	11 (6) 13 Buchstabe b Anhang I 4.2 Satz 2	Identische Anforderung Muster: Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) [Standards für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer und für Befähigungszeugnisse für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) und Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt]

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
5.01	16.01 Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen	*	Keine Änderung
5.02	16.02 Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt	3 (11) Anhang I 4.1	Identische Anforderung
5.03	16.03 Basislehrgang für Sachkundige	17 (2) 17 (3)	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil I, Kapitel 5), (Teil II, Kapitel 2) [Befähigungsstandards für Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt/ Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt]
5.04	16.04 Auffrischungslehrgang für Sachkundige	11 (6) Anhang I 4.1 Satz 2 16 (1) i.V.m. 17 (2)	Identische Anforderung
--	16.05 Zulassung von Lehrgängen für Sachkundige <b>(neu)</b>	19	Identische Anforderung
--	16.06 Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen <b>(neu)</b>	19 (1) 19 (2) 27	Identische Anforderung
5.05	16.07 Ersthelfer	*	Keine Änderung
5.06	16.08 Atemschutzgeräteträger	*	Keine Änderung
5.07	16.09 Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge für Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger	*	Keine Änderung
5.08	16.10 Art des Nachweises der Befähigung	5 (1) 11 (1) 11 (2) 11 (6) Anhang I 4.1 Satz 2	Identische Anforderung Muster: Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) [Standards für Befähigungszeugnisse für Schiffsführer und für Befähigungszeugnisse für Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) und Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt]
5.09	16.11 Anzahl des Sicherheitspersonals	*	Keine Änderung
5.10	16.12 Pflichten des Schiffsführers und des Sachkundigen	Anhang II 4.1	Identische Anforderung
5.11	16.13 Aufsicht	*	Keine Änderung
2.02, 7.01	17.01 Allgemeines	*	Anpassung



<b>RheinSchPersV bisherige Fassung (§)</b>	<b>Neue RheinSchPersV (§)</b>	<b>Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)</b>	<b>Anmerkungen</b> bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
--	17.02 Gleichwertigkeit und Abweichungen <b>(neu)</b>	*	Ergänzung
3.10	18.01 Betriebsformen	*	Anpassung Folgeanpassung hinsichtlich des Fahrtenschreibers: Verweis jetzt auf ES-TRIN, keine inhaltliche Änderung
3.11	18.02 Mindestruhezeit	*	Keine Änderung
3.12	18.03 Wechsel oder Wiederholung der Betriebsform	*	Keine Änderung
3.13	18.04 Bordbuch - Fahrtenschreiber	22 (6) 3 (21)	Identische Anforderung Muster: Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 5) [Standards für das Bordbuch]
3.14	19.01 Ausrüstung der Fahrzeuge	*	Keine Änderung
3.15	19.02 Mindestbesatzung der Motorschiffe und Schubboote	*	Keine Änderung
3.16	19.03 Mindestbesatzung der starren Verbände und anderen starren Zusammenstellungen	*	Keine Änderung
3.17	19.04 Mindestbesatzung der Fahrgastschiffe	*	Keine Änderung
3.18	19.05 Nichterfüllung des Ausrüstungsstandards nach § 19.01	*	Keine Änderung
3.19	19.06 Mindestbesatzung der übrigen Fahrzeuge	*	Keine Änderung
3.20	19.07 Mindestbesatzung von Seeschiffen	*	Keine Änderung
3.21	19.08 Mindestbesatzung von Kanalpenichen	*	Keine Änderung
3.22	19.09 Mindestbesatzung von Sportfahrzeugen	*	Keine Änderung
3.23	19.10 Ausnahme	*	Keine Änderung
9.01	20.01 Gültigkeit der Schifferdienstbücher	38 (4)	Identische Anforderung Muster: Verweis auf ES-QIN (Teil V, Kapitel 2) [Standards für das mit Befähigungszeugnissen zusammengeführte Schifferdienstbuch]

<b>RheinSchPersV bisherige Fassung (§)</b>	<b>Neue RheinSchPersV (§)</b>	<b>Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)</b>	<b>Anmerkungen</b> bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
9.01	20.02 Gültigkeit der Bordbücher	38 (4)	Identische Anforderung
9.02	20.03 Gültigkeit der bisherigen Rheinpatente	38 (1)	Identische Anforderung
--	20.04 Gültigkeit der Behörden- und Sportpatente <b>(neu)</b>	*	Ergänzung
--	20.05 Gültigkeit der bisherigen Streckenkunde <b>(neu)</b>	38 (2) i.V.m. 6 b	Identische Anforderung
--	20.06 Gültigkeit der bisherigen Streckenzeugnisse <b>(neu)</b>	38 (2) i.V.m. 6 b	Identische Anforderung
--	20.07 Gültigkeit der besonderen Berechtigung für Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter <b>(neu)</b>	38 (2) i.V.m. 6 a, 8	Identische Anforderung
--	20.08 Gültigkeit von Zeugnissen nach dem STCW-Übereinkommen <b>(neu)</b>	38 (6)	Identische Anforderung
9.03	20.09 Gültigkeit der Radarpatente	38 (2) i.V.m. 6	Identische Anforderung
9.05	20.10 Gültigkeit der Qualifikation als Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen oder als Sachkundiger für LNG	11 (6)	Identische Anforderung
9.04	20.11 Anrechnung von Fahrzeiten	*	Keine Änderung
Anlage B2	Anlage 1: Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt (Muster)	23 (1)	Muster für ärztliches Zeugnis im Rahmen des CESNI (Beschluss 2022-I-2)
Anlage D7	Anlage 2: Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Sportpatents und eines Behördenpatents	*	Ausschließlich Prüfungsprogramm für Sportpatent und Behördenpatent.
-	Anlage 3: Sportpatent	*	Ergänzung
-	Anlage 4: Behördenpatent	*	Ergänzung

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	Neue RheinSchPersV (§)	Richtlinie (EU) 2017/2397 (Artikel)	Anmerkungen bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
-	Anlage 5: Besonderheiten für das Befahren von Abschnitten des Rheins, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden	6 Buchstabe b und 9	Ergänzung
Anlage C2	Anlage 6: Bescheinigung Ersthelfer in der Fahrgastschiffahrt (Muster)	*	Wenige Änderungen, um mit der Terminologie der CESNI Muster im Einklang zu sein.
Anlage C3	Anlage 7: Bescheinigung Atemschutzgeräteträger in der Fahrgastschiffahrt (Muster)	*	Wenige Änderungen, um mit der Terminologie der CESNI Muster im Einklang zu sein.
Anlage A4	Anlage 8: Bescheinigung für den Nachweis der geforderten Ruhezeit nach § 18.03 Nummer 2 bis 6 (Muster)	*	Anpassung der Verweise und der Terminologie.

### **Eventuelle Alternativen zu den beabsichtigten Änderungen**

Keine, außer einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen.

### **Folgen dieser Änderungen**

Die als Anlage beigefügte neue Rheinschiffpersonalverordnung wird angenommen, womit die bisher gültige Fassung, die durch Beschluss 2010-I-8 angenommen wurde, aufgehoben wird.

### **Folgen einer Ablehnung der vorgeschlagenen Änderungen**

Es wäre möglich, auf diese Änderungen zu verzichten. Jedoch wäre dann keine koordinierte und harmonisierte Umsetzung der Vorschriften des ES-QIN im jeweiligen Rechtsrahmen der ZKR und der EU möglich.

## Beschluss

(im schriftlichen Verfahren gefasster Beschluss vom 8. November 2022)

### I

Die Zentralkommission,

unter erneuter Bekräftigung ihres großen Engagements für eine modernisierte Regelung des Befähigungswesens in einem europäischen Rechtsrahmen im Einklang mit dem in der Basler Erklärung (2006) angekündigten und in der Mannheimer Erklärung (2018) bestätigten Ziel,

in dem Bestreben, die Integration und Entwicklung des europäischen Binnenschiffahrtmarktes, insbesondere durch die Schaffung eines Rechtsrahmens für die Ausbildung von qualifiziertem Schiffspersonal zu fördern,

in dem Bestreben, die Sicherheit des Schiffsverkehrs zu gewährleisten, und bereit, auf Herausforderungen des ökologischen und digitalen Wandels zu reagieren,

unter Berücksichtigung der Richtlinie (EU) 2017/2397 und zur Harmonisierung des Rechtsrahmens des Rheins und der Europäischen Union, um die automatische gegenseitige Anerkennung der gemäß den neuen Vorschriften ausgestellten Dokumente zu gewährleisten und dadurch die Mobilität der Beschäftigten und die Attraktivität von beruflichen Tätigkeiten in der Binnenschiffahrt zu erhöhen,

unter Berücksichtigung des Europäischen Standards für Qualifikationen in der Binnenschiffahrt (ES-QIN) angenommen durch den Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschiffahrt (CESNI), der 2015 eingerichtet wurde,

auf Vorschlag ihres Ausschusses für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen,

- nimmt die als Anlage beigefügte Rheinschiffspersonalverordnung an,
- hebt die bisherige Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein, angenommen in ihrer letztgültigen Fassung durch Beschluss 2010-I-8, mit Wirkung zum 1. April 2023 auf,
- fordert ihre Mitgliedsstaaten auf, die neue Rheinschiffspersonalverordnung so schnell wie möglich umzusetzen.

Die neue Rheinschiffspersonalverordnung tritt am 1. April 2023 in Kraft.

II

Die Zentralkommission,

im Interesse einer schnellen Inkraftsetzung der Dienstanweisungen nach § 1.04 der genannten Verordnung,

überträgt die Billigung und Änderung dieser Dienstanweisungen ihrem Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen. Bei Uneinigkeit im Ausschuss werden die Entwürfe der Zentralkommission vorgelegt.

Der Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen berichtet der Zentralkommission zur Kenntnisnahme auf jeder Plenarsitzung über die seit der vorausgegangenen Plenarsitzung gebilligten Dienstanweisungen.

**Anlage** Rheinschiffspersonalverordnung

**Rheinschiffpersonalverordnung  
(RheinSchPersV)**

**RHEINSCHIFFSPERSONALVERORDNUNG  
(RheinSchPersV)**





<b>TEIL I: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN .....</b>	<b>1</b>
<b>KAPITEL 1: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN FÜR TEILE I, II UND III .....</b>	<b>1</b>
§ 1.01 Geltungsbereich .....	1
§ 1.02 Begriffsbestimmungen .....	1
§ 1.03 Anordnungen vorübergehender Art der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt .....	5
§ 1.04 Dienstanweisungen .....	5
§ 1.05 Überwachung .....	6
§ 1.06 Evaluierung.....	6
<b>KAPITEL 2: REGISTER .....</b>	<b>7</b>
§ 2.01 Erfassung in einem digitalen Register.....	7
<b>TEIL II: BEFÄHIGUNGEN .....</b>	<b>8</b>
<b>ABSCHNITT 1: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN .....</b>	<b>8</b>
<b>KAPITEL 3: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN .....</b>	<b>8</b>
§ 3.01 Bezeichnung der Funktionen.....	8
§ 3.02 Geltung von Besatzungsdokumenten .....	8
§ 3.03 Ersatzausfertigung.....	9
§ 3.04 Kosten .....	9
<b>KAPITEL 4: TAUGLICHKEIT .....</b>	<b>10</b>
§ 4.01 Tauglichkeit der Besatzungsmitglieder.....	10
§ 4.02 Regelmäßige Überprüfung der Tauglichkeit .....	10
§ 4.03 Tauglichkeit des Maschinisten .....	11
<b>KAPITEL 5: SCHIFFERDIENSTBUCH UND FAHRZEITEN .....</b>	<b>12</b>
§ 5.01 Schifferdienstbuch .....	12
§ 5.02 Nachweis von Fahrzeiten und Streckenfahrten .....	13
<b>KAPITEL 6: ZUGELASSENE AUSBILDUNGSPROGRAMME.....</b>	<b>14</b>
§ 6.01 Zulassung eines Ausbildungsprogramms .....	14
<b>KAPITEL 7: ZULASSUNG ZUR UND DURCHFÜHRUNG DER BEHÖRDLICHEN BEFÄHIGUNGSPRÜFUNG.....</b>	<b>15</b>
§ 7.01 Zulassung zur behördlichen Befähigungsprüfung.....	15
§ 7.02 Inhalt der behördlichen Befähigungsprüfung .....	15
§ 7.03 Prüfungskommission für behördliche Befähigungsprüfungen.....	15
<b>KAPITEL 8: ÜBERPRÜFUNG UND ENTZUG DER BEFÄHIGUNGSZEUGNISSE .....</b>	<b>16</b>
§ 8.01 Aussetzen der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses .....	16
§ 8.02 Entzug des Befähigungszeugnisses .....	16
§ 8.03 Sicherstellung des als physisches Dokument ausgestellten Befähigungszeugnisses .....	17

ABSCHNITT 2: BEFÄHIGUNGEN AUF EINSTIEGS- UND BETRIEBSEBENE .....	18
<b>KAPITEL 9: ANWENDUNGSBEREICH DIESES ABSCHNITTS .....</b>	<b>18</b>
§ 9.01 Funktionen auf Einstiegs- und Betriebsebene; Maschinist .....	18
<b>KAPITEL 10: VORAUSSETZUNGEN FÜR DEN ERWERB DER BEFÄHIGUNGSZEUGNISSE AUF EINSTIEGS- UND BETRIEBSEBENE.....</b>	<b>19</b>
§ 10.01 Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten .....	19
§ 10.02 Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten des Maschinisten .....	20
§ 10.03 Gültigkeit und Ausstellung der Befähigungszeugnisse für die Einstiegs- und die Betriebsebene .....	21
ABSCHNITT 3: BEFÄHIGUNGEN AUF FÜHRUNGSEBENE .....	22
<b>KAPITEL 11: PATENTPFLICHT UND PATENTARTEN .....</b>	<b>22</b>
§ 11.01 Patentpflicht.....	22
§ 11.02 Patentarten .....	22
<b>KAPITEL 12: ERWERB DER PATENTE .....</b>	<b>23</b>
§ 12.01 Rheinpatent .....	23
§ 12.02 Sportpatent .....	24
§ 12.03 Behördenpatent.....	24
§ 12.04 Antrag auf Zulassung zur behördlichen Befähigungsprüfung .....	25
§ 12.05 Befreiungen und Erleichterungen bei der Prüfung .....	25
§ 12.06 Prüfung im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms .....	26
§ 12.07 Gültigkeit und Ausstellung der Befähigungszeugnisse als Schiffsführer .....	26
§ 12.08 Vorläufiges Rheinpatent .....	27
<b>KAPITEL 13: ERWERB DER BESONDEREN BERECHTIGUNGEN .....</b>	<b>28</b>
§ 13.01 Besondere Berechtigungen.....	28
§ 13.02 Besondere Berechtigung für Radarfahrten .....	28
§ 13.03 Besondere Berechtigung für das Befahren von Wasserstraßen, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden .....	29
§ 13.04 Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter .....	30
§ 13.05 Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden .....	30
§ 13.06 Besondere Berechtigung für das Führen von Großverbänden .....	30
ABSCHNITT 4: BEFÄHIGUNGEN FÜR BESONDERE TÄTIGKEITEN .....	31
<b>KAPITEL 14: SICHERHEITSPERSONAL AUF DEM ADN UNTERLIEGENDEN FAHRZEUGEN .....</b>	<b>31</b>
§ 14.01 Verweis auf die Bestimmungen des ADN .....	31

<b>KAPITEL 15: SICHERHEITSPERSONAL AUF MIT FLÜSSIGERDAS (LNG) BETRIEBENEN FAHRZEUGEN .....</b>	<b>32</b>
§ 15.01 Sachkunde und Einweisung .....	32
§ 15.02 Befähigungszeugnis .....	32
§ 15.03 Lehrgang und Prüfung .....	32
§ 15.04 Zulassung von Lehrgängen .....	33
§ 15.05 Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen .....	33
§ 15.06 Gültigkeit und Verlängerung des Befähigungszeugnisses .....	34
<b>KAPITEL 16: SICHERHEITSPERSONAL AUF FAHRGASTSCHIFFEN .....</b>	<b>35</b>
§ 16.01 Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen .....	35
§ 16.02 Sachkundiger für die Fahrgastschifffahrt .....	35
§ 16.03 Basislehrgang für Sachkundige .....	35
§ 16.04 Auffrischungslehrgang für Sachkundige .....	36
§ 16.05 Zulassung von Lehrgängen für Sachkundige .....	36
§ 16.06 Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen .....	36
§ 16.07 Ersthelfer .....	37
§ 16.08 Atemschutzgeräteträger .....	37
§ 16.09 Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge für Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger .....	37
§ 16.10 Art des Nachweises der Befähigung .....	38
§ 16.11 Anzahl des Sicherheitspersonals .....	39
§ 16.12 Pflichten des Schiffsführers und des Sachkundigen .....	39
§ 16.13 Aufsicht .....	40
<b>TEIL III: BESATZUNG .....</b>	<b>41</b>
<b>KAPITEL 17: ALLGEMEINES .....</b>	<b>41</b>
§ 17.01 Allgemeines .....	41
§ 17.02 Gleichwertigkeit und Abweichungen .....	42
<b>KAPITEL 18: BETRIEBSFORMEN, MINDESTRUHEZEIT, BORDBUCH .....</b>	<b>43</b>
§ 18.01 Betriebsformen .....	43
§ 18.02 Mindestruhezeit .....	43
§ 18.03 Wechsel oder Wiederholung der Betriebsform .....	44
§ 18.04 Bordbuch – Fahrtenschreiber .....	45
<b>KAPITEL 19: MINDESTBESATZUNGEN AN BORD .....</b>	<b>47</b>
§ 19.01 Ausrüstung der Fahrzeuge .....	47
§ 19.02 Mindestbesatzung der Motorschiffe und Schubboote .....	49
§ 19.03 Mindestbesatzung der starren Verbände und anderen starren Zusammenstellungen .....	50
§ 19.04 Mindestbesatzung der Fahrgastschiffe .....	52
§ 19.05 Nichterfüllung des Ausrüstungsstandards nach § 19.01 .....	55
§ 19.06 Mindestbesatzung der übrigen Fahrzeuge .....	55
§ 19.07 Mindestbesatzung von Seeschiffen .....	56
§ 19.08 Mindestbesatzung von Kanalpenichen .....	56
§ 19.09 Mindestbesatzung von Sportfahrzeugen .....	56
§ 19.10 Ausnahme .....	56

<b>TEIL IV: ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN .....</b>	<b>57</b>
<b>KAPITEL 20: ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN .....</b>	<b>57</b>
§ 20.01 Gültigkeit der Schifferdienstbücher .....	57
§ 20.02 Gültigkeit der Bordbücher.....	57
§ 20.03 Gültigkeit der bisherigen Rheinpatente .....	57
§ 20.04 Gültigkeit der Behörden- und Sportpatente.....	58
§ 20.05 Gültigkeit der bisherigen Streckenkunde .....	58
§ 20.06 Gültigkeit der bisherigen Streckenzeugnisse .....	59
§ 20.07 Gültigkeit der besonderen Berechtigung für Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter .....	59
§ 20.08 Gültigkeit von Zeugnissen nach dem STCW-Übereinkommen.....	59
§ 20.09 Gültigkeit der Radarpatente .....	59
§ 20.10 Gültigkeit der Qualifikation als Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen oder als Sachkundiger für LNG .....	60
§ 20.11 Anrechnung von Fahrzeiten .....	60
<b>Anlagen.....</b>	<b>61</b>
ANLAGE 1: TAUGLICHKEITSNACHWEIS IN DER BINNENSCHIFFFAHRT (MUSTER) .....	61
ANLAGE 2: PRÜFUNGSPROGRAMM FÜR DEN ERWERB EINES SPORTPATENTES UND EINES BEHÖRDENPATENTES .....	62
ANLAGE 3: SPORTPATENT .....	65
ANLAGE 4: BEHÖRDENPATENT .....	66
ANLAGE 5: BESONDERHEITEN FÜR DAS BEFAHREN VON ABSCHNITTEN DES RHEINS, DIE ALS BINNENWASSERSTRAßENABSCHNITTE MIT BESONDEREN RISIKEN AUSGEWIESEN WURDEN.....	67
ANLAGE 6: BESCHEINIGUNG ERSTHELFER IN DER FAHRGASTSCHIFFFAHRT (MUSTER) .....	73
ANLAGE 7: BESCHEINIGUNG ATEMSCHUTZGERÄTETRÄGER IN DER FAHRGASTSCHIFFFAHRT (MUSTER) .....	74
ANLAGE 8: BESCHEINIGUNG FÜR DEN NACHWEIS DER GEFORDERTEN RUHEZEIT NACH § 18.03 NUMMER 2 BIS 6 (MUSTER).....	75

## **TEIL I: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

### **KAPITEL 1: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN FÜR TEILE I, II und III**

#### **§ 1.01 Geltungsbereich**

Diese Verordnung gilt für

- a) Fahrzeuge mit einer Länge von 20 m oder mehr;
- b) Fahrzeuge, deren Produkt aus  $L \cdot B \cdot T$  ein Volumen von 100 m<sup>3</sup> oder mehr ergibt;
- c) Schlepp- und Schubboote, die dazu bestimmt sind, Fahrzeuge nach den Buchstaben a, b oder f zu schleppen, zu schieben oder längsseits gekuppelt mitzuführen;
- d) Schiffe, die über ein Zulassungszeugnis nach ADN verfügen;
- e) Fahrgastschiffe;
- f) schwimmende Geräte

soweit diese Verordnung nicht etwas anderes vorsieht.

