

## Fragen und Anmerkungen zum Referentenentwurf BinSchPersV

### § 26 Fahrzeit

Anders als in der Fassung des Arbeitsentwurfs findet sich in § 26 zur Fahrzeit der Zusatz, dass Maschinenpersonal keine Fahrzeit erwerben kann.

Maschinenpersonal zählt zur Besatzung, bzw. dort wo es vorgeschrieben ist, zur Mindestbesatzung. Die Begründung, dass die Tätigkeit des Maschinenpersonals sich grundlegend von der Tätigkeit des Deckspersonals unterscheidet, basiert möglicherweise auf älteren Grundlagen, als die Verhältnisse noch andere waren.

Abgesehen vielleicht von Kabinenschiffen und Schubbooten verbringt auch das Maschinenpersonal den weitaus größten Teil seiner Arbeitszeit an Deck. Es erwirbt Erfahrung auf dem Schiff und ggf. auch bei einer kurzzeitigen Ablösung des Schiffsführers wie jedes andere Besatzungsmitglied auch. Das Maschinenpersonal auszuschließen, entspricht nicht den heutigen Gegebenheiten.

Wer soll sich noch für die Funktion des Maschinenkundigen oder des Maschinisten nach der BinSchPersV interessieren, wenn man in dieser Funktion keine Fahrzeit erwerben kann?

Ein Matrose oder Bootsmann zum Beispiel, der sich bereit erklärt, sich entsprechend ausbilden zu lassen, um diese Funktion zu übernehmen, wird sich das künftig überlegen, wenn er sich weiter zum Schiffsführer qualifizieren will.

Darüber hinaus wirft diese Einschränkung einige Fragen auf:

In § 108 kann in Stufe 2 und 2a ein Matrose durch einen Maschinenkundigen ersetzt werden. Darf dieser Maschinenkundige Fahrzeit erwerben, weil er als Matrose eingesetzt wird?

Umgekehrt kann gem. § 110 Abs. 3 auf Tagesausflugsschiffen ein Maschinenkundiger durch einen Bootsmann ersetzt werden. Kann dieser Bootsmann Fahrzeit erwerben, weil er kein geschulter Maschinenkundiger ist oder darf er keine Fahrzeit erwerben, weil er zwar Bootsmann ist, aber die Funktion des Maschinenkundigen ausübt?

Wenn der gleiche Maschinist oder Maschinenkundige am nächsten Tag unter den Bestimmungen der RheinSchPersV als Maschinist tätig ist, darf er Fahrzeit erwerben, weil die dortigen Bestimmungen es erlauben. Welchen Sinn macht das und wer soll das auseinanderhalten können?

Auch das Maschinenpersonal sollte auf jeden Fall Fahrzeit erwerben können.

### **§ 40 Abs. 3 Behördliche Befähigungsprüfung Unionspatent**

Gem. § 40 Abs 3 kann der Prüfungsteil Reisedurchführung zur Vermeidung unbilliger Härten auch auf einem Schiff durchgeführt werden. Gibt es hierfür sonst keine Voraussetzungen und an welche Fallkonstellationen ist bei der Formulierung "zur Vermeidung unbilliger Härten" gedacht?

### **§ 72 Befreiungen und Erleichterungen**

Gelten die Voraussetzungen in § 72 Abs 4 Nr. 1 bis 3 kumulativ oder alternativ? Da kein "oder" zwischen den Sätzen steht spricht dies für kumulativ, andernfalls wäre die Regelung zu hinterfragen.

### **§ 77 Bewertung der Prüfungsleistung**

§ 77 verlangt für den praktischen Teil 70% der Prüfungsfragen richtig zu beantworten.

Das ist etwas anderes, als 7 von 10 Punkten für jedes Element bei zehn abzufragenden Elementen, so wie es im Standard für die praktische Prüfung steht.

Besteht zudem durch diese Formulierung nicht die Gefahr, im Hinblick auf die im Rahmen der dualen Ausbildung abzulegende Abschlussprüfung in Erklärungsnot gegenüber der Kommission zu geraten, weil im sichtbaren Gegensatz dazu in der dualen Prüfung 50% eine ausreichende Leistung darstellen?

Damit könnten wir auch in Schwierigkeiten mit dem Notenäquivalent kommen, das wir im Neuordnungsverfahren besprochen hatten. 7 von 10 Punkten je Element kann man im Vergleich zu den niederländischen Bewertungskriterien interpretieren. Bei 70% der Prüfungsfragen wird dies schwieriger.

Wir wissen, dass die Prüfung in der dualen Ausbildung grundlegend anders gestaltet ist, mit einem anspruchsvollen, offenen Fachgespräch, das anstelle einfacher Wissensabfrage eine handlungssichere Darstellung der erworbenen Kompetenz verlangt.

Es muss daher sichergestellt sein, dass eine in der dualen Prüfung erzielte ausreichende Leistung die Voraussetzungen für die Anerkennung der nautischen Qualifikation erfüllt.

Um keine Zweifel aufkommen zu lassen, wäre es vielleicht einfacher, in der Verordnung gar nicht mit Prozentzahlen zu operieren sondern hinsichtlich der Prüfungsanforderungen nur auf den delegierten Rechtsakt zu verweisen?

Vielleicht wäre es sinnvoll, die Frage auch noch einmal mit der Experten des Neuordnungsverfahrens zu besprechen, um wirklich sicher zu gehen, dass wir mit den Vorgaben der dualen Prüfung nicht in Probleme kommen.

