Erläuterungen zur neuen RheinSchPersV
(September 2025)

I. Überblick über die Änderungen

II. Synoptische Tabelle

I. Überblick über die Änderungen

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.

Diese Erläuterungen wurden im Juli 2025 unter Berücksichtigung der nach dem Inkrafttreten der neuen RheinSchPersV zum 1. April 2023 erfolgten Änderungen aktualisiert.

§ 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 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung 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 Paragrafen 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 Fahrgastschifffahrt“ 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 Binnenschifffahrtsfunk.

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.

Mit Beschluss ZKR 2024-I-8 wurde § 1.02 durch Aktualisierung des Verweises (ES-QIN 2024/1) geändert.

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

Mit Beschluss ZKR 2023-II-10 wurde § 1.04 entsprechend einem neuen Ansatz des STF-Ausschusses geändert, um eine elektronische Veröffentlichung der Listen und Tabellen zur Ausführung der RheinSchPersV einzuführen.

§ 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

Mit Beschluss ZKR 2023-II-10 wurde § 3.02 sprachlich geändert.

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 Absatz 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.

Im Jahr 2023 wird in Buchstabe b das Wort „gültiges“ gestrichen, da es nicht schlüssig erscheint, dass in einigen Fällen ausdrücklich ein gültiges Dokument verlangt wird, in anderen Fällen jedoch nicht.

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 Decksmannschaft 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.

Im Jahr 2023 wird das Wort „gültiges“ in Buchstabe b gestrichen.

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 Nummern 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

Mit Beschluss ZKR 2023-II-10 wurde § 5.01 geändert und Buchstabe a in Nummer 6 gestrichen. Die RheinSchPersV unterscheidet zwischen den beiden Schifferdienstbüchern durch Verweis auf die beiden gesonderten Muster im CESNI.

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.

Im Jahr 2023 wird Buchstabe a gestrichen.

§ 5.02

Nachweis von Fahrzeiten und Streckenfahrten

Mit Beschluss ZKR 2023-II-10 wurde § 5.02 Nummern 1, 2 und 4 geändert, um den Text klarer zu fassen und ihn stärker an das Rechtssystem der Europäischen Union anzupassen.

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.

Im Jahr 2023 Hinzufügung von „Fahrzeiten können erworben werden a) auf dem Rhein sowie b) auf Binnenwasserstraßen, auf denen Fahrzeiten für Unionsbefähigungszeugnisse erworben werden können“. Diese Anpassung der RheinSchPersV gewährleistet gleichwertige Anforderungen mit dem EU-Rechtsrahmen für Berufsqualifikationen (Artikel 22 Absatz 2 zweiter Unterabsatz der Richtlinie (EU) 2017/2397).

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.

Im Jahr 2023 werden die Worte „und noch gültige“ gestrichen. Aus „(…), kann die Fahrzeit auch durch eine amtliche und noch gültige Urkunde nachgewiesen werden.“ wird somit „Aus „(…), kann die Fahrzeit auch durch eine amtliche Urkunde nachgewiesen werden.“.

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. Im Jahr 2023 wird das Wort „gültige“ gestrichen. Aus „Die Fahrzeit in der Küsten- oder Fischereischifffahrt ist durch eine gültige amtliche Urkunde nachzuweisen.“ wird somit „Die Fahrzeit in der Küsten- oder Fischereischifffahrt ist durch eine amtliche Urkunde nachzuweisen.“.

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.

Was die sprachliche Streichung in den Absätzen 2 und 4 im Jahr 2023 betrifft, so erscheint es nicht schlüssig, dass in einigen Fällen ausdrücklich ein gültiges Dokument verlangt wird, in anderen jedoch nicht. Ein „gültiges“ Dokument wird schließlich in allen Fällen verlangt.

§ 6.01

Zulassung eines Ausbildungsprogrammes

Mit Beschluss ZKR 2023-I-3 wurde § 6.01 Nummer 1 geändert.

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 Fahrgastschifffahrt 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.

Im Jahr 2023 wird die Vorschrift, dass die für die Zulassung eines Ausbildungsprogramms vorzulegenden Dokumente in einer Dienstanweisung an die zuständigen Behörden festgelegt werden müssen, gestrichen, da festgestellt wurde, dass die Festlegung einer einheitlichen Liste aufgrund der Vielfalt der Anforderungen nicht umsetzbar ist.

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: „Einstiegsebene“ 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 bezugnimmt 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

Mit Beschluss ZKR 2024-II-9 wurde § 11.01 geändert.

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.

Mit dem Beschluss von 2024 wird die Befugnis der zuständigen Behörde, anstelle des Sportpatents oder des Behördenpatents ein nationales Patent anzuerkennen, auf den gesamten Rhein ausgeweitet.

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 Erstausstellung 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 Rheinschifffahrtspolizeiverordnung 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 ausgelistet 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

Mit Beschluss ZKR 2023-II-10 wurde § 15.01 geändert, um ihn mit der Definition des LNG-Sachkundigen besser in Einklang zu bringen.

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.