#### **§ 1.02 Begriffsbestimmungen**

In dieser Verordnung gelten als

##### **Fahrzeugarten**

1. „Fahrzeug“ ein Binnenschiff, ein Seeschiff oder ein schwimmendes Gerät;
2. „Binnenschiff“ ein Schiff, das ausschließlich oder vorwiegend für die Fahrt auf Binnenwasserstraßen bestimmt ist;
3. „Seeschiff“ ein Schiff, das zur See- oder Küstenfahrt zugelassen und vorwiegend dafür bestimmt ist;
4. „Motorschiff“ ein zur Güterbeförderung bestimmtes Schiff, das mit eigener Triebkraft allein fahren kann;
5. „Fähre“ ein Fahrzeug, das dem Übersetzverkehr dient und von der zuständigen Behörde als Fähre behandelt wird;
6. „Behördenfahrzeug“ ein Fahrzeug, das im Rahmen hoheitlicher Aufgaben eingesetzt wird;
7. „Feuerlöschboot“ ein Fahrzeug, das im Rahmen des Rettungsdienstes eingesetzt wird;
8. „Schleppboot“ ein eigens zum Schleppen gebautes Schiff;
9. „Schubboot“ ein eigens zur Fortbewegung eines Schubverbandes gebautes Schiff;

10. „Schleppkahn“ ein zur Güterbeförderung bestimmtes und zur Fortbewegung durch Schleppen gebautes Schiff ohne eigene Triebkraft oder mit eigener Triebkraft, die nur erlaubt, kleine Ortsveränderungen vorzunehmen;
11. „Schubleichter“ ein zur Güterbeförderung bestimmtes und zur Fortbewegung durch Schieben gebautes oder eigens eingerichtetes Schiff ohne eigene Triebkraft oder mit eigener Triebkraft, die nur erlaubt, außerhalb des Schubverbandes kleine Ortsveränderungen vorzunehmen;
12. „Fahrgastschiff“ ein zur Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen gebautes und eingerichtetes Schiff;
13. „Tagesausflugsschiff“ ein Fahrgastschiff ohne Kabinen für die Übernachtung von Fahrgästen;
14. „Kabinenschiff“ ein Fahrgastschiff mit Kabinen für die Übernachtung von Fahrgästen;
15. „schwimmendes Gerät“ eine schwimmende Konstruktion mit auf ihr vorhandenen Arbeitseinrichtungen wie Krane, Bagger, Rammen, Elevatoren;
16. „Sportfahrzeug“ ein für Sport- oder Freizeitwecke bestimmtes und hierfür nachweislich verwendetes Fahrzeug, an Bord dessen Personen zu Sport- oder Freizeitwecken fahren;

### **Fahrzeugzusammenstellungen**

17. „Verband“ ein starrer Verband oder ein Schleppverband;
18. „starrer Verband“ ein Schubverband oder gekuppelte Fahrzeuge;
19. „Schubverband“ eine starre Verbindung von Fahrzeugen, von denen sich mindestens eines vor dem oder den beiden Fahrzeugen mit Maschinenantrieb befindet, das oder die den Verband fortbewegt oder fortbewegen und als „schiebendes Fahrzeug“ oder „schiebende Fahrzeuge“ bezeichnet werden; als starr gilt auch ein Verband aus einem schiebenden und einem geschobenen Fahrzeug, deren Kupplungen ein gesteuertes Knicken ermöglichen;
20. „gekuppelte Fahrzeuge“ eine Zusammenstellung von längsseits starr gekuppelten Fahrzeugen, von denen sich keines vor dem Fahrzeug mit Maschinenantrieb befindet, das die Zusammenstellung fortbewegt;
21. „Schleppverband“ eine Zusammenstellung von einem oder mehreren Fahrzeugen, schwimmenden Anlagen oder Schwimmkörpern, die von einem oder mehreren zum Verband gehörigen Fahrzeugen mit Maschinenantrieb geschleppt wird;
22. „Großverband“ ein Schubverband, bei dem das Produkt aus Gesamtlänge und Gesamtbreite der geschobenen Fahrzeuge 7 000 m<sup>2</sup> oder mehr beträgt;

### **Schiffstechnische Begriffe**

23. „Länge“ oder „L“ die größte Länge des Schiffskörpers in m, ohne Ruder und Bugspriet;
24. „Breite“ oder „B“ die größte Breite des Schiffskörpers in m, gemessen an der Außenseite der Beplattung (ohne Schaufelräder, Scheuerleisten und ähnliches);
25. „Tiefgang“ oder „T“ der senkrechte Abstand vom tiefsten Punkt des Schiffskörpers, ohne Berücksichtigung des Kiels oder anderer fester Anbauten, bis zur Ebene der größten Einsenkung des Schiffskörpers, in m;

## Personal

26. „Schiffsführer“ ein Mitglied der Decksmannschaft, das qualifiziert ist, ein Fahrzeug auf den Binnenwasserstraßen zu führen und die Gesamtverantwortung an Bord, auch für die Besatzung, die Fahrgäste und die Ladung, zu tragen;
27. „Besatzung“ die Decksmannschaft und das Maschinenpersonal;
28. „Decksmannschaft“ die Besatzung mit Ausnahme des Maschinenpersonals;
29. „Mitglieder einer Decksmannschaft“ Personen, die am allgemeinen Betrieb eines Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen beteiligt sind und verschiedene Aufgaben wie beispielsweise Aufgaben im Zusammenhang mit der Navigation, der Überwachung des Betriebs des Fahrzeugs, dem Ladungsumschlag, der Ladungsstauung, der Fahrgastbeförderung, der Schiffsbetriebstechnik, der Wartung und Instandsetzung, der Kommunikation, der Gesundheit und Sicherheit sowie dem Umweltschutz ausführen, mit Ausnahme von Personen, die ausschließlich mit dem Betrieb der Maschinen, Krane oder elektrischen und elektronischen Anlagen betraut sind;
30. „Mindestbesatzung“ die vorgeschriebene Mindestbesatzung nach Kapitel 19 dieser Verordnung;
31. „Bordpersonal“ alle Beschäftigten an Bord eines Fahrgastschiffes, die nicht zur Besatzung gehören;
32. „Sicherheitspersonal“ das nach ADN vorgeschriebene Sicherheitspersonal, der Sachkundige für Flüssigerdgas (LNG) und der Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt sowie der Ersthelfer und der Atemschutzgeräteträger;
33. „Sachkundiger für Flüssigerdgas“ eine Person, die qualifiziert ist, am Bunkervorgang von Fahrzeugen, die Flüssigerdgas als Brennstoff nutzen, beteiligt zu sein oder der Schiffsführer eines solchen Fahrzeugs zu sein;
34. „Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt“ eine an Bord tätige Person, die qualifiziert ist, in Notsituationen an Bord von Fahrgastschiffen Maßnahmen zu ergreifen;
35. „Fahrgast“ jede Person an Bord eines Fahrgastschiffes, die nicht zur Besatzung oder zum Bordpersonal gehört;
36. „Fahrzeit“ die Zeit an Bord eines Fahrzeuges, das sich auf Reisen befindet; die in Tagen berechnete Zeit, die Mitglieder einer Decksmannschaft während einer Reise an Bord eines Fahrzeugs auf Binnenwasserstraßen verbringen, einschließlich Be- und Entladetätigkeiten, für die aktiver Schiffsbetrieb erforderlich ist;
37. „Radarfahrt“ eine Fahrt bei unsichtigem Wetter mit Radar;
38. „besonderes Risiko“ ein Sicherheitsrisiko aufgrund besonderer Schifffahrtsbedingungen, für die ein Schiffsführer über eine Befähigung verfügen muss, die über die allgemeinen Befähigungsstandards für die Führungsebene hinausgeht;
39. „Befähigungszeugnis“ ein gemäß dieser Verordnung ausgestelltes Zeugnis;
40. „Unionsbefähigungszeugnis“ ein von einer hierfür benannten Behörde eines Mitgliedstaats der Europäischen Union ausgestelltes Zeugnis, das bescheinigt, dass eine Person die Anforderungen der Richtlinie (EU) 2017/2397<sup>1</sup> erfüllt;

---

<sup>1</sup> Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates, ABl. L 345 vom 27.12.2017, S. 53.

41. „Sprechfunkzeugnis“ ein gemäß der Vollzugsordnung für den Funkdienst, die dem Internationalen Fernmeldevertrag beigelegt ist, ausgestelltes nationales Zeugnis, mit dem die Erlaubnis zum Bedienen einer Funkstelle auf einem Binnenwasserstraßenfahrzeug erteilt wird;
42. „Rheinpatent“ ein Befähigungszeugnis gemäß § 12.01 zum Führen von Fahrzeugen;
43. „Schifferdienstbuch“ eine persönliche Aufzeichnung der Berufserfahrung eines Besatzungsmitglieds, insbesondere Einzelheiten zu seinen Fahrzeiten und Reisen;
44. „Bordbuch“ eine offizielle Aufzeichnung der von einem Fahrzeug und seiner Besatzung ausgeführten Reisen;
45. „aktives Schifferdienstbuch“ oder „aktives Bordbuch“ ein für Eintragungen offenes Schifferdienst- oder Bordbuch;
46. „Befähigung“ die nachgewiesene Fähigkeit, Kenntnisse und Fertigkeiten einsetzen zu können, die nach den festgelegten Standards für die ordnungsgemäße Ausführung der für den Betrieb von Binnenwasserfahrzeugen notwendigen Aufgaben erforderlich sind;
47. „Führungsebene“ das Maß an Verantwortung, das mit der Funktion des Schiffsführers und der Gewährleistung, dass andere Mitglieder der Decks Mannschaft alle Aufgaben im Rahmen des Betriebs eines Fahrzeugs ordnungsgemäß ausführen, verbunden ist;
48. „Betriebsebene“ das Maß an Verantwortung, das mit der Funktion des Matrosen, Bootsmannes oder Steuermannes und der Kontrolle über die Erfüllung aller Aufgaben verbunden ist, die in den dieser Person übertragenen Verantwortungsbereich fallen und nach geeigneten Verfahren unter der Leitung einer auf der Führungsebene tätigen Person ausgeführt werden;

#### **Andere Begriffe**

49. „Binnenwasserstraße“ eine für die in § 1.01 genannten Fahrzeuge befahrbare Wasserstraße, mit Ausnahme des Meeres;
50. „ADN“ die dem europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen beigelegte Verordnung (ADN) in der jeweils geltenden Fassung;
51. „Binnenschiffszeugnis“ ein Rheinschiffsattest oder Unionszeugnis für Binnenschiffe im Sinne des § 1.04 der Rheinschiffsuntersuchungsordnung (RheinSchUO);
52. „Schiffsuntersuchungskommission“ die innerstaatliche Behörde, die mit der Ausstellung des Schiffsattests beauftragt und deren Zusammensetzung in § 2.01 RheinSchUO geregelt ist;
53. „zuständige Behörde“ die für die Wahrnehmung von Aufgaben nach dieser Verordnung jeweils benannte nationale Behörde eines Rheinuferstaates oder Belgiens;



54. „ausstellende Behörde“ diejenige zuständige Behörde eines Staates, die das entsprechende Befähigungszeugnis ausgestellt hat;
55. „Flüssigerdgas (LNG)“ Erdgas, das durch Abkühlung auf eine Temperatur von -161°C verflüssigt wurde;
56. „ES-TRIN“ der Europäische Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe, Ausgabe 2021/1<sup>2</sup>. Bei der Anwendung des ES-TRIN ist unter Mitgliedstaat ein Rheinuferstaat oder Belgien zu verstehen;
57. „ES-QIN“ der Europäische Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt, Ausgabe 2019/1<sup>3</sup>;
58. „STCW-Übereinkommen“ das Übereinkommen der Internationalen Maritimen Organisation (IMO) über die Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (1978) in der jeweils anwendbaren Fassung, einschließlich den Übergangsbestimmungen des Artikels VII und Regel 1/15 des Übereinkommens und einschließlich der im jeweiligen Fall anwendbaren Bestimmungen des STCW-Codes, jeweils in der anwendbaren Fassung.

### § 1.03

#### **Anordnungen vorübergehender Art der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt**

1. Die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt kann Anordnungen vorübergehender Art mit einer Gültigkeit von höchstens drei Jahren beschließen, wenn es notwendig erscheint,
  - a) in dringenden Fällen Abweichungen von dieser Verordnung zuzulassen oder
  - b) um Versuche, durch die die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs nicht beeinträchtigt werden, zu ermöglichen.
2. Die abweichenden Vorschriften müssen mit den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2017/2397 und den aufgrund dieser Richtlinie erlassenen Rechtsakten der Europäischen Union vereinbar sein.

### § 1.04

#### **Dienstanweisungen**

Zur Erleichterung und Vereinheitlichung der Anwendung dieser Verordnung kann die ZKR Dienstanweisungen für die zuständigen Behörden beschließen. Die zuständigen Behörden sind daran gebunden.

---

<sup>2</sup> Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe (ES-TRIN), Ausgabe 2021/1, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschluss 2020-II-1 vom 13. Oktober 2020

<sup>3</sup> Europäischer Standard für Qualifikationen in der Binnenschifffahrt (ES-QIN), Ausgabe 2019, vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) angenommen mit Beschlüssen 2019-II-1 bis 5 vom 15. Oktober 2019 und 2018-II-2 bis 14 vom 8. November 2018

## **§ 1.05 Überwachung**

1. Alle Tätigkeiten, die von der zuständigen Behörde der Rheinuferstaaten oder Belgiens oder deren Aufsicht im Zusammenhang mit Ausbildung und Beurteilung der Befähigung, sowie die Ausstellung, die Verlängerung, die Aussetzung, der Entzug und die Aktualisierung von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern durchgeführt werden, werden ständig im Rahmen eines Qualitätssicherungssystems überwacht, damit sichergestellt ist, dass die Ziele dieser Verordnung erreicht werden.
2. Die zuständige Behörde sorgt dafür, dass die angestrebten Ausbildungsziele und die entsprechenden Befähigungsstandards klar definiert und bezüglich der zu beurteilenden Kenntnisse und Fertigkeiten festgelegt sind und im Einklang mit dieser Verordnung geprüft werden.
3. Die zuständige Behörde sorgt unter Berücksichtigung der Strategien, Systeme, Kontrollen und internen Qualitätssicherungsprüfungen, die zur Erreichung der vorgegebenen Ziele aufgestellt wurden, dafür, dass die Qualitätsstandards Folgendes umfassen:
  - a) die Ausstellung, Verlängerung, Aussetzung und den Entzug von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern,
  - b) alle Ausbildungskurse und -programme,
  - c) von den Rheinuferstaaten oder Belgien oder in deren Auftrag vorgenommene Prüfungen und Beurteilungen, sowie
  - d) die von Ausbildern und Prüfern erwartete Qualifikation und Erfahrung.

## **§ 1.06 Evaluierung**

1. Die zuständige Behörde sorgt dafür, dass unabhängige Stellen die Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Erwerb und der Beurteilung von Befähigungen sowie mit der Verwaltung von Befähigungszeugnissen, Schifferdienstbüchern und Bordbüchern bis zum 17. Januar 2037 und anschließend mindestens alle zehn Jahre evaluieren.
2. Die zuständige Behörde stellt sicher, dass die Ergebnisse der Evaluierung dieser unabhängigen Stellen ordnungsgemäß dokumentiert und den betreffenden zuständigen Behörden vorgelegt werden. Falls erforderlich, ergreift die zuständige Behörde Maßnahmen, um alle bei der unabhängigen Evaluierung festgestellten Mängel zu beheben.

## KAPITEL 2: REGISTER

### § 2.01 Erfassung in einem digitalen Register

1. Jedes von einer zuständigen Behörde ausgestellte Befähigungszeugnis, Schifferdienstbuch und Bordbuch ist mit den darin enthaltenen Daten in das von diesen Behörden gemäß den Vorgaben des Artikels 25 der Richtlinie (EU) 2017/2397 zu führende nationale Register aufzunehmen.
2. Die nationalen Register der zuständigen Behörden sind gemäß den Vorgaben der Delegierten Verordnung 2020/473<sup>4</sup> an die nach Artikel 25 der Richtlinie (EU) 2017/2397 von der EU-Kommission zu betreibende Datenbank anzubinden.

---

<sup>4</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2020/473 der Kommission vom 20. Januar 2020 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Standards der Datenbanken für Unionsbefähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, ABl. L 100 vom 01.04.2020, S. 1.

## **TEIL II: BEFÄHIGUNGEN**

### **Abschnitt 1: Allgemeine Bestimmungen**

#### **KAPITEL 3: ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

##### **§ 3.01 Bezeichnung der Funktionen**

1. Mitglieder der Decksmannschaft sind der Decksmann, Leichtmatrose, Matrose, Bootsmann, Steuermann und der Schiffsführer. Das Maschinenpersonal besteht aus dem Maschinisten.
2. Weitere Funktionen sind der Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt, der Sachkundige für Flüssigerdgas sowie der Ersthelfer, der Atemschutzgeräteträger und das Sicherheitspersonal auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern.

##### **§ 3.02 Geltung von Besatzungsdokumenten**

1. Auf dem Rhein gelten Unionsbefähigungszeugnisse sowie Schifferdienstbücher und Bordbücher, die gemäß der Richtlinie (EU) 2017/2397 ausgestellt wurden, sowie Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die gemäß dieser Verordnung, deren Anforderungen mit denen der vorgenannten Richtlinie übereinstimmen, ausgestellt wurden.

Die Befähigung für eine Funktion an Bord muss jederzeit nachgewiesen werden können

- a) vom Schiffsführer durch ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer für die jeweilige Fahrzeugart und -größe oder ein Unionsbefähigungszeugnis als Schiffsführer mit den gegebenenfalls erforderlichen besonderen Berechtigungen;
- b) von den übrigen Mitgliedern der Besatzung durch ein gültiges, auf ihre Person ausgestelltes Schifferdienstbuch, das ein Befähigungszeugnis oder ein Unionsbefähigungszeugnis enthält;
- c) von Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt und Sachkundigen für Flüssigerdgas durch ein Befähigungszeugnis oder ein Unionsbefähigungszeugnis, sowie von Ersthelfern, Atemschutzgeräteträgern und dem Sicherheitspersonal auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern, durch ein Zeugnis für die besondere Tätigkeit.

Abweichend von den Buchstaben b und c können Mitglieder der Besatzung von Seeschiffen, die auf dem Rhein fahren, außer dem Schiffsführer, ihre Befähigung durch ein Zeugnis nachweisen, das nach dem STCW-Übereinkommen ausgestellt oder anerkannt ist.

2. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer kann auch als Decksmann, Matrose, Bootsmann oder Steuermann eingesetzt werden. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Steuermann kann auch als Decksmann, Matrose oder Bootsmann eingesetzt werden. Der Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Bootsmann kann auch als Decksmann oder Matrose eingesetzt werden. Der Inhaber eines Befähigungszeugnis als Matrose kann auch als Decksmann eingesetzt werden.

3. Auf dem Rhein gelten auch Befähigungszeugnisse und Bescheinigungen, die gemäß dieser Verordnung ausgestellt wurden oder gelten und nicht vom Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2017/2397 erfasst sind.

### **§ 3.03 Ersatzausfertigung**

Ist ein Befähigungszeugnis, Schifferdienstbuch oder Bordbuch unbrauchbar geworden, verloren gegangen oder sonst abhandengekommen, nimmt die ausstellende Behörde einen entsprechenden Eintrag in ihr nationales Register vor und stellt auf Antrag ein neues Befähigungszeugnis, Schifferdienstbuch oder Bordbuch aus. Der Inhaber muss gegenüber der ausstellenden Behörde den Verlust glaubhaft machen. Ein unbrauchbar gewordenes oder wieder aufgefundenes Befähigungszeugnis, Schifferdienstbuch oder Bordbuch ist bei der ausstellenden Behörde abzuliefern oder ihr zur Entwertung vorzulegen.

### **§ 3.04 Kosten**

Die Prüfung oder die Erteilung eines Befähigungszeugnisses, Schifferdienstbuches oder Bordbuches, einer Ersatzausfertigung und ein Umtausch erfolgen gegen angemessene Erstattung der Kosten durch den Antragsteller. Die Höhe der Kosten bestimmen die Mitgliedsstaaten der ZKR jeweils entsprechend ihres nationalen Rechts.

## **KAPITEL 4: TAUGLICHKEIT**

### **§ 4.01**

#### **Tauglichkeit der Besatzungsmitglieder**

1. Die Inhaber eines Befähigungszeugnisses müssen tauglich sein. Dies ist der Fall, wenn sie die Voraussetzungen des ES-QIN für die medizinische Tauglichkeit (Teil IV) erfüllen.
2. Die Tauglichkeit ist vom Antragsteller für die erstmalige Ausstellung des Befähigungszeugnisses durch einen Tauglichkeitsnachweis nach Anlage 1, der von einem anerkannten Arzt ausgestellt wurde und nicht älter als drei Monate sein darf, nachzuweisen. Bestehen dennoch Zweifel an der Tauglichkeit, kann die zuständige Behörde vom Antragsteller die Vorlage weiterer ärztlicher oder fachärztlicher Zeugnisse verlangen.
3. Wenn der Tauglichkeitsnachweis eine dauerhaft oder vorübergehend eingeschränkte Tauglichkeit bescheinigt, werden die Risikominderungsmaßnahmen und Beschränkungen unter den im ES-QIN (Teil IV) festgelegten Bedingungen in dem Befähigungszeugnis erwähnt.

### **§ 4.02**

#### **Regelmäßige Überprüfung der Tauglichkeit**

1. Der Nachweis der Tauglichkeit ist für alle Inhaber eines Befähigungszeugnisses unter den in § 4.01 Nummer 1 und 2 genannten Voraussetzungen zu erneuern:
  - a) mit Vollendung des 60. Lebensjahres alle fünf Jahre;
  - b) mit Vollendung des 70. Lebensjahres alle zwei Jahre.
2. Um eine Versagung oder eine Einschränkung der Tauglichkeit in dem Befähigungszeugnis gemäß § 4.01 Nummer 3 beseitigen zu lassen, muss der Inhaber des Befähigungszeugnisses einen Tauglichkeitsnachweis gemäß den Bestimmungen des § 4.01 Nummer 2 vorlegen.
3. Der Inhaber des Befähigungszeugnisses hat den entsprechenden Tauglichkeitsnachweis der Behörde vorzulegen, die das Befähigungszeugnis ausgestellt hat. Er kann den Tauglichkeitsnachweis bei der Erneuerung eines nach dieser Verordnung ausgestellten Befähigungszeugnisses auch einer anderen zuständigen Behörde vorlegen. Diese leitet die Unterlagen an die ausstellende Behörde weiter. Im Falle der Erneuerung eines Patentbesitzes kann die zuständige Behörde für den Zeitraum bis zu einer Entscheidung der ausstellenden Behörde ein vorläufiges Rheinpatent oder Sportpatent ausstellen, sofern die entsprechende Tauglichkeit nachgewiesen ist.

### **§ 4.03 Tauglichkeit des Maschinisten**

Abweichend von § 4.01 Nummer 1 Satz 2 wird die Tauglichkeit des Inhabers eines Befähigungszeugnisses als Maschinist durch die folgenden Anforderungen an das Sehvermögen bestimmt:

Die im STCW-Code in der Tabelle A-I/9: „Mindestwerte für die dienstlich erforderliche Sehkraft von Seeleuten“ aufgeführten Bedingungen für „Alle Technischen Schiffsoffiziere“ kommen zur Anwendung, mit Ausnahme der Farbwahrnehmung. Maschinisten dürfen eine Farbsinnstörung aufweisen.

