

Stellungnahme DFV zu der "Ersten Verordnung zur Änderung der Binnenschiffpersonalverordnung und anderer Vorschriften des Binnenschiffverkehrsrechts"

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Durchsicht des Referentenentwurfs haben wir folgende Anmerkungen:

Zu Nummer 6a

Aus § 15 Absatz (7) ergibt sich die Problematik, dass Fährführer für das Führen von Fähren auf den 7 gelisteten Revieren ein Unionspatent mit der besonderen Berechtigung für maritime Wasserstraßen benötigen. Die Unterschiede in den Anforderungen zwischen Fähr- und Schiffsführer wurden bisher immer als so groß erachtet, dass bereits abgelegte, identische Prüfungsinhalte des Fährführerscheins bzw. des Fährschifferzeugnisses nicht zur Erleichterung bei einer Patentprüfung anerkannt wurden. Der Unterschied der Fährstellen in den oben genannten Revieren zu anderen Fährstellen besteht ausschließlich in den maritimen Inhalten. Vergleicht man die Prüfung zum Fährschifferzeugnis mit der Prüfung zum Unionspatent, bescheinigt letztere keine Qualifikation, welche sich inhaltlich auf diese speziellen Anforderungen bezieht. Der einzige relevante Unterschied ist die besondere Berechtigung für maritime Wasserstraßen. Diese stellt eine Erweiterung des Unionspatents dar und sollte analog auch als Erweiterung des Fährschifferzeugnisses abgeprüft werden.

Dies betrifft nicht nur einen Einzelfall, sondern betrifft fast alle Fähren der Zonen 1 und 2, unter anderen die Weserfähren in Bremerhaven, Fähre Lübeck-Travemünde, die SFK-Förderfähren in Kiel, die Elbfähre Glückstadt-Wischhafen, etc.. Diese haben im Vergleich zu anderen Fährbetrieben erheblichen Mehraufwand, qualifizierten Nachwuchs zu finden bzw. auszubilden. Die derzeitige Regelung hält weitere Decksleute davon ab, nach angemessener Fahrzeit Fährführer zu werden. Hier wäre es sowohl hinreichend als auch eine einheitliche und schlüssige Vorgehensweise, dass statt der Forderung eines Unionspatentes mit der besonderen Berechtigung für maritime Wasserstraßen auf allen Fährstellen der Zonen 1 und 2 das Fährschifferzeugnis mit der besonderen Berechtigung für maritime Wasserstraßen gefordert würde.

Deshalb kann § 15 Absatz (6) in der bestehenden Fassung unverändert bleiben.

§ 15 Absatz (7) entfällt.

§ 40 Absatz (2) wird um den zweiten Satz gekürzt, da alle Fährstellen mit maritimem Charakter somit unter § 15 Absatz (6) fallen.

Hierbei müsste § 43 nicht angepasst werden, da nach § 2 Punkt 36 in Verbindung mit §11 Absatz (1) Punkt 2 ein Inhaber des Fährschifferzeugnisses Schiffsführer im Sinne der Richtlinie ist.

Eine Alternative wäre es, die Änderungen in Punkt 6 des Referentenentwurfs durchzuführen und § 15 Satz (7) wie folgt zu fassen:

Für das Führen von Fähren auf ... ist ein Fährschifferzeugnis erforderlich, welches

- a) für die jeweiligen Fährstelle erteilt worden ist und
- b) dessen Prüfung durch besondere maritime Fragen zur Fährstelle zu ergänzen ist

Zu Nummer 12b

Die Grundlegende Sicherheitsausbildung ist lediglich der Grundstein der vielen sicherheitsrelevanten Inhalte, die einem Auszubildenden oder Decksmann an Bord im Lauf der Zeit vermittelt und vertieft werden. Hierfür ist der Schiffs-/Fährführer qualifiziert. Es ist daher nicht nachvollziehbar, dass der ausbildende Schiffs-/Fährführer, welcher die fachliche und pädagogische Kompetenz dafür besitzt, komplexe Lerninhalte der Berufsausbildung zu vermitteln als auch die notwendigen Arbeitssicherheits-Unterweisungen gemäß BG-Erfordernis durchzuführen, nicht auch die Grundlegende Sicherheitsausbildung nach Anlage 7 durchführen darf.

Dadurch wird auch die Erlangung eines Schifferdienstbuch unnötig erschwert. Dramatischer Personalmangel in vielen Dienstleistungsbranchen wird so nicht begegnet werden können. Gerade kleine und mittlere Unternehmen bleiben auf unabsehbare Zeit auf Quereinsteiger angewiesen. Der Einstieg sollte niedrigschwellig gestaltet werden. Die Streichung von Satz 2 ist deshalb äußerst kritisch zu betrachten.

Bei Zweifel an der Teilnahmebescheinigung kann durch Vorlage der folgenden Dokumente des Ausbilders nachgeprüft werden: Patentkarte, Ausbildereignungs-nachweis und BG-Teilnahmebescheinigung „Seminar für Lehrkräfte der grundlegenden Sicherheitsausbildung in der Binnenschifffahrt“.

Zu Nummer 22

Die Vorgehensweise bei einer Erweiterungsprüfung, beispielsweise bei einem Wechsel der Fährstelle, ist klar definiert. Zukünftig ist unklar, wie diese abläuft. Die Vorgehensweise müsste dann in §70 geregelt werden. Die klar definierte Erweiterungsprüfung nach §40 Satz 4 gibt Einheitlichkeit und Rechtssicherheit. Wenn Nummer 22 beibehalten wird, muss es eine verbindliche Vorgehensweise über die Handhabe von Erweiterungsprüfungen geben.

Zu Nummer 23

Dieser Absatz ist eine praxisorientierte, sinnvolle Änderung.

Hier sollte man zusätzlich in Betracht ziehen das GOC Funkzeugnis anzuerkennen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. [REDACTED]
2. stellv. Vorsitzender