Ersetzung von „Besatzungsmitglieder“ durch „Personen“, um der Definition des LNG-Sachkundigen zu entsprechen. Schließlich muss der LNG-Sachkundige kein Besatzungsmitglied mehr sein und muss daher auch nicht zwingend Inhaber eines (anderes) Befähigungszeugnisses sein.

§ 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 dienten 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

Erwerb des Befähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt

Mit Beschluss ZKR 2024-I-7 wurde § 16.02 geändert. So wurden zwei Absätze eingefügt und die Voraussetzungen für den Erwerb eines Befähigungszeugnisses für Sachkundige geändert. Der Titel des Paragrafen wird zur Präzisierung neu gefasst: „Erwerb des Befähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt“.

1. Analog zur EU-Richtlinie (2017/2397) sieht die RheinSchPersV nun zwei mögliche Wege zum Erwerb des Befähigungszeugnisses vor: erfolgreicher Abschluss eines Ausbildungsprogramms oder erfolgreiche Ablegung einer behördlichen Prüfung.

2. Nummer 2 begrenzt die Gültigkeit des Zeugnisses auf fünf Jahre.

3. Nummer 3 legt fest, dass die Erneuerung eines Zeugnisses voraussetzt, dass der Bewerber die Prüfung nach Nummer 1 erneut erfolgreich ablegt.

Diese Änderungen ermöglichen es den ZKR- und EU-Mitgliedstaaten, sowohl die Anforderungen der Richtlinie als auch die der RheinSchPersV zu erfüllen, ohne die bereits von einigen ZKR-Mitgliedstaaten getroffenen Entscheidungen zu einer besseren Harmonisierung zu beeinträchtigen.

§ 16.03

Prüfung für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt

1. Mit Beschluss ZKR 2024-I-7 wurde § 16.03 zur Verbesserung der Kohärenz geändert. Die Voraussetzungen für den Erwerb sind bereits im vorherigen Paragrafen dargelegt. Daher bezieht sich dieser Paragraf nun ausschließlich auf die Prüfung. Nummer 1 wird gestrichen, während Nummer 2 vollständig bestehen bleibt.

2. Der Paragraf präzisiert die Voraussetzungen zum Bestehen des theoretischen und praktischen Teils der Prüfung. Der erste Satz dieser 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 Fahrgastschifffahrt 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 Fahrgastschifffahrt (ES-QIN, Teil II, Kapitel 2) genommen.

§ 16.04

Lehrgang für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt

Mit Beschluss ZKR 2024-I-7 wurde § 16.04 geändert. Er bezieht sich nun nicht mehr auf Auffrischungslehrgänge, sondern auf den Lehrgang für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt und verweist auf die in § 16.05 festgelegten Bedingungen und die Bestandteile der Ausbildung nach § 16.02 Nummer 1 Buchstabe a.

§ 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 Fahrgastschifffahrt 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 Fahrgastschifffahrt 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

Nachweise 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.

Mit Beschluss ZKR 2024-I-7 wurde § 16.10 geändert, indem der erste Absatz von Nummer 1 neu gefasst und die beiden anderen Absätze von Nummer 1 gestrichen wurden, um eine bessere Übereinstimmung mit den vorangegangenen Paragrafen zu gewährleisten.

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 die Fahrgastschifffahrt, 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 Fahrgastschifffahrt 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 Fahrgastschifffahrt (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

Mindestbesatzung 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

Mindestbesatzung 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

Mindestbesatzung 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

Mindestbesatzung von Kanalpenichen

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

§ 19.09

Mindestbesatzung 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 Rheinschifffahrtspersonalverordnung 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.

Mit Beschluss ZKR 2023-I-4 wurde § 20.01 geändert:

1. Nummer 1 bleibt unverändert.

2. Der bisherige zweite Absatz von Nummer 2 wird zu Nummer 4.

3. Im Jahr 2024 wurde mit dem Beschluss von 2023 eine neue Übergangsbestimmung in Nummer 3 eingefügt. Diese Bestimmung fehlte, um den Rahmen für den Umtausch alter Befähigungen in neue Befähigungen festzulegen. Tatsächlich ermöglicht die Richtlinie (Artikel 38) Mitgliedern der Decksmannschaft, die nicht der Schiffsführer sind, den Umtausch eines Befähigungszeugnisses in ein Unionsbefähigungszeugnis, für das höhere Anforderungen gelten, sofern sie eine bestimmte Anzahl an Tagen Fahrzeit nachweisen. Daher wurden die für den Umtausch des Befähigungszeugnisses erforderlichen Fahrzeiten hinzugefügt.

§ 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 Seeschifffahrtsstraßen 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 die Fahrgastschifffahrt 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 Fahrtzeiten 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 Binnenschifffahrt

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.