## KAPITEL 5: SCHIFFERDIENSTBUCH UND FAHRZEITEN

### § 5.01 Schifferdienstbuch

1. Das gemäß dieser Verordnung ausgestellte Schifferdienstbuch für Besatzungsmitglieder, die nicht Schiffsführer sind, enthält einerseits allgemeine Angaben, wie den Nachweis der Tauglichkeit und die Befähigungszeugnisse des Inhabers nach § 3.02, andererseits spezifische Angaben über die ausgeführten Reisen, insbesondere Einzelheiten zu den Fahrzeiten des Inhabers.
2. Das gemäß dieser Verordnung ausgestellte Schifferdienstbuch für die Besatzungsmitglieder, die nicht Schiffsführer sind, wird nach dem im ES-QIN enthaltenen Muster (Teil V, Kapitel 2) ausgestellt. Das Schifferdienstbuch für Schiffsführer wird nach dem im ES-QIN enthaltenen Muster (Teil V, Kapitel 4) ausgestellt.
3. Die zuständige Behörde ist verantwortlich für die allgemeinen Angaben und die Kontrollvermerke. Sie darf dazu die Vorlage von Bordbüchern vollständig oder auszugsweise oder von anderen geeigneten Belegen verlangen. Sie darf nur solche Reisen mit einem Kontrollvermerk versehen, die nicht länger als 15 Monate zurück liegen.
4. Ein Besatzungsmitglied, das Inhaber eines Befähigungszeugnisses ist, darf nur im Besitz eines einzigen aktiven Schifferdienstbuches sein.
5. Der Inhaber hat das Schifferdienstbuch bei erstmaliger Dienstaufnahme an Bord dem Schiffsführer auszuhändigen.
6. Der Schiffsführer ist für die Erfassung der spezifischen Daten über die durchgeführten Fahrten verantwortlich. Der Schiffsführer hat
  - a) im Schifferdienstbuch regelmäßig alle Eintragungen nach Maßgabe der in den Schifferdienstbüchern enthaltenen Anweisungen zur Führung des Schifferdienstbuches vorzunehmen;
  - b) es bis zur Beendigung des Dienst-, Arbeits- oder sonstigen Verhältnisses sicher im Steuerhaus zu verwahren;
  - c) dem Inhaber auf dessen Wunsch das Schifferdienstbuch jederzeit und unverzüglich auszuhändigen.



## **§ 5.02**

### **Nachweis von Fahrzeiten und Streckenfahrten**

1. Die erforderlichen Streckenfahrten und die Fahrzeit sind anhand eines ordnungsgemäß ausgefüllten und geprüften Schifferdienstbuches nachzuweisen.
2. Soweit ein Schifferdienstbuch nach nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten und Belgiens für Binnenwasserstraßen, die nicht dem Wasserstraßennetz eines anderen Staates – einschließlich der Wasserstraßen, die als Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter klassifiziert wurden – verbunden sind, oder nach der Richtlinie (EU) 2017/2397 nicht vorhanden sein muss, kann die Fahrzeit auch durch eine amtliche und gültige Urkunde nachgewiesen werden. Diese Urkunde enthält die folgenden Angaben:
  - a) Art, Größe, Anzahl der Fahrgäste, Name der Fahrzeuge, auf denen die Person gefahren ist;
  - b) Namen der Schiffsführer;
  - c) Zeitpunkt des Beginns und des Endes der Fahrten;
  - d) Art der Beschäftigung;
  - e) befahrene Strecken (genaue Bezeichnung mit Anfangs- und Endpunkten).

Für die Behördenpatente werden die vorgeschriebenen Fahrten und Fahrzeiten anhand einer Bescheinigung dokumentiert, die von der Behörde, der der Antragsteller angehört, ausgestellt wird.

3. Die Fahrzeit kann auch durch ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer nach § 12.01 oder § 12.03 in dem Umfang nachgewiesen werden, wie sie für die Erteilung dieses Zeugnisses bereits nachgewiesen worden ist.
4. Die Fahrzeit auf See ist durch ein Seefahrtbuch nachzuweisen. Die Fahrzeit in der Küsten- oder Fischereischiffahrt ist durch eine gültige amtliche Urkunde nachzuweisen.
5. Die Zeit des Besuches einer Schifferberufsschule ist durch das Zeugnis dieser Schule nachzuweisen.
6. Urkunden nach der Nummer 2 sind, soweit erforderlich, mit amtlicher Übersetzung in deutscher, französischer oder niederländischer Sprache vorzulegen.

## KAPITEL 6: ZUGELASSENE AUSBILDUNGSPROGRAMME

### § 6.01

#### Zulassung eines Ausbildungsprogramms

1. Die zuständige Behörde kann ein Ausbildungsprogramm nur unter den folgenden Voraussetzungen zulassen:
  - a) die Ausbildungsziele, Lerninhalte, Methoden, eingesetzten Medien, Verfahren, gegebenenfalls einschließlich des Einsatzes von Simulatoren, und Lernmaterialien sind ordnungsgemäß dokumentiert und ermöglichen den Kandidaten das Erreichen der Befähigungsstandards;
  - b) die Programme zur Beurteilung der jeweiligen Befähigungen werden von qualifizierten Personen durchgeführt, die über fundierte Kenntnisse des Ausbildungsprogramms verfügen;
  - c) die Prüfungen werden von qualifizierten Prüfern durchgeführt, die nicht von Interessenkonflikten betroffen sind.

Die für die Zulassung des Ausbildungsprogramms vorzulegenden Dokumente werden in einer Dienstanweisung an die zuständigen Behörden festgelegt.

2. Für die Ausstellung der Befähigungszeugnisse erkennen die Rheinuferstaaten und Belgien alle Zeugnisse an, die nach dem Abschluss der nach Nummer 1 von anderen Staaten nach dieser Verordnung oder nach der Richtlinie (EU) 2017/2397 zugelassenen Ausbildungsprogramme vergeben wurden.
3. Die zuständigen Behörden informieren die ZKR über jede Entscheidung über die Zulassung eines Ausbildungsprogramms oder über den Widerruf oder die Aussetzung der Zulassung.

Das Verzeichnis der zugelassenen Ausbildungsprogramme wird von der ZKR elektronisch veröffentlicht.

4. Die Zulassung wird unbefristet erteilt. Nach einem Zeitraum von zehn Jahren hat der Veranstalter des Ausbildungsprogramms der zuständigen Behörde die Unterlagen einzureichen, aus denen sich ergibt, dass die Voraussetzungen der Nummer 1 weiterhin vorliegen.
5. Erfüllt ein Ausbildungsprogramm die Voraussetzungen der Nummer 1 nicht mehr, so hat die zuständige Behörde die Zulassung unverzüglich zu widerrufen oder auszusetzen. Ab dem Zeitpunkt des Widerrufs oder der Aussetzung ausgestellte Zeugnisse dürfen von der zuständigen Behörde nicht mehr zur Ausstellung eines Befähigungszeugnisses berücksichtigt werden.

## **KAPITEL 7: ZULASSUNG ZUR UND DURCHFÜHRUNG DER BEHÖRDLICHEN BEFÄHIGUNGSPRÜFUNG**

### **§ 7.01**

#### **Zulassung zur behördlichen Befähigungsprüfung**

1. Nach Vorlage der vollständigen, jeweils erforderlichen Antragsunterlagen wird zur behördlichen Befähigungsprüfung zugelassen, wer die jeweiligen Anforderungen erfüllt.
2. Ergibt sich aus dem Tauglichkeitsnachweis nur eine eingeschränkte Tauglichkeit, ist die Zulassung zur Prüfung trotzdem möglich. Wird der Antrag abgelehnt, ist dies zu begründen.

### **§ 7.02**

#### **Inhalt der behördlichen Befähigungsprüfung**

1. Der Kandidat hat vor einer Prüfungskommission nachzuweisen, dass er über ausreichende Kenntnisse und Fertigkeiten verfügt; diese Befähigungen werden in einer Prüfung nachgewiesen, die aus einem theoretischen und, sofern vorgeschrieben, einem praktischen Teil besteht.
2. Bei Nichtbestehen der Prüfung werden dem Kandidaten die Gründe mitgeteilt. Die Prüfungskommission kann die erneute Teilnahme an einer Prüfung mit Auflagen oder Bedingungen verbinden oder dafür Befreiungen gewähren.

### **§ 7.03**

#### **Prüfungskommission für behördliche Befähigungsprüfungen**

1. Die zuständige Behörde bildet für die Abnahme der behördlichen Befähigungsprüfungen eine oder mehrere Prüfungskommissionen. Jede Prüfungskommission besteht aus einem Vorsitzenden, der Angehöriger der zuständigen Behörde ist, und mindestens zwei Beisitzern mit ausreichender Sachkunde.
2. Die Prüfungskommission für eine mündliche oder eine praktische Prüfung für Befähigungszeugnisse nach dieser Verordnung muss so besetzt sein, dass mindestens ein Prüfer Inhaber des entsprechenden Befähigungszeugnisses ist.
3. Während schriftlicher oder computergestützter Prüfungen können die Prüfer durch eine oder mehrere qualifizierte Aufsichtspersonen ersetzt werden.

## **KAPITEL 8: ÜBERPRÜFUNG UND ENTZUG DER BEFÄHIGUNGSZEUGNISSE**

### **§ 8.01**

#### **Aussetzen der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses**

1. Die zuständige Behörde kann die Gültigkeit eines Befähigungszeugnisses für einen befristeten Zeitraum aus Gründen der Sicherheit oder der öffentlichen Ordnung aussetzen.
2. Rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass Zweifel an der Tauglichkeit des Inhabers eines Befähigungszeugnisses bestehen, kann die zuständige Behörde, der Arbeitgeber und der Schiffsführer vom Besatzungsmitglied die Vorlage eines aktuellen Tauglichkeitsnachweises über die entsprechende Tauglichkeit sowie die Vorlage weiterer fachärztlicher Zeugnisse zur Feststellung der Tauglichkeit verlangen. Die Kosten dafür trägt der Inhaber nur dann selbst, wenn die objektiven Anhaltspunkte bestätigt werden. Werden diese Nachweise nicht innerhalb der von der zuständigen Behörde bestimmten Frist vorgelegt, ordnet sie die Aussetzung der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses an.
3. Die Aussetzung kann mit Nebenbestimmungen (z.B. Auflagen) verbunden werden.
4. Die zuständigen Behörden hinterlegen unverzüglich die Aussetzungen der Gültigkeit in der Datenbank, die in § 2.01 genannt ist. Die zuständige Behörde unterrichtet die ausstellende Behörde sowie die ZKR von der Aussetzung, der Dauer der Aussetzung sowie deren Begründung. Werden die Zweifel an der Tauglichkeit vor Ablauf der Aussetzung ausgeräumt, ist die Aussetzung aufzuheben.
5. Im Falle der Aussetzung ist das als physisches Dokument ausgestellte Befähigungszeugnis der zuständigen Behörde auf deren Verlangen zur amtlichen Verwahrung vorzulegen.

### **§ 8.02**

#### **Entzug des Befähigungszeugnisses**

1. Erweist sich der Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer zum Führen von Fahrzeugen als nicht geeignet im Sinne der § 12.01 Nummer 2 oder § 12.02 Nummer 2, so hat die ausstellende Behörde ihm das Befähigungszeugnis als Schiffsführer zu entziehen.
2. Erlöschen nachträglich die Voraussetzungen für die Erteilung eines Befähigungszeugnisses gemäß §§ 14.01, 15.02 oder 16.10, so hat die ausstellende Behörde dem Inhaber das Befähigungszeugnis zu entziehen. Satz 1 gilt auch, wenn der Inhaber nicht mehr tauglich im Sinne des § 4.01 oder § 4.03 ist.
3. Ist erwiesen, dass der Inhaber eines gemäß dieser Verordnung ausgestellten Schifferdienstbuches nicht mehr tauglich im Sinne des § 4.01 Nummer 1 oder § 4.03 ist, trägt die ausstellende Behörde auf Seite 1 des Schifferdienstbuches den Vermerk „UNTAUGLICH“ ein und beglaubigt ihn.
4. Ist der Inhaber eines Befähigungszeugnisses wiederholt einer medizinischen Auflage oder Beschränkung nach § 4.01 Nummer 3 nicht nachgekommen, kann die ausstellende Behörde ihm das Befähigungszeugnis entziehen.
5. Das Befähigungszeugnis erlischt mit dem Entzug. Das erloschene Befähigungszeugnis ist unverzüglich bei der ausstellenden Behörde abzuliefern oder im elektronischen Format als erloschen zu kennzeichnen.

6. Die ausstellende Behörde kann beim Entzug bestimmen, dass
  - a) ein neues Befähigungszeugnis nicht vor Ablauf einer bestimmten Frist ausgestellt werden darf oder
  - b) der Bewerber für die Zulassung zu einer erneuten Prüfung bestimmte Auflagen erfüllen muss.
7. Die das Befähigungszeugnis entziehende Behörde hinterlegt unverzüglich den Entzug in der Datenbank, die in § 2.01 genannt ist, und teilt der ZKR den Entzug mit. Stellt eine zuständige Behörde Tatsachen fest, die einen Entzug rechtfertigen können, teilt sie dies der ausstellenden Behörde mit.

### **§ 8.03**

#### **Sicherstellung des als physisches Dokument ausgestellten Befähigungszeugnisses**

1. Liegen dringende Gründe für die Annahme vor, dass ein Befähigungszeugnis entzogen (§ 8.02) oder seine Aussetzung angeordnet (§ 8.01) wird, oder besteht die auf Tatsachen gestützte Vermutung eines betrügerischen Erwerbs des Befähigungszeugnisses, so kann die zuständige Behörde die vorläufige Sicherstellung des Befähigungszeugnisses anordnen.
2. Ein vorläufig sichergestelltes Befähigungszeugnis ist unverzüglich der ausstellenden Behörde oder nach Maßgabe der nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten und Belgiens dem zuständigen Gericht unter Angabe der Gründe zu übergeben.
3. Die ausstellende Behörde hat unverzüglich, nachdem sie von der Anordnung der Sicherstellung Kenntnis erhalten hat, über die Aussetzung oder den Entzug des Befähigungszeugnisses zu entscheiden. Ist ein Gericht zuständig, entscheidet es nach Maßgabe der nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten und Belgiens. Bis zu einer Entscheidung nach Satz 1 oder 2 gilt die Anordnung der Sicherstellung zugleich als Anordnung nach § 8.01 Nummer 1.
4. Die vorläufige Sicherstellung des Befähigungszeugnisses ist aufzuheben und das Befähigungszeugnis dem Inhaber zurückzugeben, wenn der Grund für die Anordnung weggefallen ist, die Aussetzung nicht angeordnet oder das Befähigungszeugnis nicht entzogen wird.

**Abschnitt 2:  
Befähigungen auf Einstiegs- und Betriebsebene**

**KAPITEL 9:  
ANWENDUNGSBEREICH DIESES ABSCHNITTS**

**§ 9.01  
Funktionen auf Einstiegs- und Betriebsebene; Maschinist**

1. Zu den Funktionen auf der Einstiegsebene gehören der Decksmann und der Leichtmatrose. Zu den Funktionen auf der Betriebsebene gehören der Matrose, der Bootsmann und der Steuermann.
2. In den Anwendungsbereich dieses Abschnitts fällt auch der Maschinist.

## **KAPITEL 10: VORAUSSETZUNGEN FÜR DEN ERWERB DER BEFÄHIGUNGSZEUGNISSE AUF EINSTIEGS- UND BETRIEBSEBENE**

### **§ 10.01**

#### **Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten**

Für den Erwerb eines Befähigungszeugnisses müssen die Mitglieder der Decksmannschaft auf Einstiegs- und Betriebsebene folgende Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten erfüllen:

1. beim Decksmann
  - a) ein Mindestalter von 16 Jahren und
  - b) den Abschluss einer grundlegenden Sicherheitsausbildung entsprechend den nationalen Anforderungen;
  
2. beim Leichtmatrosen
  - a) ein Mindestalter von 15 Jahren und
  - b) einen abgeschlossenen Ausbildungsvertrag im Rahmen eines nach Kapitel 6 zugelassenen Ausbildungsprogramms für die Betriebsebene;
  
3. beim Matrosen
  - a) entweder
    - aa) ein Mindestalter von 17 Jahren und
    - bb) den erfolgreichen Abschluss eines nach Kapitel 6 zugelassenen, mindestens zwei Jahre umfassenden Ausbildungsprogramms für die Betriebsebene, das eine Fahrzeit von mindestens 90 Tagen einschließt;
  - b) oder
    - aa) ein Mindestalter von 18 Jahren und
    - bb) eine bestandene behördliche Befähigungsprüfung zur Betriebsebene und
    - cc) eine Fahrzeit als Mitglied der Decksmannschaft von mindestens 360 Tagen; davon können bis zu 180 Tage Fahrzeit durch 250 Tage Berufserfahrung als Mitglied der Decksmannschaft auf einem Seeschiff ersetzt werden;
  - c) oder
    - aa) den erfolgreichen Abschluss eines nach Kapitel 6 zugelassenen, mindestens neun Monate umfassenden Ausbildungsprogramms für die Betriebsebene, das eine Fahrzeit von mindestens 90 Tagen umfasst sowie
    - bb) eine vor der Einschreibung in dieses Programm erworbene Berufserfahrung von mindestens fünf Jahren oder
    - cc) eine vor der Einschreibung in dieses Programm erworbene Berufserfahrung von mindestens 500 Tagen als Mitglied einer Decksmannschaft auf einem Seeschiff oder
    - dd) ein vor der Einschreibung in dieses Programm erfolgreich abgeschlossenes, mindestens drei Jahre umfassendes, beliebiges Berufsausbildungsprogramm;

4. beim Bootsmann
  - a) entweder eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von mindestens 180 Tagen als Matrose;
  - b) oder den erfolgreichen Abschluss eines nach Kapitel 6 zugelassenen, mindestens drei Jahre umfassenden Ausbildungsprogramms für die Betriebsebene, das eine Fahrzeit von mindestens 270 Tagen umfasst;
5. beim Steuermann
  - a) entweder eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von mindestens 180 Tagen als Bootsmann und der Besitz eines geltenden Sprechfunkzeugnisses;
  - b) oder
    - aa) den erfolgreichen Abschluss eines nach Kapitel 6 zugelassenen, mindestens drei Jahre umfassenden Ausbildungsprogramms für die Betriebsebene, das eine Fahrzeit von mindestens 360 Tagen umfasst und
    - bb) den Besitz eines geltenden Sprechfunkzeugnisses;
  - c) oder
    - aa) eine Berufserfahrung von mindestens 500 Tagen als Kapitän auf einem Seeschiff;
    - bb) eine bestandene behördliche Befähigungsprüfung zur Betriebsebene und
    - cc) den Besitz eines geltenden Sprechfunkzeugnisses.

### **§ 10.02**

#### **Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten des Maschinisten**

Für den Erwerb eines Befähigungszeugnisses muss der Maschinist folgende Mindestanforderungen in Bezug auf Alter, Einhaltung der Verwaltungsvorschriften, Befähigung und Fahrzeiten erfüllen:

- a) ein Mindestalter von 18 Jahren und eine bestandene Abschlussprüfung eines Berufsausbildungskurses in der Motoren-, Metall- oder, sofern Motorenkunde gelehrt wurde, Mechatronikerbranche;  
  
oder
- b) ein Mindestalter von 19 Jahren und eine Fahrzeit von mindestens 360 Tagen auf einem Fahrzeug mit Maschinenantrieb als Bootsmann.



### **§ 10.03**

#### **Gültigkeit und Ausstellung der Befähigungszeugnisse für die Einstiegs- und die Betriebsebene**

1. Die Gültigkeit der Befähigungszeugnisse für die Einstiegs- und die Betriebsebene endet spätestens am Tag der nächsten nach § 4.02 Nummer 1 vorgeschriebenen ärztlichen Untersuchung. Nach diesem Zeitpunkt erlischt die Gültigkeit des Befähigungszeugnisses automatisch, ohne dass es einer gesonderten Anordnung der zuständigen Behörde bedarf.
2. Die Befähigungszeugnisse für die Einstiegs- und die Betriebsebene werden nach dem entsprechenden Muster des ES-QIN (Teil V, Kapitel 2) ausgestellt.

### **Abschnitt 3: Befähigungen auf Führungsebene**

## **KAPITEL 11: PATENTPFLICHT UND PATENTARTEN**

### **§ 11.01 Patentpflicht**

1. Wer auf dem Rhein ein Fahrzeug führen will, bedarf eines Unionsbefähigungszeugnisses als Schiffsführer, das gemäß der Richtlinie (EU) 2017/2397 ausgestellt wurde, oder eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer, das gemäß dieser Verordnung ausgestellt wurde.
2. Zum Führen eines Fahrzeugs unterhalb der Spyc'ischen Fähre (km 857,40) und auf der Strecke zwischen Basel (Mittlere Rheinbrücke, km 166,53) und den Schleusen Iffezheim (km 335,92) genügt anstelle der Patente nach den §§ 12.02 und 12.03 ein anderes, von der zuständigen Behörde als gleichwertig anerkanntes Patent.
3. Für Fahrzeuge - ausgenommen Fahrgastschiffe, Schub- und Schleppboote - mit einer Länge von weniger als 20 m genügt ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer, das den nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten und Belgiens für Binnenwasserstraßen entspricht.
4. Die Patentpflicht richtet sich ausschließlich nach den nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten und Belgiens
  - a) für Fähren;
  - b) für Fahrzeuge, die nur mit Muskelkraft fortbewegt werden;
  - c) für Fahrzeuge mit einer Länge von weniger als 20 m, die nur unter Segel fahren oder mit einer Antriebsmaschine von nicht mehr als 11,03 kW ausgerüstet sind;
  - d) für Fahrzeuge der Streitkräfte.

### **§ 11.02 Patentarten**

Nach dieser Verordnung sind zu unterscheiden

- a) das Rheinpatent zum Führen aller Fahrzeuge;
- b) das Sportpatent zum Führen eines Sportfahrzeuges von weniger als 25 m Länge;
- c) das Behördenpatent zum Führen von Behördenfahrzeugen und Feuerlöschbooten.

Diese Patente berechtigen auch zum Führen eines Fahrzeuges nach § 11.01 Nummer 3.

