



**NIEDERSCHRIFT  
der Konferenz der Prüfungskommissionen vom 10. November 2011 in Berlin**

Vorsitz: Herr FEIERABEND, Kommissar der Schweiz

Anwesend waren

|             |  |   |
|-------------|--|---|
| DEUTSCHLAND | Herr GERHARDT<br>Frau KRATEL<br>Frau NACHTSHEIM<br>Frau SCHEERENHORST<br>Herr ATTERMAYER<br>Herr GERDELMANN<br>Herr ALEXANDER<br>Frau CHANG<br>Herr SEUBERT<br>Herr SOLGER | Sachverständiger<br>Sachverständige<br>Sachverständige<br>WSD Ost<br>WSD West<br>WSD West<br>WSD Südwest<br>WSD Südwest<br>WSD Südwest<br>WSD Süd |
| BELGIEN     | Herr DE SPIEGELEER<br>Herr SCHRIJVERS<br>Herr STEENACKER<br>Herr HERMANS<br>Herr KIMPE<br>Herr VAN PEETERSSEN  | Sachverständiger<br>Cronos<br>Prüfungskommission<br>Prüfungskommission<br>Cronos<br>Institut pour le Transport par<br>Batellerie                  |
| FRANKREICH  | Herr BEAURAIN<br>Herr GRIES  | Kommissar<br>Sachverständiger   |
| NIEDERLANDE | Frau AUGUSTIJN<br>Herr KWAKERNAAT<br>Frau HARKES<br>Herr VAN ROOZENDAAL  | Stellvertretende Kommissarin<br>Sachverständiger<br>CCV<br>OCB  |
| SCHWEIZ     | Herr FEIERABEND<br>Herr REUTLINGER<br>Herr HODEL   | Kommissar<br>Stellvertretender Kommissar<br>Prüfungskommission  |
| SEKRETARIAT | Frau TOURNAYE  | Rechtsberaterin   |

**I. Anwendung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein und der entsprechenden Dienstanweisungen**

1. Inhalt der Streckenkenntnisprüfung (CH)

Die Patentprüfungskommission Basel möchte wissen, welche geographischen Schwerpunkte bei der Prüfung der Streckenkenntnisse von Iffezheim bis Spyck im Prüfungsfach Streckenkunde geprüft werden.

**ANTWORT**

|    |  |
|----|--|
| D  | Schriftliche Prüfung mit Blindkarte<br>+ mündliche Prüfung<br>In der mündlichen Prüfung können andere Kenntnisse als in der schriftlichen Prüfung getestet werden. Nach Ansicht der deutschen Delegation kann auf die mündliche Prüfung daher nicht verzichtet werden.<br>Die Kandidaten dürfen während der Prüfung ein Wörterbuch benutzen. |
| F  | Schriftliche Prüfung mit Blindkarte<br>Wenn die Prüfung nicht zufrieden stellend ausfällt, mündliche Nachprüfung<br>Maximale Prüfungsdauer: 2 Stunden<br>Die meisten der in Straßburg abgehaltenen Prüfungen betreffen die Erweiterung eines Patents   |
| NL | Schriftliche Prüfung mit Blindkarten<br>Der Rhein ist in 7 Zonen eingeteilt.<br>Prüfungsdauer: 3 Stunden 30 Minuten  |
| B  | Schriftliche Prüfung, wie unter Punkt II (S. 6) beschrieben  |

2. Sprachkenntnisse (F, CH)

- Ausländische Kandidaten (CH)

Das Wissen ist mehrheitlich vorhanden, aber das Verstehen der Fragen und der Ausdruck in Wort und Schrift sind oft mangelhaft. Bezogen auf die Praxis muss sich der Kandidat als Schiffsführer über Sprechfunk verständigen können. Das Verstehen der in der Binnenschiff geforderten Urkunden und sonstigen Unterlagen, die an Bord sein müssen (siehe § 1.10 RheinSchPV), ist hingegen um ein Vielfaches anspruchsvoller. Inwieweit ist ein bestimmtes Sprachniveau bereits in der Prüfung zu fordern? Wie begegnen die anderen Prüfungskommissionen etwaigen Sprachhürden? Wir regen einen allgemeinen Erfahrungsaustausch an, um gegebenenfalls Lösungsvorschläge zu erarbeiten.