Mit Beschluss ZKR 2024-I-9 wurde Anlage 1 durch die Hinzufügung einer Ausnahmeregelung aktualisiert. Durch diese Ergänzung wird das Muster mit den CESNI-Standards für medizinische Tauglichkeit in Einklang gebracht. Anerkannte Ärzte können so vermerken, dass das Farbunterscheidungsvermögen aufgrund der Ausnahmeregelung in Anhang 1 zum Teil IV des ES-QIN als ausreichend gilt. Danach gelten Inhaber eines gemäß der Richtlinie 96/50/EG des Rates ausgestellten Schifferpatents, deren mit dem Anomaloskop gemessener Anomal-Quotient für das Farbsehen zwischen 0,7 und 3,0 liegt, weiterhin als tauglich, wenn ihr Befähigungszeugnis vor dem 1. April 2004 ausgestellt wurde.

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
Mit Beschluss ZKR 2024-II-9 wird Anlage 5 geändert.

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.

Im Jahr 2024 wird der als Binnenwasserstraße mit besonderen Risiken ausgewiesene Abschnitt in zwei kürzere Abschnitte unterteilt und so von insgesamt 521,48 km auf 182,89 km reduziert.

Eine besondere Berechtigung wird demnach benötigt, wenn ein Fahrzeug auf den Abschnitten zwischen km 335,66 (Straßenbrücke Wintersdorf) und km 425,00 (Mannheim) oder zwischen km 498,45 (Straßenbrücke Mainz/Mainz-Kastel) und km 592,00 (Koblenz, Moselmündung) geführt wird.

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 Wasserstraßenabschnitts 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 Fahrzeugs 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 Fahrzeugs 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 Fahrgastschifffahrt und Bescheinigung Atemschutzgeräteträger in der Fahrgastschifffahrt (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.

II. Synoptische Tabelle

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 **(neu)**	27	Identische Anforderung
--	1.06 Evaluierung **(neu)**	28	Identische Anforderung
--	2.01 Erfassung in einem digitalen Register **(neu)**	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 **(neu)**	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	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 **(neu)**	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 **(neu)**	17 (2) Buchstabe b	Identische Anforderung
--	12.07 Gültigkeit und Ausstellung der Befähigungszeugnisse als Schiffsführer **(neu)**	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 **(neu)**	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 **(neu)**	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 (**neu**)	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 **(neu)**	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 Erwerb des Befähigungszeugnisses für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt	3 (11) Anhang I 4.1	Identische Anforderung
5.03	16.03 Prüfung für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt	17 (2) 17 (3)	Identische Anforderung Verweis auf ES-QIN (Teil I, Kapitel 5), (Teil II, Kapitel 2) [Befähigungsstandards für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt/ Standards für die praktische Prüfung zur Erlangung eines Befähigungszeugnisses als Sachkundiger für die Fahrgastschifffahrt]
5.04	16.04 Lehrgang für Sachkundige für die Fahrgastschifffahrt	11 (6) Anhang I 4.1 Satz 2 16 (1) i.V.m. 17 (2)	Identische Anforderung
--	16.05 Zulassung von Lehrgängen für Sachkundige **(neu)**	19	Identische Anforderung
--	16.06 Kriterien zur Zulassung von Lehrgängen**(neu)**	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 Nachweise 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 Fahrgastschifffahrt]
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

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	**Neue RheinSchPersV** (§)	**Richtlinie (EU) 2017/2397** (Artikel)	**Anmerkungen** bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
2.02, 7.01	17.01 Allgemeines	*	Anpassung
--	17.02 Gleichwertigkeit und Abweichungen **(neu)**	*	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

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	**Neue RheinSchPersV** (§)	**Richtlinie (EU) 2017/2397** (Artikel)	**Anmerkungen** bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
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]
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 **(neu)**	*	Ergänzung
--	20.05 Gültigkeit der bisherigen Streckenkunde **(neu)**	38 (2) i.V.m. 6 b	Identische Anforderung
--	20.06 Gültigkeit der bisherigen Streckenzeugnisse **(neu)**	38 (2) i.V.m. 6 b	Identische Anforderung
--	20.07 Gültigkeit der besonderen Berechtigung für Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter **(neu)**	38 (2) i.V.m. 6 a, 8	Identische Anforderung
--	20.08 Gültigkeit von Zeugnissen nach dem STCW-Übereinkommen **(neu)**	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)	Identisch mit dem Muster für das ärztliche Zeugnis im Rahmen des CESNI
Anlage D7	Anlage 2: Prüfungsprogramm für den Erwerb eines Sportpatents und eines Behördenpatents	*	Ausschließlich Prüfungsprogramm für Sportpatent und Behördenpatent.
-	Anlage 3: Sportpatent	*	Ergänzung

RheinSchPersV bisherige Fassung (§)	**Neue RheinSchPersV** (§)	**Richtlinie (EU) 2017/2397** (Artikel)	**Anmerkungen** bzgl. der Änderungen der neuen RheinSchPersV
-	Anlage 4: Behördenpatent	*	Ergänzung
-	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 Fahrgastschifffahrt (Muster)	*	Wenige Änderungen, um mit der Terminologie der CESNI-Muster im Einklang zu sein.
Anlage C3	Anlage 7: Bescheinigung Atemschutzgeräteträger in der Fahrgastschifffahrt (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.

***