## KAPITEL 12: ERWERB DER PATENTE

### § 12.01 Rheinpatent

1. Jeder Bewerber muss die folgenden Voraussetzungen erfüllen:

a) entweder

- aa) ein Mindestalter von 18 Jahren;
- bb) den erfolgreichen Abschluss eines nach Kapitel 6 zugelassenen, mindestens drei Jahre umfassenden Ausbildungsprogramms für die Führungsebene,
- cc) mindestens 360 Tage Fahrzeit als Teil dieses Ausbildungsprogramms oder danach und
- dd) den Besitz eines geltenden Sprechfunkzeugnisses;

b) oder

- aa) ein Mindestalter von 18 Jahren;
- bb) den Besitz eines Befähigungszeugnisses als Steuermann nach dieser Verordnung oder nach der Richtlinie (EU) 2017/2397;
- cc) eine Fahrzeit von mindestens 180 Tagen;
- dd) eine bestandene behördliche Befähigungsprüfung zur Führungsebene und
- ee) den Besitz eines geltenden Sprechfunkzeugnisses;

c) oder

- aa) ein Mindestalter von 18 Jahren;
- bb) eine Fahrzeit von mindestens 540 Tagen, oder von mindestens 180 Tagen, wenn zusätzlich eine als Mitglied einer Decksmannschaft auf einem Seeschiff erworbene Berufserfahrung von mindestens 500 Tagen nachgewiesen werden kann;
- cc) eine bestandene behördliche Befähigungsprüfung zur Führungsebene und
- dd) den Besitz eines geltenden Sprechfunkzeugnisses;

d) oder

- aa) den erfolgreichen Abschluss eines nach Kapitel 6 zugelassenen, mindestens anderthalb Jahre umfassenden Ausbildungsprogramms zur Führungsebene, das eine Fahrzeit von mindestens 180 Tagen umfasst, und nach dessen Abschluss eine weitere Fahrzeit von 180 Tagen nachzuweisen ist sowie
- bb) eine vor der Einschreibung in dieses Programm erworbene Berufserfahrung von mindestens fünf Jahren oder
- cc) eine vor der Einschreibung in dieses Programm erworbene Berufserfahrung von mindestens 500 Tagen als Mitglied einer Decksmannschaft auf einem Seeschiff oder
- dd) ein vor der Einschreibung in dieses Programm erfolgreich abgeschlossenes, mindestens drei Jahre umfassendes, beliebiges Berufsausbildungsprogramm und
- ee) den Besitz eines geltenden Sprechfunkzeugnisses.

2. Zudem muss jeder Bewerber die notwendige Eignung zum Schiffsführer besitzen. Geeignet ist, wer
  - a) im Sinne des § 4.01 dieser Verordnung tauglich ist;
  - b) befähigt ist, das heißt, die nach dem ES-QIN (Teil I, Kapitel 2) erforderlichen beruflichen Fertigkeiten und Kenntnisse besitzt.
3. Die Befähigung nach Nummer 2 Buchstabe b wird durch eine jeweils mit Erfolg abgelegte theoretische Prüfung über die erforderlichen Kenntnisse nach dem ES-QIN (Teil I, Kapitel 2) und praktische Prüfung nach dem ES-QIN (Teil II, Kapitel 4) nachgewiesen.
4. Die praktische Prüfung nach Nummer 3 kann auf einem im ES-QIN genannten Fahrzeug oder auf einem von der zuständigen Behörde nach ES-QIN hierfür zugelassenen Simulator durchgeführt werden (Teil III, Kapitel 2). Der Simulator muss den technischen und funktionellen Anforderungen des ES-QIN (Teil III, Kapitel 1) entsprechen.

### **§ 12.02 Sportpatent**

1. Jeder Bewerber muss zum Zeitpunkt der Ausstellung des Sportpatentes mindestens das 18. Lebensjahr vollendet haben.
2. Der Bewerber muss die notwendige Eignung besitzen. Geeignet ist, wer
  - a) im Sinne des § 4.01 dieser Verordnung tauglich ist;
  - b) keine Straftaten begangen hat, die erwarten lassen, dass er nach seinem bisherigen Verhalten ein Fahrzeug nicht sicher führen kann;
  - c) befähigt ist, das heißt die erforderlichen Fertigkeiten und Kenntnisse besitzt, die nautische Kenntnisse sowie die Kenntnis der Verordnungen und der Wasserstraße einschließen.
3. Die Befähigung wird durch eine jeweils mit Erfolg abgelegte theoretische Prüfung und praktische Prüfung nach der Anlage 2 nachgewiesen.

Die praktische Prüfung kann auf einem Sportfahrzeug oder auf einem von der zuständigen Behörde hierfür zugelassenen Simulator durchgeführt werden.

### **§ 12.03 Behördenpatent**

1. Jeder Bewerber muss zum Zeitpunkt der Ausstellung des Behördenpatentes
  - a) mindestens das 18. Lebensjahr vollendet haben;
  - b) einer Behörde, insbesondere der Polizei oder dem Zoll, oder einem anerkannten Rettungsdienst, wie z. B. einem privaten Feuerlöschdienst, angehören;
  - c) im Sinne des § 4.01 dieser Verordnung tauglich sein;
  - d) befähigt sein, das heißt die erforderlichen beruflichen Fertigkeiten und Kenntnisse besitzen, die die nautischen Kenntnisse sowie die Kenntnis der Verordnungen und der Wasserstraße einschließen;
  - e) mindestens drei Jahre die Binnenschifffahrt praktisch ausgeübt haben, davon mindestens drei Monate innerhalb des letzten Jahres.

2. Die vorgesetzte Dienststelle muss eine Bescheinigung ausgestellt haben, mit der die Angaben nach Nummer 1 Buchstabe b und e bestätigt werden.
3. Die Befähigung wird durch eine jeweils mit Erfolg abgelegte theoretische Prüfung und praktische Prüfung nach der Anlage 2 nachgewiesen.

Die praktische Prüfung kann auf einem Behördenfahrzeug oder auf einem von der zuständigen Behörde hierfür zugelassenen Simulator durchgeführt werden.

#### **§ 12.04**

##### **Antrag auf Zulassung zur behördlichen Befähigungsprüfung**

1. Wer im Wege der behördlichen Befähigungsprüfung ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer erwerben will, hat einen Antrag auf Zulassung zu dieser Prüfung und Erteilung des Patentbesitzes mit folgenden Angaben an die zuständige Behörde zu richten:
  - a) Vor- und Familiennamen, Geburtsdatum, Geburtsort und Anschrift;
  - b) Patentart, die erworben werden soll.
2. Dem Antrag auf Erwerb eines Patentbesitzes sind beizufügen:
  - a) ein aktuelles Passbild;
  - b) ein Tauglichkeitsnachweis nach den Vorgaben des § 4.01 Nummer 2;
  - c) der Nachweis über die Fahrzeit;
  - d) eine Kopie des Sprechfunkzeugnisses.
3. Die Identität ist durch Vorlegen eines Personalausweises oder Reisepasses nachzuweisen.

#### **§ 12.05**

##### **Befreiungen und Erleichterungen bei der Prüfung**

1. Wer eine berufsbezogene Abschlussprüfung bestanden hat, kann von dem Teil der theoretischen Rheinpatentprüfung befreit werden, der sich auf diejenigen Kenntnisse bezieht, die Gegenstand der berufsbezogenen Abschlussprüfung waren. Die ZKR veröffentlicht eine Liste dieser berufsbezogenen Abschlussprüfungen und derjenigen Rheinpatent-Prüfungsteile, von denen sie befreien. Das Verzeichnis der als gleichwertig anerkannten Prüfungen wird von der ZKR elektronisch veröffentlicht.
2. Wer ein Befähigungszeugnis im Sinne des § 11.01 Nummer 3 besitzt, kann beim Erwerb des Sportpatentes von dem Teil der Prüfung befreit werden, der sich auf nautische Kenntnisse bezieht.
3. Wer ein Behördenpatent besitzt, erhält auf Antrag ohne Prüfung ein Sportpatent.

### **§ 12.06**

#### **Prüfung im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms**

1. Im Falle einer Prüfung im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms nach § 12.01 Nummer 1 Buchstabe a oder d beantragt der Bewerber die Ausstellung eines Rheinpatentes bei der zuständigen Behörde entsprechend den Vorgaben des § 12.04 Nummer 2 bis 4, nachdem er das Ausbildungsprogramm erfolgreich absolviert hat. Zusätzlich zu den dort genannten Unterlagen hat der Bewerber das Zeugnis, das den Erfolg eines Ausbildungsprogramms bescheinigt, beizufügen.
2. Die Behörde prüft sodann, ob die Voraussetzungen nach § 12.01 vorliegen. Eine vorherige gesonderte Zulassung zur Prüfung nach § 7.01 ist nicht erforderlich.
3. Liegen die jeweiligen Voraussetzungen nach § 12.01 vor, stellt die zuständige Behörde das Rheinpatent nach den Vorgaben des § 12.08 Nummer 1 aus.

### **§ 12.07**

#### **Gültigkeit und Ausstellung der Befähigungszeugnisse als Schiffsführer**

1. Das Rheinpatent (§ 12.01) wird unbeschadet der Bestimmungen des § 4.01 Nummer 1 mit einer Gültigkeit von 13 Jahren ab dem Zeitpunkt des Bestehens des letzten erforderlichen Prüfungsteils ausgestellt. Nach Ablauf des in § 4.02 Nummer 1 genannten Datums erlischt das Rheinpatent automatisch, ohne dass es einer gesonderten Anordnung der zuständigen Behörde bedarf. Das Rheinpatent wird von der zuständigen Behörde nach dem entsprechenden Muster des ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) ausgestellt.
2. Das Sportpatent (§ 12.02) wird mit einer Gültigkeit bis zu dem in § 4.02 Nummer 1 genannten Zeitpunkt ausgestellt. Nach Ablauf dieses Datums erlischt das Sportpatent automatisch, ohne dass es einer gesonderten Anordnung der zuständigen Behörde bedarf. Die Liste der durch die Rheinuferstaaten und Belgiens ausgestellten Sportpatente ist in Anlage 3 aufgeführt.
3. Das Behördenpatent (§ 12.03) wird zeitlich unbefristet, aber unter der Bedingung ausgestellt, dass es nach dem Ausscheiden des Inhabers aus dem Dienst der entsprechenden Behörde zurückzugeben ist. Die Liste der durch die Rheinuferstaaten und Belgiens ausgestellten Behördenpatente ist in Anlage 4 aufgeführt.

### **§ 12.08**

#### **Vorläufiges Rheinpatent**

Entscheidet sich der Bewerber nach dem Bestehen der Prüfung für ein physisches Dokument, erteilt die zuständige Behörde für den Zeitraum zwischen der bestandenen Prüfung und dem Erhalt der Patentkarte ein vorläufiges Rheinpatent. Hierzu druckt die zuständige Behörde einen Auszug aus der elektronischen Datenbank aus, der als vorläufiges Rheinpatent gilt. Ebenso kann die zuständige Behörde ein vorläufiges Rheinpatent für den Zeitraum zwischen dem Fälligkeitsdatum für die Erneuerung des Patentbesitzes und dem Erhalt der neuen Rheinpatentkarte ausstellen.

## **KAPITEL 13: ERWERB DER BESONDEREN BERECHTIGUNGEN**

### **§ 13.01 Besondere Berechtigungen**

1. Wer ein Fahrzeug führt, benötigt eine besondere Berechtigung, wenn er als verantwortlicher Schiffsführer
  - a) unter Radar fahren muss;
  - b) Wasserstraßen befährt, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden;
  - c) Wasserstraßen befährt, die als Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter klassifiziert wurden;
  - d) Fahrzeuge führt, die mit Flüssigerdgas betrieben werden, oder
  - e) Großverbände führt.
2. Besondere Berechtigungen mit Ausnahme der Berechtigung nach Nummer 1 Buchstabe d werden auf dem Befähigungszeugnis als Schiffsführer eingetragen.
3. Die für besondere Berechtigungen erforderlichen Prüfungen können im Rahmen einer behördlichen Befähigungsprüfung oder eines zugelassenen Ausbildungsprogramms abgelegt werden.
4. Dem Antrag auf Zulassung zur Prüfung für eine besondere Berechtigung sind beizufügen:
  - a) eine Kopie des gültigen Befähigungszeugnisses als Schiffsführer oder einen Nachweis, dass die Mindestanforderungen für Befähigungszeugnisse als Schiffsführer erfüllt sind;
  - b) eine Kopie der maßgeblichen Seiten des Schifferdienstbuches, sofern erforderlich.

Die Identität ist durch Vorlegen eines Personalausweises oder Reisepasses nachzuweisen.

5. Die Gültigkeit einer besonderen Berechtigung bemisst sich nach der Gültigkeit des jeweiligen Befähigungszeugnisses als Schiffsführer. Die Gültigkeitsdauer der besonderen Berechtigung endet mit dem Ablauf der Gültigkeit des Befähigungszeugnisses. Die besondere Berechtigung wird in das entsprechende Befähigungszeugnis als Schiffsführer nach Vorgabe des ES-QIN eingetragen.

### **§ 13.02 Besondere Berechtigung für Radarfahrten**

1. Wer eine Radarfahrt durchführt, die in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung vorgesehen ist, benötigt hierfür eine besondere Berechtigung.
2. Jeder Bewerber muss über die im ES-QIN (Teil I, Kapitel 4) aufgeführten Befähigungen verfügen. Dies wird durch eine jeweils mit Erfolg abgelegte theoretische Prüfung über die erforderlichen Kenntnisse nach dem ES-QIN (Teil I, Kapitel 4) und eine praktische Prüfung nach dem ES-QIN (Teil II, Kapitel 1) nachgewiesen.
3. Die praktische Prüfung kann auf einem im ES-QIN genannten Fahrzeug oder auf einem von der zuständigen Behörde gemäß ES-QIN (Teil III, Kapitel 2) hierfür zugelassenen Simulator durchgeführt werden. Der Simulator muss den technischen und funktionellen Anforderungen des ES-QIN (Teil III, Kapitel 1) entsprechen.



4. Die zuständige Behörde erteilt die besondere Berechtigung für Radarfahrten, nachdem festgestellt wurde, dass der Antragsteller die in den Nummern 2 und 3 festgelegten Anforderungen erfüllt, und nachdem sie die Echtheit und Gültigkeit der vom Antragsteller gemäß § 13.01 vorgelegten Unterlagen geprüft hat.
5. Inhaber von nationalen Befähigungszeugnissen im Sinne des § 11.01 Nummer 3 können ebenfalls die besondere Berechtigung für Radarfahrten gemäß der Nummern 2 und 3 erwerben.

### **§ 13.03**

#### **Besondere Berechtigung für das Befahren von Wasserstraßen, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden**

1. Wer auf einer Wasserstraße, die als Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderem Risiko nach Nummer 2 ausgewiesen wurde, ein Fahrzeug führt, benötigt hierfür eine besondere Berechtigung.
2. Sofern erforderlich für die Sicherheit der Schifffahrt, können die Uferstaaten bestimmte Abschnitte, die durch ihr jeweiliges Hoheitsgebiet verlaufen, als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausweisen, sofern solche Risiken auf eine oder mehrere der folgenden Ursachen zurückzuführen sind:
  - a) häufig wechselnde Strömungsmuster und -geschwindigkeiten;
  - b) die hydromorphologischen Merkmale der Binnenwasserstraße und das Fehlen angemessener Fahrwasserinformationsdienste auf der Binnenwasserstraße oder geeigneter Karten;
  - c) das Vorhandensein einer speziellen örtlichen Verkehrsregelung, die durch besondere hydromorphologische Merkmale der Binnenwasserstraße gerechtfertigt ist, oder
  - d) eine hohe Unfallhäufigkeit an bestimmten Abschnitten der Binnenwasserstraße, die darauf zurückzuführen ist, dass eine Befähigung fehlt, die nicht in ES-QIN, Teil I, Kapitel 2 erfasst wird.
3. Die Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken auf dem Rhein ergeben sich aus Anlage 5.
4. Der Antragsteller legt der zuständigen Behörde hinreichende Nachweise zu den folgenden Aspekten vor:
  - a) seiner Identität;
  - b) darüber, dass er die festgelegten Befähigungsanforderungen in Bezug auf die besonderen Risiken des betreffenden Binnenwasserstraßenabschnitts erfüllt, für den die Berechtigung erforderlich ist;
  - c) darüber, dass er über ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer verfügt oder die vorgesehenen Mindestanforderungen für Befähigungszeugnisse als Schiffsführer erfüllt.
5. Zur Erlangung der besonderen Berechtigung auf dem Rhein muss der Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer die Prüfung nach der Anlage 5 erfolgreich abgelegt haben. Um für die Prüfung für einen Abschnitt, den der Antragsteller selbst bestimmt, zugelassen zu werden, müssen der zuständigen Behörde die Streckenfahrten nach der Anlage 5 nachgewiesen werden.
6. Die zuständige Behörde nimmt eine Überprüfung der Befähigung des Antragstellers in Bezug auf die besonderen Risiken vor und erteilt die besondere Berechtigung, nachdem sie die Echtheit und Gültigkeit der vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen geprüft hat.

7. Inhaber von nationalen Befähigungszeugnissen im Sinne des § 11.01 Nummer 3 können ebenfalls die besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken gemäß Anlage 5 erwerben.

#### **§ 13.04**

##### **Besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter**

1. Wer ein Fahrzeug auf Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter führt, benötigt hierfür eine besondere Berechtigung.
2. Jeder Bewerber muss mit Erfolg eine theoretische Prüfung nach ES-QIN (Teil I, Kapitel 3) abgelegt haben.
3. Die zuständige Behörde erteilt die besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter, nachdem festgestellt wurde, dass der Antragsteller die in Nummer 2 festgelegten Anforderungen erfüllt, und nachdem sie die Echtheit und Gültigkeit der vom Antragsteller gemäß § 13.01 Nummer 4 vorgelegten Unterlagen geprüft hat.

#### **§ 13.05**

##### **Besondere Berechtigung für das Führen von Fahrzeugen, die mit Flüssigerdgas betrieben werden**

Wer ein Fahrzeug führt, das mit Flüssigerdgas betrieben wird, benötigt hierfür eine besondere Berechtigung. Diese wird durch ein Befähigungszeugnis für Sachkundige für Flüssigerdgas nachgewiesen, dessen Erwerb sich nach den §§ 15.02 bis 15.04 bestimmt.

#### **§ 13.06**

##### **Besondere Berechtigung für das Führen von Großverbänden**

1. Wer einen Großverband führt, benötigt hierfür eine besondere Berechtigung.  
  
Jeder Bewerber muss eine Fahrzeit von mindestens 720 Tagen nachweisen, davon mindestens 540 Tage als Schiffsführer, und mindestens 180 Tage Kurs und Geschwindigkeit eines Großverbandes selbstständig bestimmt haben.
2. Die zuständige Behörde erteilt die besondere Berechtigung für das Führen von Großverbänden, nachdem festgestellt wurde, dass der Antragsteller die in Nummer 1 festgelegten Anforderungen erfüllt, und nachdem sie die Echtheit und Gültigkeit der vom Antragsteller gemäß § 13.01 Nummer 4 vorgelegten Unterlagen geprüft hat.

**Abschnitt 4:  
Befähigungen für besondere Tätigkeiten**

**KAPITEL 14:  
SICHERHEITSPERSONAL AUF DEM ADN UNTERLIEGENDEN  
FAHRZEUGEN**

**§ 14.01  
Verweis auf die Bestimmungen des ADN**

Unbeschadet der Bestimmungen der Richtlinie 2008/68/EG muss auf Schiffen, die gefährliche Güter befördern, eine Person gemäß den Unterabschnitten 7.1.3.15 und 7.2.3.15 des ADN Inhaber einer Sachkundigenbescheinigung nach dem Muster des Abschnitts 8.6.2 des ADN sein.

## **KAPITEL 15: SICHERHEITSPERSONAL AUF MIT FLÜSSIGERDAS (LNG) BETRIEBENEN FAHRZEUGEN**

### **§ 15.01 Sachkunde und Einweisung**

Der Schiffsführer und die Besatzungsmitglieder, die Inhaber eines Befähigungszeugnisses sind und am Bunkervorgang von Fahrzeugen beteiligt sind, die mit LNG betrieben werden, müssen als Sachkundige für Flüssigerdgas qualifiziert sein.

### **§ 15.02 Befähigungszeugnis**

1. Die Sachkundigen für Flüssigerdgas weisen ihre Sachkunde und Fähigkeiten durch ein Befähigungszeugnis für Sachkundige für LNG nach dem Muster des ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) nach.
2. Das Befähigungszeugnis für Sachkundige für LNG wird erteilt, wenn die Anforderungen der §§ 15.03 und 15.04 erfüllt sind und der Sachkundige mindestens 18 Jahre alt ist.

### **§ 15.03 Lehrgang und Prüfung**

1. Der Lehrgang für Sachkundige für LNG besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil und wird mit einer Prüfung abgeschlossen.
2. Der theoretische Teil des Lehrgangs umfasst die im ES-QIN (Teil I, Kapitel 6) aufgeführten Befähigungen, die mit „Kenntnis“ bezeichnet werden.
3. Der praktische Teil des Lehrgangs betrifft die Umsetzung des theoretischen Wissens in der Praxis an Bord eines Fahrzeugs, das mit LNG betrieben wird, und/oder an einer dafür geeigneten Landanlage. Er umfasst die im ES-QIN (Teil I, Kapitel 6) aufgeführten Befähigungen, die mit „Fähigkeit“ angegeben werden.
4. Die Prüfung besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil. Der theoretische Teil der Prüfung ist bestanden, wenn der Kandidat in ausreichendem Maße unter Beweis gestellt hat, über die Befähigungen zu verfügen, die im ES-QIN (Teil I, Kapitel 6) mit „Kenntnis“ angegeben werden. Der praktische Teil der Prüfung ist bestanden, wenn der Kandidat die praktische Prüfung zur Erlangung des Befähigungszeugnisses für Sachkundige für LNG gemäß ES-QIN (Teil II, Kapitel 3) erfolgreich abgelegt hat.
5. Der praktische Teil der Prüfung wird an Bord eines Fahrzeugs und/oder an einer dafür geeigneten Landanlage abgenommen, die den im ES-QIN (Teil II, Kapitel 3) aufgeführten „Technischen Anforderungen für Fahrzeuge und Landanlagen, die für praktische Prüfungen verwendet werden“ entsprechen.

### **§ 15.04 Zulassung von Lehrgängen**

1. Die Zulassung von Lehrgängen erfolgt durch die zuständigen Behörden nach den in § 15.05 festgelegten einheitlichen Kriterien.
2. Die zuständigen Behörden informieren die ZKR über jede Entscheidung über die Zulassung von Lehrgängen oder über den Widerruf oder die Aussetzung einer solchen Zulassung.

Das Verzeichnis der zugelassenen Lehrgänge wird von der ZKR elektronisch veröffentlicht.

### **§ 15.05 Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen**

1. Die zuständige Behörde kann einen Lehrgang zulassen, wenn sie zu der Überzeugung gelangt, dass die Ausbildungsstätte Lehrgänge und Prüfungen anbietet, die die Sachkunde von Besatzungsmitgliedern von Fahrzeugen, die mit LNG betrieben werden, sicherstellen.

Die Lehrgänge und Prüfungen müssen § 15.03 entsprechen.