## **§ 100 Abs. 8 Grundlegende Sicherheitsausbildung für Auszubildende**

§ 100 Abs. 8 schreibt vor, dass ein Besatzungsmitglied seine Tätigkeit an Bord erst aufnehmen darf, wenn es eine grundlegende Sicherheitsausbildung absolviert hat.

Das heißt, die grundlegende Sicherheitsausbildung soll nun auch für Auszubildende verpflichtend werden. Dies war im Arbeitsentwurf noch nicht vorgesehen und bislang auch nicht besprochen und geht über das hinaus, was die Richtlinie verlangt.

Vermutlich wurde die grundlegende Sicherheitsausbildung für Auszubildende im Gegensatz zu Decksleuten in der Richtlinie nicht für erforderlich gehalten, da sie ohnehin Bestandteil der Ausbildungsstandards ist. Auch bisher wird natürlich jeder neue Auszubildende im Rahmen seiner Ausbildung an Bord zunächst in allen relevanten Sicherheitsfragen unterwiesen.

Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit sind auch derzeit eine Berufsbildposition, die während der gesamten Ausbildung zu vermitteln ist und natürlich auch gleich zu Beginn an Bord erfolgt, denn der Einführungskurs der BG, den bisher alle Auszubildenden absolvierten, fand nicht unbedingt zu Beginn der Ausbildung statt.

Auszubildende beginnen in der Binnenschifffahrt zu unterschiedlichen Zeiten über das ganze Jahr ihre Ausbildung. Sie sind zunächst an Bord, damit beide Seiten noch während der Probezeit erkennen können, ob sich der Auszubildende für die Ausbildung eignet bzw. ob ihm eine Tätigkeit an Bord gefällt. Er besucht anschließend den nächstmöglichen Schulblock.

Die Notwendigkeit einer grundlegenden Sicherheitsausbildung vor Beginn der Ausbildung an Bord würde die Betriebe vor große Probleme stellen. Wer soll diese Kurse abhalten? Die Schule kann das nicht leisten und kommerzielle Anbieter müssen auf Wirtschaftlichkeit und damit die Auslastung ihrer Kurse achten.

Es müsste dann ggf. der Beginn eines Ausbildungsverhältnisses verschoben werden, nur weil zeitnah kein Kurs stattfindet. Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen werden nicht in der Lage sein, Kurse selber zu organisieren.

Da in der Frachtschifffahrt – anders als in der Fahrgastschifffahrt oder auf Fähren – keine Saisonarbeitskräfte oder Aushilfen beschäftigt werden, ist ein Bedarf nach grundlegender Sicherheitsausbildung für Decksleute nur eingeschränkt vorhanden, so dass man selten wird auf Kurse zurückgreifen können, die ohnehin stattfinden.

Die BinSchPersV sollte sich daher an den Vorgaben der Richtlinie orientieren und das Erfordernis einer grundlegenden Sicherheitsausbildung nur für den Decksmann

verlangen, da dies beim Auszubildenden ohnehin Bestandteil der Ausbildung ist.

Vielleicht könnte man im Rahmen des Neuordnungsverfahrens bei Erarbeitung der neuen Ausbildungsordnung in der entsprechenden Berufsbildposition nachdrücklich formulieren, dass die zur Gewährleistung der grundlegenden Sicherheit erforderlichen Ausbildungselemente ganz am Anfang der Ausbildung stehen müssen.

### **§ 104 I.V.m. § 1 Abs. 3 Nr. 2 Bordbuch**

Gem. § 1 Abs. 3 Nr. 2 gilt § 104 auch auf dem Rhein. Das heißt, ein Bordbuch nach Anlage 36 ist auch auf dem Rhein zu führen.

Aufgrund der Formulierung von § 104 könnte man meinen, dass das Bordbuch nach der BinschPersV auch dann zu führen ist, wenn ein Bordbuch nach der RheinSchPersV geführt wird. Da dies sicher nicht gemeint ist, könnte das vielleicht klargestellt werden.

### **§ 126 Abs. 1 Nr. 3, § 131 Fährführerschein/Fährschifferzeugnis**

Der Fährführerschein entspricht für den Umtausch gem. § 126 Abs. 1 Nr.3 der Qualifikation Steuermann.

Gem. § 131 kann ein Fährführerschein in ein Fährschifferzeugnis umgetauscht und zugleich die Befähigung Steuermann/Steuerfrau ausgestellt werden.

Da gem. § 140 auch Fahrzeiten berücksichtigt werden, die vor dem 18.01.2022 erbracht worden sind, müsste doch ggf. auch zusätzlich zum bisherigen Fährführerschein die entsprechende Qualifikation (ohne Prüfung auf Betriebsebene) eingetragen werden können?

Alternativ könnte man überlegen, in den Tabellen eine Fußnote anzufügen, dass der Inhaber eines Fährführscheins, wenn die Fähre ohne Personen und Wagen z.B. auf dem Weg zur Werft ist, neben dem dann erforderlichen Schiffsführer in der Besatzung den Matrosen ersetzen darf.

### **§ 126 Nr. 9 bis 11 Entsprechungsübersicht**

Warum kann ein Maschinist nur dann Maschinenkundiger werden, wenn die Befähigung ohne Fahrzeit erlangt wurde? Und warum nur Bootsmann, wenn sie mit Fahrzeit erlangt wurde?

Es sollte doch möglich sein, dass jeder entsprechend seiner bisherigen Funktion weiter eingesetzt werden kann.