- Inländische Kandidaten, deren Muttersprache nicht Deutsch ist (F)

Die französischen Prüfungskommissionen nehmen die Prüfung in Französisch vor und überprüfen die Deutschkenntnisse der Kandidaten nicht. Wie gehen die Prüfungskommissionen der anderen Mitgliedstaaten, in denen Deutsch nicht Amtssprache ist, vor?

## ANTWORT

### a) Überprüfung der Sprachkenntnisse von Rheinpatentkandidaten durch die einzelnen Prüfungskommissionen

|   |  |
|---|--|
| F | Die Prüfung wird in Französisch durchgeführt und die Kandidaten werden zu ihren Deutschkenntnissen nicht befragt   |
| D | Die Beherrschung der deutschen Sprache kann in der mündlichen Prüfung getestet werden. Dies ist zwar nicht das Ziel, aber ein positiver Nebeneffekt der mündlichen Prüfung.  |
| B | Die Deutschkenntnisse der Kandidaten werden nicht überprüft. Um die Deutschkenntnisse zu testen, müsste die Prüfungskommission eine externe Person hinzuziehen. Laut Herrn Peetersen sollte der Sprachtest nicht den Prüfungskommissionen übertragen werden. |

### b) Allgemeine Diskussion

Alle Teilnehmer erkennen die Bedeutung des Themas für die Sicherheit der Schifffahrt an. Über 50 % der Unfälle werden durch menschliche Fehler verursacht, die in vielen Fällen auf ein Verständigungsproblem zurückzuführen sind.

Nach Auffassung der niederländischen Delegation sollten in den Ausbildungsinstituten Sprachkurse entwickelt werden und das mehrsprachige Glossar mit Schlüsselphrasen aus der Binnenschifffahrt („Riverspeak“) rasch fertiggestellt werden.

Frau Kratel weist darauf hin, dass gleichzeitig ein Instrument für Rheinpatentkandidaten entwickelt werden müsste, die keine Ausbildung an einem Ausbildungsinstitut absolvieren und daher in diesem Rahmen keine Sprachkurse besuchen.

Nach Ansicht der deutschen Vertreter ist ein rascher Übergang des Gewerbes zur englischen Sprache nicht möglich. Diese Sprache sei in der Binnenschifffahrt fremd. Deutsch sei nicht nur auf dem Rhein, sondern auch auf der Oberdonau (bis Budapest) Arbeitssprache. Englisch könne nur auf lange Sicht als Sprache für die Kommunikation Schiff-Land eingeführt werden.

Der französische Delegierte weist darauf hin, dass das Sprachproblem nicht nur den Rhein betreffe und in einem weiteren, europäischen Rahmen behandelt werden müsse.

### 3. Prüfung der Navigation auf Seeschiffahrtsstrecken (D)

Die Inhalte des Prüfungsfaches Navigation auf Seeschiffahrtsstrecken sind in Nr. 2.3 der Anlage D7 der RheinSchPersV genannt. Wie werden diese Inhalte in der Praxis umgesetzt und geprüft? Findet die Prüfung mündlich oder schriftlich statt? Welche Seekarte wird genutzt?