2. Der Antrag auf Zulassung ist schriftlich zu stellen und muss Folgendes enthalten:
  - a) einen ausführlichen Lehrgangsplan mit Angabe des Inhalts und der Dauer der unterrichteten Fächer sowie der Lehrmethode;
  - b) ein Verzeichnis des Lehrpersonals, einschließlich des Nachweises ihrer Fachkenntnisse und der Angabe der jeweiligen Unterrichtsfächer;
  - c) Informationen über den Standort der Ausbildung und über das Lehrmaterial sowie Angabe der Einrichtungen, die für die Übungen und die praktische Prüfung zur Verfügung stehen;
  - d) die Teilnahmebedingungen für die Ausbildung, wie z.B. die Anzahl der Teilnehmer;
  - e) eine Beschreibung des Prüfungsprogramms (theoretische und praktische Prüfungen) und der für das Bestehen der Prüfung erforderlichen Ergebnisse, sowohl für die erste Prüfung als auch für die zur Verlängerung der Befähigung erforderlichen Prüfung;
  - f) die Erklärung, dass die Ausbildungsstätte sich dazu verpflichtet, die zuständige Behörde unverzüglich und aus eigener Initiative über jede Änderung der unter den Buchstaben a bis e genannten Informationen zu informieren.
3. Die zuständige Behörde überwacht die Lehrgänge und Prüfungen. Sie kann eine erteilte Zulassung widerrufen, wenn
  - a) die Voraussetzungen für eine Zulassung nicht vorgelegen haben oder nicht mehr vorliegen oder
  - b) die Ausbildungsstätte ihren Mitwirkungs- oder sonstigen Pflichten nicht nachgekommen ist.

## **§ 15.06** **Gültigkeit und Verlängerung des Befähigungszeugnisses**

1. Das Befähigungszeugnis hat eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren.
2. Auf Antrag des Inhabers wird das gültige Befähigungszeugnis nach dem Muster des ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) von der zuständigen Behörde um fünf Jahre ab Antragstellung verlängert, wenn der Inhaber
  - a) folgende Fahrzeit auf einem Fahrzeug, das mit LNG betrieben wird, nachweisen kann:
    - für die zurückliegenden fünf Jahre mindestens 180 Tage oder
    - für das zurückliegende Jahr mindestens 90 Tage;oder, wenn dies nicht der Fall ist,
  - b) dass er im Rahmen eines zugelassenen Ausbildungsprogramms eine neue Prüfung gemäß § 15.03 mit Erfolg abgelegt hat.

## **KAPITEL 16: SICHERHEITSPERSONAL AUF FAHRGASTSCHIFFEN**

### **§ 16.01 Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen**

1. Auf jedem Fahrgastschiff muss sich Sicherheitspersonal in ausreichender Zahl befinden, solange sich Fahrgäste an Bord aufhalten.
2. Die Mitglieder des Sicherheitspersonals können zur Besatzung oder zum Bordpersonal gehören.

### **§ 16.02 Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt**

Um das Befähigungszeugnis als Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt zu erhalten, muss der Bewerber mindestens 18 Jahre alt sein und die erforderliche Befähigung besitzen. Diese gilt als vorhanden, wenn die betreffende Person

- a) an einem von der zuständigen Behörde zugelassenen Basislehrgang, der mindestens die Anforderungen nach § 16.03 erfüllt, teilgenommen und die Abschlussprüfung bestanden hat und
- b) regelmäßig an den Auffrischungslehrgängen nach § 16.04 Nummer 2 teilgenommen hat.

### **§ 16.03 Basislehrgang für Sachkundige**

1. Personen, die die Aufgabe des Sachkundigen nach § 16.02 wahrnehmen sollen, müssen zur Erlangung der im ES-QIN (Teil I, Kapitel 5) aufgeführten besonderen Befähigungen an einem Basislehrgang teilnehmen. Der Basislehrgang muss im Rahmen eines von der zuständigen Behörde organisierten oder zugelassenen Lehrgangs durchgeführt werden, der den Bedingungen des § 16.05 entspricht und muss enthalten:
  - a) eine theoretische Ausbildung, die die Erlangung der im ES-QIN (Teil I, Kapitel 5) aufgeführten Kenntnisse ermöglicht;
  - b) eine praktische Ausbildung, die die Erlangung der im ES-QIN (Teil II, Kapitel 2) aufgeführten Fertigkeiten ermöglicht.
2. Am Ende dieser Ausbildung wird eine Prüfung durchgeführt, die einen theoretischen und einen praktischen Teil umfasst.

Der theoretische Teil der Prüfung ist bestanden, wenn der Kandidat den Erwerb der bei der Ausbildung nach Buchstabe a) vermittelten Kenntnisse unter Beweis gestellt hat.

Der praktische Teil der Prüfung ist bestanden, wenn der Kandidat die praktische Prüfung gemäß ES-QIN (Teil II, Kapitel 2) erfolgreich abgelegt hat. Der praktische Teil der Prüfung wird in einem Schiff oder einer Landanlage abgenommen, das bzw. die dem ES-QIN (Teil II, Kapitel 2) aufgeführten technischen Anforderungen entspricht.

### **§ 16.04 Auffrischungslehrgang für Sachkundige**

1. Vor Ablauf von fünf Jahren nach der erfolgreichen Teilnahme an dem Basislehrgang muss der Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt an einem von der zuständigen Behörde anerkannten Auffrischungslehrgang teilnehmen.
2. Der Auffrischungslehrgang muss Schwerpunkte (wie z.B. Panikverhütung, Brandbekämpfung) zu typischen Gefahrensituationen enthalten und – gegebenenfalls – Informationen über neue Erkenntnisse zur Fahrgastsicherheit vermitteln. Am Ende dieses Auffrischungslehrgangs wird eine Prüfung durchgeführt, die einen theoretischen und einen praktischen Teil umfasst. § 16.03 Nummer 2 gilt entsprechend.

Der Auffrischungslehrgang muss im Rahmen eines von der zuständigen Behörde organisierten oder zugelassenen Lehrgangs durchgeführt werden, der den Bedingungen des § 16.05 entspricht.

### **§ 16.05 Zulassung von Lehrgängen für Sachkundige**

1. Die Zulassung von Lehrgängen erfolgt durch die zuständigen Behörden aufgrund der festgelegten Kriterien in § 16.06.
2. Die zuständigen Behörden informieren die ZKR über jede Entscheidung über die Zulassung von Lehrgängen oder über den Widerruf oder die Aussetzung einer solchen Zulassung.

Das Verzeichnis der zugelassenen Lehrgänge wird von der ZKR elektronisch veröffentlicht.

### **§ 16.06 Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen**

1. Die zuständige Behörde kann einen Lehrgang oder einen Auffrischungslehrgang zulassen, wenn sie zu der Überzeugung gelangt, dass die Ausbildungsstätte (Auffrischungs-)Lehrgänge und Prüfungen anbietet, die den Erwerb der besonderen Befähigungen von Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt nach § 16.03 sicherstellen.
2. Der Antrag auf Zulassung ist schriftlich zu stellen und muss Folgendes enthalten:
  - a) einen ausführlichen Lehrgangsplan mit Angabe des Inhalts und der Dauer der unterrichteten Fächer sowie der Lehrmethode;
  - b) ein Verzeichnis des Lehrpersonals, einschließlich des Nachweises ihrer Fachkenntnisse und der Angabe der jeweiligen Unterrichtsfächer;
  - c) Informationen über den Standort der Ausbildung und über das Lehrmaterial sowie Angabe der Einrichtungen, die für die Übungen und die praktische Prüfung zur Verfügung stehen;
  - d) die Teilnahmebedingungen für die Ausbildung, wie z. B. die Anzahl der Teilnehmer;
  - e) eine Beschreibung des Prüfungsprogramms (theoretische und praktische Prüfungen) und der für das Bestehen der Prüfung erforderlichen Ergebnisse, sowohl für die erste Prüfung als auch für die zur Verlängerung des Befähigungszeugnisses erforderlichen Prüfung;
  - f) die Erklärung, dass die Ausbildungsstätte sich dazu verpflichtet, die zuständige Behörde unverzüglich und aus eigener Initiative über jede Änderung der unter den Buchstaben a bis e genannten Informationen zu informieren.



3. Die zuständige Behörde überwacht die Lehrgänge und Prüfungen. Sie kann eine erteilte Zulassung widerrufen, wenn
- a) die Voraussetzungen für eine Zulassung nicht vorgelegen haben oder nicht mehr vorliegen oder
  - b) die Ausbildungsstätte ihren Mitwirkungs- oder sonstigen Pflichten nicht nachgekommen ist.

### **§ 16.07 Ersthelfer**

Der Ersthelfer muss mindestens 17 Jahre alt sein und die erforderliche Befähigung besitzen. Diese gilt als vorhanden, wenn die betreffende Person

- a) an einem Ersthelferlehrgang teilgenommen hat und
- b) regelmäßig an den Auffrischungslehrgängen nach § 16.09 teilgenommen hat.

### **§ 16.08 Atemschutzgeräteträger**

Der Atemschutzgeräteträger muss mindestens 18 Jahre alt sein und die erforderliche Eignung besitzen, um die Atemschutzgeräte nach Artikel 19.12 Nummer 10 Buchstabe a des ES-TRIN, zur Rettung von Personen, benutzen zu können. Diese gilt als vorhanden, wenn die betreffende Person die Tauglichkeit und die Befähigung nach Maßgabe der nationalen Vorschriften der Rheinuferstaaten oder Belgiens nachweist und regelmäßig an Auffrischungslehrgängen nach § 16.09 teilgenommen hat.

### **§ 16.09 Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge für Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger**

Die Lehrgänge und Auffrischungslehrgänge für Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger müssen nach den Vorschriften eines der Rheinuferstaaten oder Belgiens durchgeführt werden.

## **§ 16.10** **Art des Nachweises der Befähigung**

1. Nach bestandener Abschlussprüfung gemäß § 16.03 Nummer 2 und auf Vorlage der Schulungsnachweise stellt die zuständige Behörde ein Befähigungszeugnis als Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt nach dem Muster des ES-QIN (Teil V, Kapitel 1) aus.

Das Befähigungszeugnis nach Nummer 1 muss alle fünf Jahre erneuert werden. Jeder Antragsteller auf Erneuerung dieses Zeugnisses muss vor Ablauf von fünf Jahren nach der Teilnahme an dem Basislehrgang oder dem Auffrischungslehrgang an einem Auffrischungslehrgang nach § 16.04 teilnehmen.

Nach Teilnahme am Auffrischungslehrgang verlängert die zuständige Behörde das Befähigungszeugnis als Sachkundiger für die Fahrgastschiffahrt um fünf Jahre oder stellt eine neue Bescheinigung aus.

2. Auf Vorlage der Schulungsnachweise gemäß §§ 16.07 und 16.09 stellt die zuständige Behörde eine Bescheinigung über die Befähigung zum Ersthelfer nach dem Muster der Anlage 6 aus oder verlängert diese. Als Bescheinigungen gelten auch die Dokumente der nationalen oder regionalen Organisationen des Roten Kreuzes und vergleichbarer nationaler oder regionaler Rettungsorganisationen, die von der ZKR bekannt gemacht werden.
3. Auf Vorlage der Schulungsnachweise gemäß §§ 16.08 und 16.09 stellt die zuständige Behörde eine Bescheinigung über die Befähigung zum Atemschutzgeräteträger nach dem Muster der Anlage 7 aus oder verlängert diese.

Diese Schulungsnachweise gelten als Bescheinigung, wenn sie von einer nach dem nationalen Recht der Rheinuferstaaten oder Belgiens zugelassenen Ausbildungsstelle ausgestellt worden sind und das entsprechende Muster von der ZKR bekannt gemacht worden ist.

### § 16.11 Anzahl des Sicherheitspersonals

1. Die Funktionen des Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt, des Ersthelfers und des Atemschutzgeräteträgers müssen mindestens in folgender Anzahl vorhanden sein:

- a) während der Fahrt an Bord:

aa) Tagesausflugsschiffe			
Stufe	vorhandene Personenzahl	Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt	Ersthelfer
1	bis 250	1	1
2	über 250	1	2

bb) Kabinenschiffe				
Stufe	Anzahl der belegten Betten	Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt	Ersthelfer	Atemschutzgeräteträger
1	bis 100	1	1	2
2	über 100	1	2	2

- b) beim Stillliegen ständig verfügbar  
das nach Buchstabe a jeweils vorgeschriebene Sicherheitspersonal der Stufe 1.

Für Kabinenschiffe, deren Länge 45 m nicht überschreitet und in deren Kabinen Fluchthauben in einer Zahl, die der Zahl der sich dort befindenden Betten entspricht, griffbereit vorhanden sind, sind Atemschutzgeräteträger nicht erforderlich.

2. Auf Tagesausflugsschiffen mit einer zulässigen Personenzahl von nicht mehr als 75 und auf stillliegenden Fahrgastschiffen dürfen die Funktionen des Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt und des Ersthelfers von einer Person wahrgenommen werden. In den anderen Fällen dürfen der Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt, der Ersthelfer und der Atemschutzgeräteträger nicht die gleiche Person sein.

### § 16.12 Pflichten des Schiffsführers und des Sachkundigen

1. Über die Bestimmungen der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung hinaus hat der Schiffsführer
- a) den Sachkundigen für die Fahrgastschiffahrt mit der Sicherheitsrolle und dem Sicherheitsplan nach Artikel 19.13 ES-TRIN vertraut zu machen;
  - b) für die Einweisung des Sicherheitspersonals in das Fahrgastschiff zu sorgen;
  - c) die erforderliche Befähigung des Sicherheitspersonals nach den §§ 16.02 bis 16.09 jederzeit an Bord durch die entsprechenden Bescheinigungen nach § 16.10 nachweisen zu können;
  - d) für den Nachweis über die Durchführung von Kontrollgängen zu sorgen.

2. Der Sachkundige für die Fahrgastschiffahrt hat für die Überwachung der Sicherheitseinrichtungen und -ausrüstungen gemäß Sicherheitsrolle und für die Sicherheit der Fahrgäste im Gefahrenfall und in Notsituationen an Bord zu sorgen. Er muss die Sicherheitsrolle und den Sicherheitsplan im Einzelnen kennen und nach Maßgabe erteilter Weisungen des Schiffsführers
- a) den Mitgliedern der Besatzung und des Bordpersonals, die Aufgaben in der Sicherheitsrolle haben, die dort beschriebenen Aufgaben für Notsituationen zuteilen;
  - b) diese Mitglieder der Besatzung und des Bordpersonals regelmäßig in ihren zugeteilten Aufgaben unterweisen;
  - c) die Fahrgäste auf Kabinenschiffen bei Antritt der Fahrt auf die Verhaltensmaßregeln und den Sicherheitsplan hinweisen;
  - d) Fahrgästen in Bezug auf Fahrgastrechte Hilfe leisten.

### **§ 16.13** **Aufsicht**

Solange sich Fahrgäste an Bord befinden, muss nachts stündlich ein Kontrollgang durchgeführt werden. Die Durchführung muss auf geeignete Weise nachweisbar sein.

## **TEIL III: BESATZUNG**

### **KAPITEL 17: ALLGEMEINES**

#### **§ 17.01 Allgemeines**

1. Die Besatzung und das Sicherheitspersonal, die sich nach der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung an Bord der auf dem Rhein fahrenden Fahrzeuge zu befinden haben, müssen den Vorschriften dieser Verordnung entsprechen.

Die Besatzung, die für die jeweilige Betriebsform und Einsatzzeit des Fahrzeuges vorgeschrieben ist, und das Sicherheitspersonal müssen während der Fahrt ständig an Bord sein. Der Antritt einer Fahrt ohne die vorgeschriebene Besatzung oder ohne das Sicherheitspersonal ist unzulässig.

Fahrzeuge, auf denen durch unvorhergesehene Umstände (z. B. Krankheit, Unfall, behördliche Anordnung) höchstens ein Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung während der Fahrt ausfällt, können ihre Fahrt bis zum nächsten erreichbaren geeigneten Liegeplatz in Fahrtrichtung – Fahrgastschiffe bis zur Tagesendstation – fortsetzen, wenn an Bord neben einem Inhaber eines für die betreffende Strecke gültigen Befähigungszeugnisses als Schiffsführer noch ein weiteres Mitglied der vorgeschriebenen Besatzung vorhanden ist.

Die Person, der die Betreuung an Bord lebender Kinder unter sechs Jahren obliegt, darf nicht Mitglied der Mindestbesatzung sein, es sei denn, es werden Maßnahmen getroffen, um die Sicherheit der Kinder ohne ständige Aufsicht zu gewährleisten.

2. Jeder Rheinuferstaat oder Belgien kann bestimmen, dass seine Arbeitsschutzvorschriften auf die Rheinschiffe anwendbar sind, die in seinem Staat registriert sind. Nicht in einem Register eingetragene Schiffe unterstehen den Vorschriften des Rheinuferstaates oder Belgiens, in dem das Unternehmen oder der Eigner seinen Hauptsitz oder gesetzlichen Wohnsitz hat.

Abweichend hiervon können die zuständigen Behörden der betroffenen Rheinuferstaaten und Belgiens bilateral vereinbaren, dass einzelne in dem einen Staat registrierte Schiffe unter die Vorschriften des anderen Staates fallen.

Werdende Mütter/Wöchnerinnen dürfen während mindestens 14 Wochen nicht Mitglied der Mindestbesatzung sein; davon müssen wenigstens sechs Wochen vor und wenigstens sieben Wochen nach der Niederkunft liegen.

3. Für die Anwendung der §§ 18.01, 18.02 und 18.03 müssen auch die Fahr- und Ruhezeiten berücksichtigt werden, die außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung abgeleistet werden.
4. Der Inhaber eines Rheinpatentes kann die Funktion als Schiffsführer nur ausüben, wenn er die notwendige Eignung besitzt.
5. Die Eignung nach Nummer 4 kann von der zuständigen Behörde nach nationalem Recht geprüft werden. Kommt die zuständige Behörde zu dem Ergebnis, dass der Inhaber eines Rheinpatentes nicht die notwendige Eignung besitzt, kann sie ihm die Ausübung der Funktion als Schiffsführer untersagen.

Ein Entzug oder eine Aussetzung nach § 8.01 oder § 8.02 allein aus diesem Grund ist nicht zulässig.

## **§ 17.02**

### **Gleichwertigkeit und Abweichungen**

1. Schreiben die Bestimmungen dieses Teils vor, dass bestimmte Besatzungsvorschriften anzuwenden sind, kann die zuständige Behörde unter Beachtung der Vorgaben der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung gestatten, dass andere Besatzungsvorschriften angewendet werden, wenn diese aufgrund von Empfehlungen der ZKR als gleichwertig anerkannt sind.
2. Zu Versuchszwecken und für einen begrenzten Zeitraum kann eine zuständige Behörde aufgrund einer Empfehlung der ZKR für ein Fahrzeug mit technischen Neuerungen andere Regelungen zur Mindestbesatzung treffen, sofern diese Regelungen im Zusammenwirken mit den technischen Neuerungen eine hinreichende Sicherheit bieten.
3. Die Gleichwertigkeiten und Abweichungen nach Nummer 1 und 2 sind in das Binnenschiffszeugnis einzutragen.
4. Die zuständigen Behörden benachrichtigen die ZKR innerhalb eines Monats über die Anerkennung von Gleichwertigkeiten und Zulassung von Abweichungen. Die ZKR veröffentlicht eine Liste der anerkannten Gleichwertigkeiten und zugelassenen Abweichungen.

## **KAPITEL 18: BETRIEBSFORMEN, MINDESTRUHEZEIT, BORDBUCH**

### **§ 18.01 Betriebsformen**

1. Es werden folgende Betriebsformen unterschieden:
  - A1 Fahrt bis zu 14 Stunden,
  - A2 Fahrt bis zu 18 Stunden,
  - B Fahrt bis zu 24 Stunden,jeweils innerhalb eines Zeitraums von 24 Stunden.
2. Ein in der Betriebsform A1 eingesetztes Schiff darf äußerstenfalls einmal pro Kalenderwoche die Fahrt bis zu 16 Stunden verlängern, wenn die Fahrzeit durch die Aufzeichnungen eines Fahrtenschreibers, der den Anforderungen der Anlage 5, Abschnitt V des ES-TRIN über Mindestanforderungen, Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Fahrtenschreibern in der Binnenschifffahrt entspricht und ordnungsgemäß funktioniert, nachgewiesen wird und wenn außer dem Schiffsführer ein weiteres Mitglied der Mindestbesatzung ein Befähigungszeugnis als Steuermann besitzt.
3. Ein in der Betriebsform A1 oder A2 eingesetztes Schiff muss die Fahrt ununterbrochen während acht oder sechs Stunden einstellen, und zwar
  - a) in der Betriebsform A1 zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr und
  - b) in der Betriebsform A2 zwischen 23.00 Uhr und 05.00 Uhr.

Von diesen Uhrzeiten kann abgewichen werden, wenn die Fahrzeit durch die Aufzeichnungen eines Fahrtenschreibers, der den Anforderungen der Anlage 5, Abschnitt V des ES-TRIN über Mindestanforderungen, Vorschriften für den Einbau und die Funktionsprüfung von Fahrtenschreibern in der Binnenschifffahrt entspricht und ordnungsgemäß funktioniert, nachgewiesen wird. Der Fahrtenschreiber muss mindestens seit dem Beginn der letzten ununterbrochenen acht- oder sechsständigen Ruhezeit eingeschaltet und für die Kontrollorgane jederzeit zugänglich sein.

### **§ 18.02 Mindestruhezeit**

1. In der Betriebsform A1 hat jedes Besatzungsmitglied Anspruch auf eine ununterbrochene Ruhezeit von acht Stunden außerhalb der Fahrt und dies innerhalb von jeweils 24 Stunden, die mit dem Ende jeder Ruhezeit von acht Stunden zu laufen beginnen.
2. In der Betriebsform A2 hat jedes Besatzungsmitglied Anspruch auf eine Ruhezeit von acht Stunden, wovon sechs ununterbrochene Stunden außerhalb der Fahrt liegen müssen, und dies innerhalb von jeweils 24 Stunden, die mit dem Ende jeder Ruhezeit von sechs Stunden zu laufen beginnen. Für Besatzungsmitglieder unter 18 Jahren sind acht ununterbrochene Stunden Ruhezeit, wovon sechs Stunden außerhalb der Fahrt liegen müssen, einzuhalten.
3. In der Betriebsform B hat jedes Besatzungsmitglied Anspruch auf eine Ruhezeit von 24 Stunden innerhalb eines Zeitraums von 48 Stunden; diese Ruhezeit muss mindestens zweimal sechs ununterbrochene Stunden betragen.

4. Abweichend von den Nummern 1 und 2 kann die Ruhezeit auch während der Fahrt eingehalten werden, wenn
  - auch während dieses Zeitraumes stets die für die Sicherheit des Schiffes erforderliche Zahl an Besatzungsmitgliedern, wovon mindestens eines ein Schiffsführer sein muss, eingesetzt wird und
  - die Möglichkeit besteht, die Ruhezeit in einem allein einem Besatzungsmitglied zugewiesenen, zur Ableistung der Ruhezeit geeigneten Raum zu verbringen, der gegen die Einwirkung von unzulässigem Lärm und Vibrationen geschützt ist. Der dortige Schalldruckpegel darf 60 dB(A) nicht übersteigen, was sich aus dem Binnenschiffszeugnis ergeben muss, wobei die Messung des Schalldruckpegels nach dem geltenden ES-TRIN erfolgt.
5. Während seiner Mindestruhezeit darf ein Mitglied der Besatzung nicht eingesetzt werden, auch nicht für Überwachungsfunktionen und Bereitschaftsdienst; die durch polizeiliche Bestimmungen vorgeschriebene Wache und Aufsicht für stillliegende Fahrzeuge gilt nicht als Einsatz im Sinne dieses Absatzes.
6. Regelungen arbeitsrechtlicher Art einschließlich der Regelungen der Europäischen Union und tarifvertragliche Bestimmungen für eine längere Ruhezeit bleiben unberührt.

### **§ 18.03**

#### **Wechsel oder Wiederholung der Betriebsform**

1. Abweichend von § 18.02 Nummer 1 und 3 ist ein Wechsel oder eine Wiederholung der Betriebsform nach Maßgabe der Vorschriften in Nummer 2 bis 6 möglich.
2. Von der Betriebsform A1 darf nur dann in die Betriebsform A2 gewechselt werden, wenn
  - a) ein vollständiger Austausch der Besatzung stattgefunden hat oder
  - b) die für die Betriebsform A2 bestimmten Besatzungsmitglieder unmittelbar vor dem Wechsel eine achtstündige Ruhezeit, wovon sechs Stunden außerhalb der Fahrt liegen müssen, eingehalten und nachgewiesen haben und die für die Betriebsform A2 vorgeschriebene Verstärkung an Bord ist.
3. Von der Betriebsform A2 darf nur dann in die Betriebsform A1 gewechselt werden, wenn
  - a) ein vollständiger Austausch der Besatzung stattgefunden hat oder
  - b) die für die Betriebsform A1 bestimmten Besatzungsmitglieder unmittelbar vor dem Wechsel eine ununterbrochene achtstündige Ruhezeit außerhalb der Fahrt eingehalten und nachgewiesen haben.
4. Von der Betriebsform B darf nur dann in die Betriebsform A1 oder A2 gewechselt werden, wenn
  - a) ein vollständiger Austausch der Besatzung stattgefunden hat oder
  - b) die für die Betriebsform A1 oder A2 bestimmten Besatzungsmitglieder unmittelbar vor dem Wechsel eine acht- oder sechsstündige ununterbrochene Ruhezeit eingehalten und nachgewiesen haben.
5. Von der Betriebsform A1 und A2 darf nur dann in die Betriebsform B gewechselt werden, wenn
  - a) ein vollständiger Austausch der Besatzung stattgefunden hat oder
  - b) die für die Betriebsform B bestimmten Besatzungsmitglieder unmittelbar vor dem Wechsel eine acht- oder sechsstündige ununterbrochene Ruhezeit außerhalb der Fahrt oder gemäß den Vorschriften in § 18.02 Nummer 4 eingehalten und nachgewiesen haben und die für die Betriebsform B vorgeschriebene Verstärkung an Bord ist.



6. Ein Fahrzeug kann unmittelbar im Anschluss an eine Fahrt in der Betriebsform A1 oder A2 für eine weitere A1- oder A2-Fahrt eingesetzt werden, wenn ein vollständiger Austausch der Besatzung stattgefunden hat und die neuen Besatzungsmitglieder eine unmittelbar vor Beginn der weiteren A1- oder A2-Fahrt in Anspruch genommene acht- oder sechsstündige ununterbrochene Ruhezeit außerhalb der Fahrt eingehalten und nachgewiesen haben.
7. Der Nachweis einer sechs- oder achtstündigen Ruhezeit erfolgt durch eine Bescheinigung nach Anlage 8 oder durch eine Kopie der Seite mit den Eintragungen der Fahr- oder Ruhezeiten aus dem Bordbuch des Fahrzeugs, auf dem die letzte Reise des Besatzungsmitgliedes stattgefunden hat. Sofern die Ruhezeit während der Fahrt eingehalten wurde, ist zugleich eine Kopie des Binnenschiffszeugnisses des jeweiligen Schiffs erforderlich, aus welchem sich ergibt, dass der maximale Schalldruckpegel des Raums in diesem Schiff den Vorschriften in § 18.02 Nummer 4 entspricht.

### **§ 18.04**

#### **Bordbuch – Fahrtenschreiber**

1. Auf jedem Fahrzeug ist im Steuerhaus ein aktives Bordbuch nach dem im ES-QIN enthaltenen Muster (Teil V, Kapitel 5) mitzuführen, ausgenommen auf Schlepp- und Schubbooten, die nur in Häfen verkehren, auf unbemannten Schubleichtern, Behördenfahrzeugen und Sportfahrzeugen. Dieses Bordbuch ist entsprechend der darin enthaltenen Anleitung auszufüllen. Verantwortlich für das Mitführen des Bordbuches und für die Einträge ist der Schiffsführer. Das erste Bordbuch, muss von einer zuständigen Behörde aufgrund der Vorlage eines gültigen Binnenschiffszeugnisses ausgestellt sein.
2. Alle nachfolgenden Bordbücher können von allen zuständigen Behörden mit der Folgenummer nummeriert ausgegeben werden, dürfen jedoch nur gegen Vorlage des vorangegangenen Bordbuches ausgehändigt werden. Das vorangegangene Bordbuch muss unaustilgbar „ungültig“ gekennzeichnet und dem Schiffsführer zurückgegeben werden.  
Die Aushändigung des neuen Bordbuches kann bei Vorlage der Bescheinigung nach Nummer 4 erfolgen. Der Schiffseigner hat jedoch dafür zu sorgen, dass das vorangegangene Bordbuch binnen 30 Tagen nach dem Ausstellungsdatum des neuen Bordbuches, das auf der Bescheinigung nach Nummer 4 von der zuständigen Behörde eingetragen worden ist, von derselben zuständigen Behörde unaustilgbar „ungültig“ gekennzeichnet wird. Der Schiffseigner hat außerdem dafür zu sorgen, dass dann das Bordbuch wieder an Bord gebracht wird.
3. Das ungültig gezeichnete Bordbuch ist noch für die Dauer von sechs Monaten nach der letzten Eintragung an Bord aufzubewahren.

4. Mit der Ausgabe des ersten Bordbuches nach Nummer 1 erstellt die Behörde, die das erste Bordbuch ausgibt, eine Bescheinigung, welche die Ausgabe mit Schiffsnamen, einheitlicher europäischer Schiffsnummer (ENI), laufender Nummer des Bordbuches und Datum der Ausgabe bescheinigt. Diese Bescheinigung ist an Bord mitzuführen und auf Verlangen vorzuweisen. Nachfolgende Ausgaben von Bordbüchern nach Nummer 2 sind von der ausgebenden Behörde auf der Bescheinigung einzutragen.
5. Die Einhaltung der Ruhezeiten kann zudem durch einen Fahrtschreiber nachgewiesen werden, der den technischen Anforderungen des § 18.01 Nummer 2 entspricht. Die Aufzeichnungen der Fahrtschreiber sind noch für die Dauer von sechs Monaten nach der letzten Aufzeichnung an Bord aufzubewahren.
6. Bei einem Austausch oder einer Verstärkung der Besatzung nach § 18.03 muss für jedes neue Besatzungsmitglied eine Bescheinigung nach Anlage 8 oder eine Kopie der Seite mit den Eintragungen der Fahr- oder Ruhezeiten aus dem Bordbuch des Fahrzeugs, auf dem die letzte Reise des Besatzungsmitgliedes stattgefunden hat, beiliegen.
7.
  - a) Die Anleitung zur Führung des Bordbuches, wonach ein einziges Schema pro Fahrt für die Eintragungen der Ruhezeiten genügt, gilt nur für Besatzungsmitglieder in der Betriebsform B; in den Betriebsformen A1 und A2 müssen für jedes Besatzungsmitglied Beginn und Ende der Ruhezeiten jeden Tag während der Fahrt eingetragen werden;
  - b) die nach dem Wechsel der Betriebsform notwendigen Eintragungen müssen auf einer neuen Seite des Bordbuches eingetragen werden;
  - c) werden pro Tag zwei oder mehr Fahrten mit unveränderter Besatzung durchgeführt, genügt es, die Uhrzeit des Beginns der ersten Tagesfahrt und die Uhrzeit des Endes der letzten Tagesfahrt einzutragen.

## KAPITEL 19: MINDESTBESATZUNGEN AN BORD

### § 19.01 Ausrüstung der Fahrzeuge

1. Unbeschadet der Bestimmungen des ES-TRIN müssen Motorschiffe, Schubboote, Schubverbände und Fahrgastschiffe, die mit der nach diesem Abschnitt vorgeschriebenen Mindestbesatzung gefahren werden sollen, einem der nachfolgenden Ausrüstungsstandards genügen:
  - 1.1 Standard S1
    - a) Die Antriebsanlagen müssen so eingerichtet sein, dass die Veränderung der Fahrgeschwindigkeit und die Umkehrung der Propellerschubrichtung vom Steuerstand aus erfolgen kann.

Die für den Fahrbetrieb erforderlichen Hilfsmaschinen müssen vom Steuerstand aus ein- und ausgeschaltet werden können, es sei denn, dies geschieht automatisch oder diese Maschinen laufen während jeder Fahrt ununterbrochen mit.
    - b) In den kritischen Bereichen
      - der Temperatur des Kühlwassers der Hauptmotoren,
      - des Drucks des Schmieröls von Hauptmotoren und Getrieben,
      - des Öl- und Luftdrucks der Umsteueranlage der Hauptmotoren, der Wendegetriebe oder der Propeller,
      - des Füllstandes der Bilgen des Hauptmaschinenraumes

muss eine Überwachung durch Geräte gewährleistet sein, die bei Funktionsstörungen optische und akustische Alarmsignale im Steuerhaus auslösen. Die akustischen Alarmsignale können in einem Schallgerät zusammengefasst werden. Sie dürfen erlöschen, sobald die Störung erkannt ist. Die optischen Alarmsignale dürfen erst erlöschen, wenn die ihnen zugeordneten Funktionsstörungen beseitigt sind.
    - c) Die Brennstoffzufuhr und die Kühlung der Hauptmotoren müssen selbsttätig erfolgen.
    - d) Die Steuereinrichtung muss auch bei höchstzulässiger Einsenkung von einer Person ohne besonderen Kraftaufwand gehandhabt werden können.
    - e) Die nach der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung bei der Fahrt erforderlichen Sicht- und Schallzeichen müssen vom Steuerstand aus gegeben werden können.
    - f) Besteht keine direkte Verständigung vom Steuerstand zum Vorschiff, zum Achterschiff, zu den Wohnungen und zu den Maschinenräumen, müssen Sprechverbindungen vorgesehen sein. Zu den Maschinenräumen kann die Sprechverbindung durch eine optische und akustische Signalgebung ersetzt werden.
    - g) Kurbeln und ähnliche drehbare Bedienungsteile von Hebezeugen dürfen zu ihrer Betätigung keinen Kraftaufwand von mehr als 160 N erfordern.
    - h) Die im Binnenschiffszeugnis eingetragenen Schleppwinden müssen motorisiert sein.
    - i) Die Lenz- und Deckwaschpumpen müssen motorisiert sein.
    - j) Die wesentlichen Bedienungsgeräte und Überwachungsinstrumente müssen ergonomisch angeordnet sein.
    - k) Die nach Artikel 6.01 Nummer 1 des ES-TRIN erforderlichen Einrichtungen müssen aus dem Steuerstand fernbedient werden können.

1.2 Standard S2

- a) für einzeln fahrende Motorschiffe:  
Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit einer vom Steuerstand aus bedienbaren Bugstrahlanlage;
- b) für Motorschiffe, die gekuppelte Fahrzeuge fortbewegen:  
Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit einer vom Steuerstand aus bedienbaren Bugstrahlanlage;
- c) für Motorschiffe, die einen Schubverband, bestehend aus dem Motorschiff selbst und einem Fahrzeug davor, fortbewegen:  
Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit hydraulisch oder elektrisch angetriebenen Kupplungswinden. Diese Ausrüstung ist jedoch nicht erforderlich, wenn das Fahrzeug an der Spitze des Schubverbandes mit einer Bugstrahlanlage ausgerüstet ist, die vom Steuerstand des schiebenden Motorschiffes aus bedienbar ist;
- d) für Schubboote, die einen Schubverband fortbewegen:  
Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit hydraulisch oder elektrisch angetriebenen Kupplungswinden. Diese Ausrüstung ist jedoch nicht erforderlich, wenn ein Fahrzeug an der Spitze des Schubverbandes mit einer Bugstrahlanlage ausgerüstet ist, die vom Steuerstand des schiebenden Schubbootes aus bedienbar ist;
- e) für Fahrgastschiffe:  
Standard S1 sowie zusätzlich eine Ausrüstung mit einer vom Steuerstand aus bedienbaren Bugstrahlanlage. Diese Ausrüstung ist jedoch nicht erforderlich, wenn die Antriebsanlage und die Steuereinrichtung des Fahrgastschiffes gleichwertige Manövriereigenschaften gewährleisten.

2. Die Erfüllung oder Nichterfüllung der Vorschriften nach Nummer 1.1 oder 1.2 wird von der Schiffsuntersuchungskommission in dem Binnenschiffszeugnis durch einen Vermerk in Ziffer 47 bescheinigt.

## § 19.02 Mindestbesatzung der Motorschiffe und Schubboote

1. Die Mindestbesatzung der Motorschiffe und Schubboote beträgt:

Stufe	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in der Betriebsform A1, A2 oder B und für den Ausrüstungsstandard S1, S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	L ≤ 70 m	Schiffsführer.....	1		2		2	2
		Steuermann.....	-		-		-	-
		Bootsmann.....	-		-		-	-
		Matrose.....	1		-		1	-
		Leichtmatrose.....	-		-		1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1) 3)</sup>
2	70 m < L ≤ 86 m	Schiffsführer.....	1 oder 1	1	2		2	2
		Steuermann.....	-	-	-		-	-
		Bootsmann.....	1	-	-		-	-
		Matrose.....	-	1	-		2	1
		Leichtmatrose.....	-	1	1 <sup>1)</sup>		-	1
3	L > 86 m	Schiffsführer.....	1 oder 1	1	2	2	2 oder 2	2
		Steuermann.....	1	1	-	-	1	1 <sup>2)</sup>
		Bootsmann.....	-	-	-	-	-	-
		Matrose.....	1	-	1	-	2	1
		Leichtmatrose.....	-	2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-

<sup>1)</sup> Der Leichtmatrose oder einer der Leichtmatrosen darf durch einen Decksmann ersetzt werden.  
<sup>2)</sup> Der Steuermann muss Inhaber eines Rheinpatentes oder eines Unionsbefähigungszeugnisses als Schiffsführer sein. Eine besondere Berechtigung nach § 13.01 Nummer 1 Buchstabe b ist nicht erforderlich.  
<sup>3)</sup> Einer der Leichtmatrosen muss über 18 Jahre alt sein.

2. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebenen Matrosen dürfen durch Leichtmatrosen ersetzt werden, die ein Mindestalter von 17 Jahren erreicht haben, sich mindestens im dritten Lehrjahr befinden und ein Jahr Fahrzeit in der Binnenschifffahrt nachweisen können.
3. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesatzung
- in der Stufe 1 Betriebsform B Standard S2,
  - in der Stufe 2 Betriebsform A1 Standard S2 und
  - in der Stufe 3 Betriebsform A1 Standard S1 und Betriebsform A2 Standard S2

kann für die ununterbrochene Dauer von höchstens drei Monaten in einem Kalenderjahr um einen Leichtmatrosen, der eine Schifferberufsschule besucht, vermindert werden. Die Zeiten der Verminderung müssen mindestens um einen Monat unterbrochen sein. Der Besuch der Schifferberufsschule muss durch eine an Bord befindliche Bescheinigung der Schifferberufsschule, in der die Zeiten des Schulbesuches angegeben sind, nachgewiesen werden. Satz 1 Buchstaben a und c zweite Alternative gelten nur, wenn in der Zeit des Schulbesuchs des einen Leichtmatrosen der zweite Leichtmatrose an Bord ist. Diese Bestimmungen gelten nicht für den Leichtmatrosen nach Nummer 2.

**§ 19.03**

**Mindestbesetzung der starren Verbände und anderen starren Zusammenstellungen**

1. Die Mindestbesetzung der starren Verbände und anderen starren Zusammenstellungen beträgt:

Stufe	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in der Betriebsform A1, A2 oder B und für den Ausrüstungsstandard S1, S2								
		A1		A2		B				
		S1	S2	S1	S2	S1	S2			
1	Abmessungen der Zusammenstellung L ≤ 37 m B ≤ 15 m	Schiffsführer.....	1		2		2	2		
		Steuermann .....	-		-		-	-		
		Bootsmann.....	-		-		-	-		
		Matrose.....	1		-		1	-		
		Leichtmatrose .....	-		-		1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)3)</sup>		
		Maschinist	-		-		-	-		
2	Abmessungen der Zusammenstellung 37 m < L ≤ 86m B ≤ 15 m	Schiffsführer.....	1 oder 1	1	2		2	2		
		Steuermann .....	-	-	-		-	-		
		Bootsmann.....	1	-	-		-	-		
		Matrose.....	-	1	-		2	1		
		Leichtmatrose .....	-	1	1 <sup>1)</sup>		-	1		
		Maschinist	-	-	-		-	-		
3	Schubboot + 1 Leichter mit L > 86 m oder Abmessungen der Zusammenstellung 86 m < L ≤ 116,5 m B ≤ 15 m	Schiffsführer.....	1 oder 1	1	2	2	2 oder 2	2		
		Steuermann .....	1	1	-	-	1	1 <sup>2)</sup>	1	
		Bootsmann.....	-	-	-	-	-	-	-	
		Matrose.....	1	-	1	-	2	1	1	
		Leichtmatrose .....	-	2	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	-	1	
		Maschinist	-	-	-	-	-	-	-	
4	Schubboot + 2 Schubleichter <sup>*)</sup> Motorschiff + 1 Schubleichter <sup>*)</sup>	Schiffsführer.....	1	1	2	2	2 oder 2	2 oder 2		
		Steuermann .....	1	1	-	-	1	1 <sup>2)</sup>	1	1 <sup>2)</sup>
		Bootsmann.....	-	-	-	1	-	-	1	1
		Matrose.....	1	-	2	-	2	2	-	-
		Leichtmatrose .....	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	-	1	1
		Maschinist	-	-	-	-	1	-	1	-
5	Schubboot + 3 oder mehr Schubleichter <sup>*)</sup> Motorschiff + 2 oder mehr Schubleichter <sup>*)</sup>	Schiffsführer.....	1 oder 1	1	2	2	2 oder 2	2 oder 2		
		Steuermann .....	1	1	-	-	1	1 <sup>2)</sup>	1	1 <sup>2)</sup>
		Bootsmann.....	-	-	-	1	-	-	1	1
		Matrose.....	2	1	2	-	2	2	-	-
		Leichtmatrose .....	-	2	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	-	2	1
		Maschinist	1	1	1	1	1	1	1	1

<sup>1)</sup> Der Leichtmatrose oder einer der Leichtmatrosen darf durch einen Decksmann ersetzt werden.

<sup>2)</sup> Der Steuermann muss Inhaber eines Rheinpatentes oder eines Unionsbefähigungszeugnisses als Schiffsführer sein. Eine besondere Berechtigung nach § 13.01 Nummer 1 Buchstabe b ist nicht erforderlich.

<sup>3)</sup> Einer der Leichtmatrosen muss über 18 Jahre alt sein.

\*) Im Sinne dieses Paragraphen bezeichnet der Begriff "Schubleichter" auch Motorschiffe ohne eigene in Tätigkeit gesetzte Antriebsmaschine und Schleppkähne. Außerdem gilt folgende Gleichwertigkeit: 1 Schubleichter = mehrere Leichter mit einer Gesamtlänge bis zu 76,50 m und einer Gesamtbreite bis zu 15 m.

2. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebenen Matrosen dürfen durch Leichtmatrosen ersetzt werden, die ein Mindestalter von 17 Jahren erreicht haben, sich mindestens im dritten Lehrjahr befinden und ein Jahr Fahrzeit in der Binnenschifffahrt nachweisen können.
3. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesatzung
  - a) in der Stufe 1 Betriebsform B Standard S2,
  - b) in der Stufe 2 Betriebsform A1 Standard S2,
  - c) in der Stufe 3 Betriebsform A1 Standard S1 und Betriebsform A2 Standard S2
  - d) in der Stufe 4 Betriebsform A1 Standard S2 und Betriebsform A2 Standard S2 und
  - e) in der Stufe 5 Betriebsform A1 Standard S1, Betriebsform A2 Standard S2 und Betriebsform B Standard S2

kann für die ununterbrochene Dauer von höchstens drei Monaten in einem Kalenderjahr um einen Leichtmatrosen, der eine Schifferberufsschule besucht, vermindert werden. Die Zeiten der Verminderung müssen mindestens um einen Monat unterbrochen sein. Der Besuch der Schifferberufsschule muss durch eine an Bord befindliche Bescheinigung der Schifferberufsschule, in der die Zeiten des Schulbesuches angegeben sind, nachgewiesen werden. Satz 1 Buchstaben a, c zweite Alternative, d und e zweite Alternative gelten nur, wenn in der Zeit des Schulbesuchs des einen Leichtmatrosen der zweite Leichtmatrose an Bord ist. Diese Bestimmungen gelten nicht für den Leichtmatrosen nach Nummer 2.

4. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebenen Maschinisten dürfen jeweils durch einen zusätzlichen Bootsmann ersetzt werden. Sie dürfen auch jeweils durch einen zusätzlichen Matrosen ersetzt werden, wenn in der Tabelle nach Nummer 1 bereits ein Bootsmann vorgeschrieben ist.

### § 19.04 Mindestbesetzung der Fahrgastschiffe

1. Die Mindestbesetzung der Tagesausflugsschiffe umfasst:

Stufe	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in der Betriebsform A1, A2 oder B und für den Ausrüstungsstandard S1 oder S2						
		A1		A2		B		
		S1	S2	S1	S2	S1	S2	
1	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: bis 75	Schiffsführer .....	1		2		2	2
		Steuermann .....	-		-		-	-
		Bootsmann .....	-		-		-	1
		Matrose .....	1		1		2	-
		Leichtmatrose .....	-		-		-	1
	Maschinist.....	-		-		-	-	
2	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 76 bis 250	Schiffsführer .....	1 oder 1	1	2		2	
		Steuermann .....	-	-	-		-	-
		Bootsmann .....	-	-	-		-	-
		Matrose .....	1	-	1	-	1	-
		Leichtmatrose .....	1	-	1	1 <sup>1)</sup>		1 <sup>1)</sup>
	Maschinist.....	-	1	1		1		
3	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 251 bis 600	Schiffsführer .....	1 oder 1	1	2	2	3	3
		Steuermann .....	-	-	-	-	-	-
		Bootsmann .....	1	1	1	-	-	-
		Matrose .....	-	-	-	1	-	1
		Leichtmatrose .....	-	2	1	-	1	-
	Maschinist.....	1	-	-	1	1	1	
4	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 601 bis 1000	Schiffsführer .....	1	1	2	2	3	3
		Steuermann .....	1	1	-	-	-	-
		Bootsmann .....	-	-	-	1	-	1
		Matrose .....	1	-	2	-	2	-
		Leichtmatrose .....	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	1	-	1
	Maschinist.....	1	1	1	1	1	1	
5	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 1001 bis 2000	Schiffsführer .....	2 oder 2	2	2	2	3	3
		Steuermann .....	-	-	-	-	-	-
		Bootsmann .....	-	-	1	-	1	-
		Matrose .....	3	2	1	3	1	3
		Leichtmatrose .....	-	2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>
	Maschinist.....	1	1	1	1	1	1	
6	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: über 2000	Schiffsführer .....	2	2	2	2	3	3
		Steuermann .....	-	-	-	-	-	-
		Bootsmann .....	-	1	-	1	-	1
		Matrose .....	3	1	4	2	4	2
		Leichtmatrose .....	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	-	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>
	Maschinist.....	1	1	1	1	1	1	

<sup>1)</sup> Der Leichtmatrose oder einer der Leichtmatrosen darf durch einen Decksmann ersetzt werden.



2. Die Mindestbesetzung der Dampf-Tagesausflugschiffe umfasst:

Stufe	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in der Betriebsform A1, A2 oder B und für den Ausrüstungsstandard S1 oder S2							
		A1		A2		B			
		S1	S2	S1	S2	S1	S2		
1	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 501 bis 1000	Schiffsführer .....	1	1	2	2	3	3	
		Steuermann .....	1	1	-	-	-	-	
		Bootsmann .....	1	1	1	1	1	1	
		Matrose .....	1	-	1	-	1	-	
		Leichtmatrose .....	-	1	-	1	-	1	
		Maschinist <sup>2)</sup> .....	2	2	2	2	3	3	
2	Zulässige Anzahl der Fahrgäste: von 1001 bis 2000	Schiffsführer .....	2 oder 2	2	2	2	3	3	
		Steuermann .....	-	-	-	-	-	-	
		Bootsmann .....	-	-	1	-	1	-	1
		Matrose .....	3	2	1	3	1	3	1
		Leichtmatrose .....	-	2	1	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>	1 <sup>1)</sup>	2 <sup>1)</sup>
		Maschinist <sup>2)</sup> .....	3	3	3	3	3	3	3
<sup>1)</sup> Der Leichtmatrose oder einer der Leichtmatrosen darf durch einen Decksmann ersetzt werden. <sup>2)</sup> Ob Maschinisten erforderlich sind, bestimmt die Untersuchungskommission und trägt es in Nummer 52 des Binnenschiffszeugnisses ein.									

3. Die Mindestbesetzung der Kabinenschiffe umfasst:

Stufe	Besatzungsmitglieder	Anzahl der Besatzungsmitglieder in Betriebsform A1, A2 oder B und für den Ausrüstungsstandard S1 oder S2							
		A1		A2		B			
		S1	S2	S1	S2	S1	S2		
1	Zulässige Anzahl der Betten: bis 50	Schiffsführer .....	1	1	2	2	3	3	
		Steuermann .....	-	-	-	-	-	-	
		Bootsmann .....	1	-	-	-	-	-	
		Matrose .....	-	-	1	-	1	-	
		Leichtmatrose .....	-	2	-	1	-	1	
		Maschinist.....	1	1	1	1	1	1	
2	Zulässige Anzahl der Betten: von 51 bis 100	Schiffsführer .....	1	1	2	2	3	3	
		Steuermann .....	1	1	-	-	-	-	
		Bootsmann .....	-	-	-	-	-	-	
		Matrose .....	1	-	1	-	1	-	
		Leichtmatrose .....	-	1	-	1	-	1	
		Maschinist.....	1	1	1	1	1	1	
3	Zulässige Anzahl der Betten: über 100	Schiffsführer .....	1 oder 1	1	2	2	3	3	
		Steuermann .....	1	1	-	-	-	-	
		Bootsmann .....	-	-	-	1	-	1	
		Matrose .....	2	1	3	1	3	1	
		Leichtmatrose .....	-	2	1	-	1	-	1
		Maschinist.....	1	1	1	1	1	1	

4. Für Fahrgastschiffe nach Nummer 1 und 3, die ohne Fahrgäste an Bord fahren, richtet sich die Mindestbesetzung nach § 19.02.

5. Die in den Tabellen nach den Nummern 1 und 2 vorgeschriebenen Matrosen dürfen durch Leichtmatrosen ersetzt werden, die ein Mindestalter von 17 Jahren erreicht haben, sich mindestens im dritten Lehrjahr befinden und ein Jahr Fahrzeit in der Binnenschifffahrt nachweisen können.

6. Die in der Tabelle nach Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesatzung der Tagesausflugsschiffe
- a) in der Stufe 2 Betriebsform A1 Standard S2,
  - b) in der Stufe 3 Betriebsform A1 Standard S1,
  - c) in der Stufe 4 Betriebsform A1 Standard S2,
  - d) in der Stufe 5 Betriebsform A1 Standard S1, Betriebsform A2 Standard S2 und Betriebsform B Standard S2 und
  - e) in der Stufe 6 Betriebsform B Standard S2

kann für die ununterbrochene Dauer von höchstens drei Monaten in einem Kalenderjahr um einen Leichtmatrosen, der eine Schifferberufsschule besucht, vermindert werden. Die Zeiten der Verminderung müssen mindestens um einen Monat unterbrochen sein. Der Besuch der Schifferberufsschule muss durch eine an Bord befindliche Bescheinigung der Schifferberufsschule, in der die Zeiten des Schulbesuches angegeben sind, nachgewiesen werden. Satz 1 Buchstaben c, d zweite und dritte Alternative und e gelten nur, wenn in der Zeit des Schulbesuchs des einen Leichtmatrosen der zweite Leichtmatrose an Bord ist. Diese Bestimmungen gelten nicht für den Leichtmatrosen nach Nummer 5.

7. Die in der Tabelle nach Nummer 2 vorgeschriebene Mindestbesatzung der Dampf-Tagesausflugsschiffe
- a) in der Stufe 2 Betriebsform A1 Standard S1,
  - b) in der Stufe 2 Betriebsform A2 Standard S2 und
  - c) in der Stufe 2 Betriebsform B Standard S2

kann für die ununterbrochene Dauer von höchstens drei Monaten in einem Kalenderjahr um einen Leichtmatrosen, der eine Schifferberufsschule besucht, vermindert werden. Die Zeiten der Verminderung müssen mindestens um einen Monat unterbrochen sein. Der Besuch der Schifferberufsschule muss durch eine an Bord befindliche Bescheinigung der Schifferberufsschule, in der die Zeiten des Schulbesuches angegeben sind, nachgewiesen werden. Satz 1 Buchstaben b und c gelten nur, wenn ein anderer Leichtmatrose in der Zeit des Schulbesuchs an Bord ist. Diese Bestimmungen gelten nicht für den Leichtmatrosen nach Nummer 5.

8. Die in der Tabelle nach Nummer 3 vorgeschriebene Mindestbesatzung der Kabinenschiffe
- a) in der Stufe 1 Betriebsform A1 Standard S2 und
  - b) in der Stufe 3 Betriebsform A1 Standard S1

kann für die ununterbrochene Dauer von höchstens drei Monaten in einem Kalenderjahr um einen Leichtmatrosen, der eine Schifferberufsschule besucht, vermindert werden. Die Zeiten der Verminderung müssen mindestens um einen Monat unterbrochen sein. Der Besuch der Schifferberufsschule muss durch eine an Bord befindliche Bescheinigung der Schifferberufsschule, in der die Zeiten des Schulbesuches angegeben sind, nachgewiesen werden.

9. Bei Tagesausflugsschiffen, die mit einer vor Antritt der Fahrt feststehenden und während der Fahrt unverändert bleibenden Anzahl von Fahrgästen verkehren (Charterfahrt), kann die gemäß der Stufen zwei bis sechs in Nummer 1 vorgeschriebene Mindestbesatzung auf die nächst niedrigere Stufe reduziert werden, wenn der nach den Stufen zwei bis sechs angesetzte Mindestwert an Fahrgästen unterschritten wird. Die Anforderungen von Kapitel 16 und die Anforderungen an Besatzung und Bordpersonal aus der Sicherheitsrolle bleiben unberührt.

10. Die in den Tabellen nach Nummer 1 bis 3 vorgeschriebenen Maschinisten dürfen durch zusätzliche Bootsmänner ersetzt werden. Diese Bootsmänner dürfen auch durch zusätzliche Matrosen ersetzt werden, wenn in den Tabellen nach Nummer 1 bis 3 die Anzahl der Bootsmänner als Mindestbesatzung an Bord vorgeschrieben ist, die der Anzahl der zu ersetzenden Maschinisten entspricht.

### **§ 19.05**

#### **Nichterfüllung des Ausrüstungsstandards nach § 19.01**

1. Entspricht ein Motorschiff, ein Schubboot, ein starrer Verband, eine andere starre Zusammenstellung oder ein Fahrgastschiff nicht dem in § 19.01 dieser Verordnung definierten Standard S1, muss die Mindestbesatzung nach § 19.02, § 19.03 oder § 19.04 wie folgt erhöht werden:
  - a) in den Betriebsformen A1 und A2 jeweils um einen Matrosen und
  - b) in der Betriebsform B jeweils um zwei Matrosen. Werden nur die Anforderungen nach den Buchstaben g und j oder den Buchstaben g oder j des Standards S1 nach § 19.01 Nummer 1.1 nicht erfüllt, ist in der Betriebsform B die Besatzung nur um einen Matrosen zu erhöhen.
2. Entspricht die Ausrüstung des Fahrzeugs nur zum Teil dem in § 19.01 definierten Standard S1, das heißt, werden eine oder mehrere Anforderungen nach § 19.01 Nummer 1.1 Buchstabe a bis c nicht erfüllt,
  - a) ist in den Betriebsformen A1 und A2 der Matrose nach Nummer 1 Buchstabe a durch einen Bootsmann;
  - b) sind in der Betriebsform B die zwei Matrosen nach Nummer 1 Buchstabe b durch zwei Bootsmänner zu ersetzen.

Im Fall des Satz 1 können die Bootsmänner durch Matrosen ersetzt werden, sofern die Bootsmänner bereits zur nach den in § 19.02, § 19.03 oder § 19.04 vorgeschriebenen Mindestbesatzung gehören.

3. Das zusätzlich erforderliche Besatzungspersonal wird von der Untersuchungskommission im Binnenschiffszeugnis unter der Nummer 47 vermerkt.

### **§ 19.06**

#### **Mindestbesatzung der übrigen Fahrzeuge**

1. Die Schiffsuntersuchungskommission setzt für Fahrzeuge, die nicht unter die §§ 19.02 bis 19.04 fallen (wie Schleppboote, Schleppkähne und schwimmende Geräte), unter Berücksichtigung ihrer Größe, Bauart, Einrichtung und Zweckbestimmung die erforderliche Besatzung fest, die sich während der Fahrt an Bord befinden muss.
2. Für Bunkerboote, die nur auf kurzen Strecken eingesetzt werden dürfen, kann die Untersuchungskommission eine von § 19.02 abweichende Mindestbesatzung festlegen.
3. Die Schiffsuntersuchungskommission nimmt im Binnenschiffszeugnis unter der Nummer 48 die entsprechenden Eintragungen vor.

### **§ 19.07** **Mindestbesatzung von Seeschiffen**

1. Für die Festlegung der Mindestbesatzung von Seeschiffen ist Teil III dieser Verordnung anzuwenden.
2. Abweichend von Nummer 1 können für Seeschiffe die Besatzungsregelungen, die den Grundsätzen der IMO-Resolution A. 481 (XII) und des STCW-Übereinkommens entsprechen, angewendet werden unter der Voraussetzung, dass die Besatzung zahlenmäßig mindestens mit der Mindestbesatzung der Betriebsform B des Teils III übereinstimmt, insbesondere unter Berücksichtigung der §§ 19.02 und 19.06.

In diesem Fall müssen die entsprechenden Dokumente, aus denen die Befähigung der Besatzungsmitglieder und deren Anzahl hervorgehen, an Bord mitgeführt werden. Außerdem muss sich ein Inhaber des für die zu befahrende Strecke gültigen Befähigungszeugnisses als Schiffsführer an Bord befinden. Nach höchstens 14 Stunden Fahrt innerhalb eines Zeitraumes von 24 Stunden ist dieser Inhaber des Befähigungszeugnisses als Schiffsführer durch einen anderen Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer zu ersetzen.

Im Logbuch sind folgende Eintragungen zu machen:

- a) Namen der Inhaber der Befähigungszeugnisse als Schiffsführer, die sich an Bord befinden sowie Anfang und Ende ihrer Wache;
- b) Beginn, Unterbrechung, Wiederaufnahme und Beendigung der Fahrt mit jeweils folgenden Angaben: Datum, Uhrzeit, Ort mit Strom-Kilometerangabe.

### **§ 19.08** **Mindestbesatzung von Kanalpenichen**

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten nicht für Kanalpenichen. Die Besatzung muss jedoch mindestens umfassen:

- einen Schiffsführer mit dem nach dieser Verordnung erforderlichen Patent und
- eine mindestens 16 Jahre alte Person, die in der Lage ist, bei den Schiffsmanövern zu helfen.

### **§ 19.09** **Mindestbesatzung von Sportfahrzeugen**

Die Bestimmungen dieses Kapitels gelten nicht für Sportfahrzeuge.

Die Besatzung muss jedoch mindestens umfassen:

- einen Schiffsführer mit dem nach dieser Verordnung erforderlichen Patent und
- eine Person, die in der Lage ist, bei den Schiffsmanövern zu helfen.

### **§ 19.10** **Ausnahme**

Für die Fahrt unterhalb der Spycck'schen Fähre (km 857,40) genügen, sofern die deutsch-niederländische Grenze in der einen oder anderen Richtung während der Fahrt nicht überschritten wird, anstelle der Vorschriften dieses Kapitels auch die Vorschriften der niederländischen „Binnenvaartwet“ (Staatsblad 2007 Nummer 498).

## **TEIL IV: ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN**

### **KAPITEL 20: ÜBERGANGSBESTIMMUNGEN**

#### **§ 20.01 Gültigkeit der Schifferdienstbücher**

1. Schifferdienstbücher, die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften ausgestellt worden sind oder weitergelten, bleiben nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem Ablaufdatum, längstens bis zum 17. Januar 2032 gültig. Satz 1 gilt auch für von der ZKR als gleichwertig anerkannte Schifferdienstbücher.
2. Der Inhaber eines Schifferdienstbuches nach Nummer 1 kann bis zum 17. Januar 2032 ein neues, nach dieser Verordnung ausgestelltes Schifferdienstbuch mit seiner jeweiligen Qualifikation beantragen. Die Ausstellung dieses Dokuments bemisst sich nach den Bestimmungen des § 5.01 dieser Verordnung.

Der Umtausch kann bei jeder zuständigen Behörde eines Mitgliedsstaates der ZKR erfolgen. Die zuständige Behörde stellt das Schifferdienstbuch nach dieser Verordnung aus, wenn der Antragssteller sein altes Schifferdienstbuch nach Nummer 1 und eine Kopie seines Ausweisdokumentes vorlegt. Hat der Antragssteller bereits das 60. Lebensjahr überschritten, hat er zudem den Nachweis seiner Tauglichkeit gemäß § 4.02 vorzulegen, der nicht älter als drei Monate sein darf.

Beantragt der Inhaber eine neue Qualifikation oder eine Ersatzausfertigung gemäß § 3.03 dieser Verordnung, stellt die zuständige Behörde ein neues Schifferdienstbuch gemäß ES-QIN aus (Teil V, Kapitel 2).

#### **§ 20.02 Gültigkeit der Bordbücher**

1. Bordbücher, die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften ausgestellt worden sind oder weitergelten, bleiben nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem bisherigen Ablaufdatum, längstens bis zum 17. Januar 2032, gültig. Satz 1 gilt auch für von der ZKR als gleichwertig anerkannte Bordbücher.
2. Ein Bordbuch nach Nummer 1 kann bis zum 17. Januar 2032 gegen ein neues, nach dieser Verordnung ausgestelltes Bordbuch ausgetauscht werden.

#### **§ 20.03 Gültigkeit der bisherigen Rheinpatente**

1. Große oder Kleine Rheinpatente, die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften ausgestellt worden sind oder weitergelten, bleiben nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem Ablaufdatum, längstens bis zum 17. Januar 2032, gültig.

2. Die in Nummer 1 genannten Rheinpatente können bis zu ihrem dort genannten Ablaufdatum in ein Rheinpatent nach dieser Verordnung umgetauscht werden. Der Umtausch Kleiner Rheinpatente erfordert den Nachweis einer zusätzlichen Fahrzeit von einem Jahr als Inhaber des Kleinen Rheinpatentes. Der Umtausch kann bei jeder zuständigen Behörde eines Mitgliedsstaates der ZKR erfolgen. Die zuständige Behörde stellt das Rheinpatent nach dieser Verordnung aus, wenn der Antragssteller sein altes Rheinpatent nach Nummer 1 und eine Kopie seines Ausweisdokumentes vorlegt. Hat der Antragssteller bereits das 60. Lebensjahr überschritten, hat er zudem den Nachweis seiner Tauglichkeit gemäß § 4.02 vorzulegen, der nicht älter als drei Monate sein darf.
3. Die von der ZKR als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisse gelten auf dem Rhein bis zu ihrem Ablaufdatum, längstens bis zum 17. Januar 2032. Diese Zeugnisse können in dem in Nummer 2 genannten Verfahren bei einer zuständigen Behörde gegen ein Rheinpatent eingetauscht werden.

#### **§ 20.04**

#### **Gültigkeit der Behörden- und Sportpatente**

Die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften gültigen Behörden- und Sportpatente bleiben im Rahmen ihrer bisherigen Gültigkeit gültig.

#### **§ 20.05**

#### **Gültigkeit der bisherigen Streckenkunde**

Der Inhaber eines Großen oder Kleinen Rheinpatentes, eines Behördenpatentes oder eines Sportpatentes, welches nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften ausgestellt worden ist oder weitergilt, der die für die in Anlage 5 dieser Verordnung genannten Strecken erforderliche Prüfung erfolgreich abgelegt hat, darf nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften den entsprechenden Streckenabschnitt weiterhin befahren, für den die genannte Streckenkundeprüfung erfolgreich abgelegt worden ist.

### **§ 20.06**

#### **Gültigkeit der bisherigen Streckenzeugnisse**

1. Hat der Inhaber eines auf dem Rhein als gleichwertig anerkannten Schiffsführerzeugnisses ein Streckenzeugnis für die in Anlage 5 dieser Verordnung genannten Strecken, so darf er den entsprechenden Streckenabschnitt weiterhin bis zum 17. Januar 2032 befahren.
2. Das Streckenzeugnis nach Nummer 1 weist die besondere Berechtigung zum Befahren der entsprechenden Streckenabschnitte mit besonderen Risiken nach § 13.03 nach.

### **§ 20.07**

#### **Gültigkeit der besonderen Berechtigung für Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter**

1. Ein Großes oder Kleines Rheinpatent nach § 20.03 Nummer 1 berechtigt bis zu seinem Ablaufdatum, längstens bis zum 17. Januar 2032, auch zum Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter nach § 13.04.
2. Mit dem Umtausch eines Großen oder Kleinen Rheinpatentes nach § 20.03 wird das neue Rheinpatent zugleich mit der besonderen Berechtigung zum Befahren von Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter nach § 13.04 ausgestellt.

### **§ 20.08**

#### **Gültigkeit von Zeugnissen nach dem STCW-Übereinkommen**

Mitglieder der Besatzung von Seeschiffen, die auf dem Rhein fahren, können ihre Befähigung durch ein Zeugnis nachweisen, das nach dem STCW-Übereinkommen ausgestellt oder anerkannt wurde. Das gilt für den Schiffsführer nur bis zum 17. Januar 2038 und unter der Voraussetzung, dass dieses Befahren einer Binnenwasserstraße zu Beginn oder am Ende einer Seefahrt erfolgt.

### **§ 20.09**

#### **Gültigkeit der Radarpatente**

1. Radarpatente, die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften ausgestellt worden sind oder weitergelten, bleiben nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem bisherigen Ablaufdatum, zur Durchführung von Radarfahrten auf dem Rhein, gültig.
2. Mit dem Umtausch eines Großen oder Kleinen Rheinpatentes nach § 20.03 wird das neue Rheinpatent zugleich mit der besonderen Berechtigung, unter Radar zu fahren nach § 13.02, ausgestellt.
3. Der Inhaber eines als gleichwertig anerkannten Radarzeugnisses auf dem Rhein darf weiterhin bis zum 17. Januar 2032 auf dem Rhein Radarfahrten durchführen.

### **§ 20.10**

#### **Gültigkeit der Qualifikation als Sicherheitspersonal auf Fahrgastschiffen oder als Sachkundiger für LNG**

1. Die von den zuständigen Stellen nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften ausgestellten oder weitergeltenden Bescheinigungen Sachkundiger für Fahrgastschiffahrt sowie die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften ausgestellten oder weitergeltenden Sachkundebescheinigungen für die Nutzung von Flüssigerdgas (LNG) als Brennstoff bleiben nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem Ablaufdatum gültig.
2. Inhaber der in Nummer 1 genannten Bescheinigungen können bis zum jeweiligen Ablaufdatum der Bescheinigung bei den zuständigen Behörden die Ausstellung eines neuen Befähigungszeugnisses nach § 15.06 oder § 16.10 beantragen. Die zuständige Behörde stellt das beantragte Befähigungszeugnis aus, wenn der Antragssteller seine Bescheinigung nach Nummer 1, eine Kopie seines Ausweisdokumentes und die nach § 15.06 oder die nach § 16.10 erforderlichen Nachweise vorgelegt hat.

### **§ 20.11**

#### **Anrechnung von Fahrzeiten**

Nach dieser Verordnung erforderliche Fahrzeiten können auch berücksichtigt werden, wenn sie nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften erbracht worden sind.



## Anlagen

### **Anlage 1: Tauglichkeitsnachweis in der Binnenschifffahrt (Muster)**

Name, Vorname (ggf. Geburtsname) des Untersuchten	
Geburtsdatum und -ort	Ausgewiesen durch

Name und Vorname des untersuchenden Arztes	
Anschrift	Telefonische Erreichbarkeit

Die untersuchte Person wurde hinsichtlich ihrer körperlichen und psychischen Tauglichkeit gemäß den ES-QIN Standards für medizinische Tauglichkeit (allgemeine Tauglichkeit, Sehvermögen und Hörvermögen) mit den folgenden Ergebnissen untersucht:

- Dauerhaft untauglich
- Vorübergehend untauglich, voraussichtlich bis \_\_\_\_\_
- Tauglich ohne Einschränkungen
- Tauglichkeit befristet bis \_\_\_\_\_<sup>1</sup>
- Tauglich mit einer oder mehrerer der folgenden Beschränkungen (Code gemäß ES-QIN)
  - 01 Sehhilfe (Brille und/oder Kontaktlinsen) erforderlich
  - 02 Hörhilfe erforderlich
  - 03 Prothesen der Gliedmaßen erforderlich
  - 04 Kein Alleindienst im Steuerhaus
  - 05 Nur bei Tageslicht
  - 06 Keine Navigationsaufgaben zulässig
  - 07 Beschränkt auf ein einzelnes Fahrzeug namens \_\_\_\_\_
  - 08 Beschränkter Bereich \_\_\_\_\_
  - 09 Beschränkte Aufgabe \_\_\_\_\_

Stempel

\_\_\_\_\_  
Datum und Unterschrift des Arztes

<sup>1</sup> Nur zu verwenden, wenn dies in den ES-QIN-Standards für medizinische Tauglichkeit bei der entsprechenden Erkrankung ausdrücklich vorgesehen ist.

## **Anlage 2: Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Sportpatentes und eines Behördenpatentes**

**Vorbemerkung:**

**Patentarten** (Spalten 4 bis 6)

A - Sportpatent

B - Behördenpatent

**geforderte Kenntnisse** (Spalte 3)

1 - Detailkenntnisse

2 - Grundkenntnisse

1	2	3	4	5
Nr.	Prüfungsstoff		A	B
<b>1.</b>	<b>Kenntnis der Verordnungen, Merkblätter und Handbücher</b>			
<b>1.1</b>	<b>Rheinschifffahrtspolizeiverordnung</b> (einschließlich der vorübergehenden Anordnungen)			
	Kapitel 1 bis 7, 15	1	x	x
	Kapitel 8	1		
	Kapitel 9, 10, 12, 14 (für die beantragten Strecken)	1	x	x
	Kapitel 11	1		
	<b>Anlagen</b>			
	3. Bezeichnung der Fahrzeuge	1	x	x
	6. Schallzeichen	1	x	x
	7. Schifffahrtszeichen	1	x	x
	8. Bezeichnung der Wasserstraße	1	x	x
	10. Ölkontrollbuch	1	x	x
	<b>Merkblätter / Handbücher</b>			
	Sprechfunk	2	x	x
	Abfallbeseitigung	2	x	x
<b>1.2</b>	<b>Verkehrsvorschriften für Seeschifffahrtsstraßen</b> (Bezeichnung der Fahrzeuge, Schallzeichen, Schifffahrtszeichen, Seezeichen und Betonungssystem, Fahrregeln)	1	x	

1	2	3	4	5
Nr.	Prüfungsstoff		A	B
<b>1.3</b>	<b>Rheinschiffsuntersuchungsordnung und Europäischer Standard der technischen Vorschriften für Binnenschiffe</b>			
	Aufbau und Inhalt	2	x	x
	Inhalt des Binnenschiffszeugnisses	2	x	x
<b>1.4</b>	<b>Besatzungsvorschriften, Teil III der Rheinschiffpersonalverordnung</b>	1		x
<b>1.5</b>	<b>ADN</b>			
	Aufbau	2		x
	Urkunden/Weisungen	2		x
	Kenntnis der vorgeschriebenen Bezeichnung mit blauen Kegeln/Lichtern	1		x
	Auffinden der Betriebsvorschriften	2		x
<b>1.6</b>	<b>Bestimmungen über die Patente, Teile II und III der Rheinschiffpersonalverordnung</b>			
	Patentarten und besondere Berechtigungen	2	x	x
	Kriterien für Patentenzug und Aussetzen der Gültigkeit	1	x	x
<b>1.7</b>	<b>Unfallverhütung</b>	2	x	x
<b>2.</b>	<b>Nautische Kenntnisse</b>			
<b>2.1</b>	<b>Rhein und Nebenwasserstraßen</b>	2	x	x
	(wichtigste geografische, hydrologische, meteorologische und morphologische Merkmale)			
<b>2.2</b>	<b>Ortskenntnisse der beantragten Rheinstrecken</b>			
	Fahrwegbeschreibung Berg- und Talfahrt	1	x	x
	Fahrwegabmessungen	1	x	x
<b>2.3</b>	<b>Navigation auf Seeschiffahrtsstraßen</b>	2	x	
	(Kursbestimmung, Standlinien und Schiffsort, Arbeiten mit der Seekarte, Kompasskontrollverfahren, Grundlagen der Gezeitenlehre)			

1	2	3	4	5
Nr.	Prüfungsstoff		A	B
<b>3.</b>	<b>Berufskennnisse</b> (nautische, schiffsbetriebstechnische, berufliche Fähigkeiten)			
<b>3.1</b>	<b>Führung des Fahrzeuges</b> Vorgänge beim Steuern, Manöviereigenschaften Funktion von Steuereinrichtungen und Antrieb Einfluss von Strömung, Wind und Sog Schwimmfähigkeit, Stabilität und ihre praktische Anwendung Ankern und Festmachen	2 2 2 2 2	x x x x x	x x x x x
<b>3.2</b>	<b>Maschinenkenntnisse</b> Bau, Arbeitsweise der Motoren, Funktion der elektrischen Einrichtungen Bedienung, Betriebskontrolle Maßnahmen bei Betriebsstörungen	2 2 2	x x x	x x x
<b>3.3</b>	<b>Laden und Löschen</b> Bestimmung des Ladegewichtes anhand des Eichscheines Verwendung der Tiefgangsanzeiger Stauen der Ladung	2 2 2		
<b>3.4</b>	<b>Verhalten unter besonderen Umständen</b> Maßnahmen bei Havarien, Erste Hilfe, Abdichtung von Lecks Bedienung von Rettungsgeräten Besonderheiten bei Havarien auf Seeschiffahrtsstraßen Abfallbehandlung und Reinhaltung der Gewässer Benachrichtigung von zuständigen Behörden Feuerlöschwesen	2 2 2 2 2 2	x x x x x x	x x x x x x

### ***Anlage 3: Sportpatent***

Die Liste der Sportpatente der Rheinuferstaaten und Belgiens und die Muster werden von der ZKR auf der Website [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org) bekannt gemacht.

### ***Anlage 4: Behördenpatent***

Die Liste der Behördenpatente der Rheinuferstaaten und Belgiens und die Muster werden von der ZKR auf der Website [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org) bekannt gemacht.

## **Anlage 5: Besonderheiten für das Befahren von Abschnitten des Rheins, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden**

### **Teil A: Anforderungen für Rheinabschnitte mit besonderem Risiko**

1. Wer ein Fahrzeug auf den Abschnitten zwischen km 335,92 (Schleusen Iffezheim) und km 857,40 (Spyck'sche Fähre) führt, benötigt hierfür eine besondere Berechtigung für das Befahren von Binnenwasserstraßen mit besonderen Risiken.
2. Die erforderliche Prüfung wird von der zuständigen Behörde als behördliche Befähigungsprüfung (Kapitel 7) abgenommen. Die Prüfung kann als Multiple-Choice- oder mündliche Prüfung durchgeführt werden. Es werden folgende Kenntnisse des Kandidaten geprüft:
  - a) Beschreibung des Fahrwegs in der Berg- und in der Talfahrt;
  - b) Detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika, insbesondere hinsichtlich der örtlichen Strömungsverhältnisse und der sich daraus ergebenden Anforderungen an die sichere Navigation des Fahrzeuges durch den Rheinabschnitt;
  - c) Detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße;
  - d) Kenntnis der Polizeivorschriften für diesen Rheinabschnitt.

Einzelheiten ergeben sich aus Teil B.

3. Wer als Inhaber eines Befähigungszeugnisses als Schiffsführer die besondere Berechtigung nach dieser Anlage erwerben will, muss den entsprechenden Rheinabschnitt im Laufe der letzten drei Jahre mindestens drei Mal zu Berg und drei Mal zu Tal durchfahren haben. Während aller Fahrten nach Satz 1 muss der Kandidat im Steuerhaus anwesend gewesen sein. Während mindestens einer Fahrt zu Berg und einer Fahrt zu Tal muss der Kandidat selbstständig Kurs und Geschwindigkeit bestimmt haben.
4. Die Streckenfahrten müssen an Bord eines Fahrzeuges mit Maschinenantrieb durchgeführt worden sein, für dessen Führung ein Befähigungszeugnis als Schiffsführer vorgeschrieben ist.
5. Die Durchführung der Streckenfahrten weist der Kandidat anhand des Schifferdienstbuches nach. Hat der Bewerber zum Zeitpunkt der Anmeldung zur Prüfung noch nicht alle erforderlichen Streckenfahrten absolviert, wird der Bewerber unter der Bedingung zur Prüfung zugelassen, dass alle Streckenfahrten bis zum Tag der Prüfung erbracht werden.
6. Der Schiffsführer hat dem Bewerber die Durchführung von Streckenfahrten – im Rahmen eines sicheren Schiffsbetriebes – zu ermöglichen und ihn hierbei zu unterstützen.

## **Teil B: Teile des Rheins, für die zusätzliche Befähigungen des Schiffsführers gefordert werden**

### **I. Rhein von Rhein-km 335,92 (Schleuse Iffezheim) bis Rhein-km 352,07 (deutsch-französische Grenze)**

#### Zusätzliche Befähigung

Der Schiffsführer, der diesen Rheinabschnitt mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten dieses Rheinabschnitts.

1. Er muss den Fahrweg in der Berg- und in der Talfahrt beschreiben können.
2. Er muss zusätzlich verfügen über
  - a. detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika,
  - b. detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße.
3. Zusätzlich muss der Schiffsführer
  - a) Kenntnisse haben über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf diesem Rheinabschnitt und er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss. Hierzu zählen insbesondere Kenntnisse über
    - (1) außergewöhnliche Wirkung und Bedeutung der Bühnenbauwerke auf dieser Strecke
    - (2) eine Vielzahl von Wechseln der Begegnungsseite von Backbord zu Steuerbord und umgekehrt mit der einhergehenden hohen Drehbewegung der Fahrzeuge
    - (3) die Lage der Bühnenfelder, um deren Strömungsbeeinflussung abzuschätzen
    - (4) die extrem hohe Dichte von Einmündung von Nebengewässern
    - (5) Sonderregelungen für Fahrzeuge ab bestimmten Längen
    - (6) die besonders engen Fahrwassersituationen mit den Bereichen, in denen eine Begegnung mit Schubverbänden vermieden werden sollte
    - (7) die auftretenden stark veränderlichen Strömungsmuster und Strömungsgeschwindigkeiten
    - (8) Regelungen zur Mindestgeschwindigkeit von Schubverbänden
    - (9) die besonderen Anforderungen, die durch die Vielzahl von Kleinfahrzeugen verursacht werden,
  - b) die hydromorphologischen Eigenschaften dieses Rheinabschnittes kennen und wissen, wie er darauf zu reagieren hat. Hierzu zählen insbesondere Kenntnisse über
    - (1) die veränderliche Beschaffenheit des Untergrundes von Kiesbänken über Bühnenfelder bis hin zu feinem Sediment
    - (2) starke Tendenz zur Bildung von Anlandungen mit der Entstehung von Fehlstellen in der Fahrrinne
    - (3) die Tiefenverhältnisse auch im Fahrwasserbereich, um bei der Passage der talfahrenden Fahrzeuge ausweichen zu können oder den optimalen Bergweg zu nutzen
    - (4) Position und Lage von Notliegeplätzen bzw. Notwendmöglichkeiten bei unvorhersehbaren Sperrungen
    - (5) die Vielzahl von Gefahrenstellen.



## **II. Rhein von Rhein-km 352,07 (deutsch-französische Grenze) bis Rhein-km 425,00 (Mannheim)**

Die zusätzliche Befähigung entspricht der zusätzlichen Befähigung der Nummer I (Rhein von Rhein-km 335,92 (Schleuse Iffezheim) bis Rhein-km 352,07 (deutsch-französische Grenze)).

## **III. Rhein von Rhein-km 425,00 (Mannheim) bis Rhein-km 498 (Mainz, Mainspitze)**

Zusätzliche Befähigung

Der Schiffsführer, der diesen Rheinabschnitt mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten dieses Rheinabschnitts.

1. Er muss den Fahrweg in der Berg- und in der Talfahrt beschreiben können.
2. Er muss zusätzlich verfügen über
  - a. detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika,
  - b. detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße,
  - c. Kenntnis der Polizeivorschriften für diesen Streckenabschnitt.
3. Zusätzlich muss der Schiffsführer
  - a) Kenntnisse haben über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf diesem Rheinabschnitt und er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss. Hierzu zählen Kenntnisse über
    - schwankende Wasserstände um mehr als 6 m an einigen Streckenabschnitten
    - Verlauf der Fahrrinne im Strom bei Hochwasser
    - Lage aller Fehltiefen und -breiten bei Niedrigwasser
    - Veränderung des Fluss- und Landschaftsbildes durch stark schwankende Wasserstände
    - Veränderungen der Abflussmengen und -geschwindigkeiten bei Hoch- und Niedrigwasser
    - Querströmungen,
  - b) die hydromorphologischen Eigenschaften dieses Rheinabschnittes kennen und wissen, wie er darauf zu reagieren hat. Hierzu zählen Kenntnisse über
    - Fehltiefen,
    - Geschiebemanagement,
    - nautisch anspruchsvolle Streckenabschnitte,
  - c) Kenntnisse haben über die speziellen örtlichen Verkehrsregelungen.

#### **IV. Rhein von Rhein-km 498,00 (Mainz, Mainspitze) bis Rhein-km 592,00 (Koblenz, Moselmündung)**

##### Zusätzliche Befähigung

Der Schiffsführer, der diesen Rheinabschnitt mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten dieses Rheinabschnitts.

1. Er muss den Fahrweg in der Berg- und in der Talfahrt beschreiben können.
2. Er muss zusätzlich verfügen über
  - a. detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika,
  - b. detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße;
  - c. Kenntnis der Polizeivorschriften für diesen Streckenabschnitt.
3. Zusätzlich muss der Schiffsführer
  - a) Kenntnisse haben über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf diesem Rheinabschnitt und er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss. Hierzu zählen insbesondere Kenntnisse über
    - das Befahren des Rheingaus
    - Wechsel des gleichwertigen Wasserstandes des Rheins (GIW) von 2,10 m auf 1,90 m in diesem Bereich
    - Berechnung der unterschiedlichen Richtpegel zum Bestimmen der Fahrrinnen- und Abladetiefen in diesem Bereich
    - Wirkung von Strömung
    - Geeignete Liegeplätze benennen und kennen, um bei unvorhersehbaren Ereignissen richtig und sicher reagieren zu können,
  - b) Kenntnisse haben über die speziellen örtlichen Verkehrsregelungen
    - Verkehrsregelung in der Gebirgsstrecke
    - Wartepositionen
    - Überholverbote.

## **V. Rhein von Rhein-km 592,00 (Koblenz, Moselmündung) bis Rhein-km 769,00 (Krefeld)**

### Zusätzliche Befähigung

Der Schiffsführer, der diesen Rheinabschnitt mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten dieses Rheinabschnitts.

1. Er muss den Fahrweg in der Berg- und in der Talfahrt beschreiben können.
2. Er muss zusätzlich verfügen über
  - a. detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika,
  - b. detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße.
3. Zusätzlich muss der Schiffsführer
  - a) Kenntnisse haben über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf diesem Rheinabschnitt und er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss. Hierzu zählen Kenntnisse über
    - schwankende Wasserstände um teils mehr als 7 m
    - Verlauf der Fahrrinne im Strom bei Hochwasser
    - Lage aller Fehltiefen und -breiten bei Niedrigwasser
    - Veränderung des Fluss- und Landschaftsbildes durch stark schwankende Wasserstände
    - Veränderungen der Abflussmengen und -geschwindigkeiten bei Hoch- und Niedrigwasser
    - Querströmungen,
  - b) die hydromorphologischen Eigenschaften dieses Rheinabschnittes kennen und wissen, wie er darauf zu reagieren hat. Hierzu zählen Kenntnisse über die örtlichen Gegebenheiten bezüglich Geschiebemanagement und nicht gekennzeichnete Fehltiefen und -breiten.

## **VI. Rhein von Rhein-km 769,00 (Krefeld) bis Rhein-km 857,40 (Spyck'sche Fähre/Grenze zu den Niederlanden)**

### Zusätzliche Befähigung

Der Schiffsführer, der diesen Rheinabschnitt mit besonderen Risiken befährt, benötigt zum sicheren Befahren Kenntnisse über die Eigenschaften und Örtlichkeiten dieses Rheinabschnitts.

1. Er muss den Fahrweg in der Berg- und in der Talfahrt beschreiben können.
2. Er muss zusätzlich verfügen über
  - a. detaillierte Kenntnisse der Streckencharakteristika,
  - b. detaillierte Kenntnisse der Abmessungen der Schifffahrtsstraße,
  - c. Kenntnis der Polizeivorschriften für diesen Streckenabschnitt.
3. Zusätzlich muss der Schiffsführer
  - a) Kenntnisse haben über die Strömungsmuster und -geschwindigkeiten auf diesem Rheinabschnitt und er muss wissen, wie er sein Fahrverhalten vor Ort darauf einstellen muss. Hierzu zählen Kenntnisse über:
    - Verlauf der Fahrrinne im Strom
    - Auswirkungen von Hoch- und Niedrigwasser auf das Fluss- und Landschaftsbild und die Abflussmengen und -geschwindigkeiten
    - Querströmungen,
  - b) die hydromorphologischen Eigenschaften dieses Rheinabschnittes kennen und wissen, wie er darauf zu reagieren hat. Hierzu zählen Kenntnisse über:
    - den Verlauf der Fahrrinne: Sie verlagert sich in dem deutlich breiteren Fluss nach jeder Kurve auf eine andere Seite. Für Begegnungsverkehre und Überholvorgänge sind ausreichende Erfahrung und rechtzeitige Absprachen über Rheinfunk Kanal 10 nötig
    - Lage aller Fehltiefen und –breiten, insbesondere der nicht gekennzeichnete Fehlbreiten sowie Geschiebebewirtschaftung
    - schwierige Streckenabschnitte.
  - c) Kenntnisse haben über die speziellen örtlichen Verkehrsregelungen.

### Anlage 6: Bescheinigung Ersthelfer in der Fahrgastschifffahrt (Muster)

<p>gültig bis: .....</p> <p>..... (Ort und Datum der Verlängerung)</p> <p>gültig bis: .....</p> <p>.....</p> <p>gültig bis: .....</p> <p>.....</p> <p>gültig bis: .....</p> <p>.....</p> <p>gültig bis: .....</p> <p>.....</p>	<h2>Bescheinigung Ersthelfer in der Fahrgastschifffahrt</h2> <p><b>Nr.</b> .....</p>
--	--

Innere Seiten

<p>Herr Frau ..... Name(n), Vorname(n)</p> <p>geboren am/ in .....</p> <p>.....</p> <p>Besatzungsmitgliedsnummer (CID), falls vorhanden</p> <p>verfügt über besondere Fachkunde über Maßnahmen zur Ersthilfe bei Unfällen in der Fahrgastschifffahrt. Diese Bescheinigung ist gültig bis</p> <p>.....</p> <p>..... (Ort und Datum der Ausstellung)</p>	<div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 0 auto; text-align: center; padding: 5px;">Lichtbild des Inhabers 35 mm x 45 mm</div> <p style="text-align: right;">..... Eigenhändige Unterschrift</p> <p>(Zuständige Behörde)</p> <p>Im Auftrag..... (Unterschrift)</p>
--	---

### Anlage 7: Bescheinigung Atemschutzgeräteträger in der Fahrgastschifffahrt (Muster)

<p>gültig bis: ..... ..... <small>(Ort und Datum der Verlängerung)</small></p> <p>gültig bis: ..... .....</p> <p>gültig bis: ..... .....</p> <p>gültig bis: ..... .....</p> <p>gültig bis: ..... .....</p>	<h2>Bescheinigung Atemschutzgeräteträger in der Fahrgastschifffahrt</h2> <p>Nr. ....</p>
--	--

Innere Seiten

<p>Herr Frau ..... <small>Name, Vorname</small></p> <p>geboren am/in .....</p> <p>..... Besatzungsmitgliedsnummer (CID), falls vorhanden</p> <p>verfügt über die besondere Eignung als Atemschutzgeräteträger in der Fahrgastschifffahrt. Diese Bescheinigung ist gültig bis .....</p> <p>..... <small>(Ort und Datum der Ausstellung)</small></p>	<div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 0 auto; text-align: center; padding: 5px;">Lichtbild des Inhabers 35 mm x 45 mm</div> <p style="text-align: right;">..... Eigenhändige Unterschrift</p> <p>(Zuständige Behörde)</p> <p>Im Auftrag ..... <small>(Unterschrift)</small></p>
--	---

**Anlage 8: Bescheinigung für den Nachweis der geforderten Ruhezeit  
nach § 18.03 Nummer 2 bis 6 (Muster)**

(gilt nur in Verbindung mit dem Schifferdienstbuch  
bzw. mit dem Befähigungszeugnis als Schiffsführer nach § 11.01 Nummer 1 bzw. dem  
vorläufigen Rheinpatent nach § 12.08 RheinSchPersV)

Name und Vorname: .....

Nummer des Schifferdienstbuches bzw. des Befähigungszeugnisses als Schiffsführer:

Schiffsname, einheitliche europäische Schiffsnummer (ENI)	Ende der Reise Datum	Ende der Reise Uhrzeit	Betriebsform vor Ende der Reise	Letzte Ruhezeit vor Ende der Reise		Unterschrift des Schiffsführers
				Beginn	Ende	
	E	E1	E2	E3	E4	
1	2	3	4	5	6	7

**Anweisung zur Führung der Bescheinigung:**

1. Die Bescheinigung muss bei jedem Wechsel des Schiffes vom Schiffsführer des Schiffes, auf dem die letzte Reise des Besatzungsmitgliedes stattgefunden hat, ausgefüllt werden.
2. Sie ist dem Schiffsführer auf dem Schiff, auf dem die Reise neu angetreten wird, vorzulegen.
3. Die Eintragungen in der Bescheinigung müssen mit den Eintragungen im Schifferdienstbuch und im Bordbuch des Schiffes, auf dem die letzte Reise des Besatzungsmitgliedes stattgefunden hat, übereinstimmen.

\*\*\*