## ANTWORT

### a) Inhalt des Prüfungsabschnitts zur Navigation auf Seeschiffahrtsstrecken

|    |   |
|----|---|
| D  | Mündliche Prüfung auf der Grundlage einer Seekarte  |
| CH | Prüfung in zwei Teilen:<br>- ein Teil auf Grundlage einer Elbekarte; Prüfung in Anwesenheit eines oder zweier Seeschiffahrtsexperten<br>- ein Teil über die Kenntnis der Seeschiffahrtsverordnung<br>Dauer dieses Prüfungsabschnitts: ca. 50 Minuten<br>Dieser Abschnitt wird selten beim ersten Versuch bestanden. Zur Vorbereitung muss ein privater Lehrgang besucht werden.   |
| F  | Dieses Fach wird sehr selten geprüft. Die Kandidaten verfügen über sehr geringe Seeschiffahrtskenntnisse<br>Dieser Prüfungsabschnitt besteht aus mündlichen Fragen zu Kurs, Routen, Tidenkalender, Verwendung von UKW, Radar oder Ruderlagenanzeiger. Diese Fragen entsprechen den Fragen des französischen Programms für den Erwerb des Fluss-/Seezeugnisses (Zeugnis A gemäß Richtlinie 96/50/EG).<br>Eine Seekarte wird nicht verwendet. |
| D  | Das Rheinpatent kann ohne Bestehen dieses systematisch vorgesehenen Prüfungsabschnitts nicht erworben werden.   |
| B  | Beschreibt das modulare System in Belgien, das für alle Zeugnisse mit Ausnahme des Rheinpatents gilt:<br>- Zeugnis B: keine Überprüfung der Seeschiffahrtskenntnisse<br>- Zeugnis A und Mündungszeugnis: sieht einen Abschnitt zur Seeschiffahrt vor  |
| NL | Mündliche oder schriftliche Prüfung<br>Schriftliche Prüfung auf Grundlage einer Seekarte (Schelde), zusätzlich mündliche Fragen zum Manövrieren, zur Kursberechnung usw.  |

### b) Allgemeine Diskussion: Verbesserung der Möglichkeiten zur Prüfungsvorbereitung

Herr GRIES bedauert, dass die Kandidaten kein Material für die Prüfungsvorbereitung haben. In der Praxis lernten sie ECDIS-Karten auswendig und könnten so Antworten zu Blindkarten beantworten. Die Kandidaten können die Prüfung allein auf dieser Grundlage bestehen, obwohl sie wenig Navigationserfahrung haben. Es sollte ein Instrument entwickelt werden, mit dem die praktischen Kenntnisse der Kandidaten geprüft werden können.

Herr SOLGER verweist die Kandidaten zur Vorbereitung in der Regel auf die Handbücher für Sportschiffer, gibt jedoch zu, dass eine bessere Lösung gefunden werden sollte.

Die deutsche Delegation erklärt, dass sie der französischen Prüfungskommission geeignete Karten für die Prüfung zukommen lassen werde.

4. Sportpatent – Dokumentation / Nachweis der Streckenfahrten (CH)

Gemäß § 7.09 Nr. 2 d der Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein sind die Fahrzeit und die Streckenfahrten nachzuweisen. Welches Dokument zum Nachweis der Streckenfahrten ist gefragt? Der Nachweis der Funktion eines Schiffsführers oder eines anderen Mitglieds der Besatzung (sowie der Fahrzeit und Streckenfahrten) erfolgt mit dem Patent oder Schifferdienstbuch im Zusammenhang mit dem Bordbuch. Dies ist unbestritten bei der Güter- und Fahrgastschiffahrt. Nach dem Wortlaut des Gesetzes (siehe §§ 3.05, 3.06 und insbesondere 3.09 Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein) hat der Nachweis von Fahrzeiten und Streckenfahrten durch ein Schifferdienstbuch auch für die Sportpatentprüfung zu erfolgen; zu erwähnen ist auch die Möglichkeit einer anderen amtlichen Urkunde nach den Voraussetzungen von § 3.09 Nr. 2.

In der Verordnung betreffend die Inkraftsetzung der Ordnung über die Erteilung von Schifferpatenten vom 20. Februar 1976 wurde in § 11 Nr. 2 für den Erwerb des Sportschifferpatentes als Nachweis eine Bescheinigung eines hierfür von den zuständigen Behörden des betreffenden Staates anerkannten Wassersportvereins oder Bescheinigungen von zwei Gewährsleuten, denen zuverlässig bekannt ist, dass der Bewerber die angegebenen Fahrten ausgeführt hat, zugelassen.

Es wird von Kandidaten nicht immer verstanden, warum sie als Nachweis für ihre Streckenfahrten zum Erwerb eines Sportpatents eigens ein Schifferdienstbuch anschaffen müssen.

Die Patentprüfungskommission Basel würde deshalb interessieren, wie sich die Praxis in den anderen Ländern darstellt.

**ANTWORT**

|    |  |
|----|--|
| D  | SDB wird immer verlangt.   |
| F  | SDB wird immer verlangt, was die Kandidaten nicht nachvollziehen können. Außerdem sind die eingetragenen Fahrten nicht immer verlässlich.  |
| NL | - Entweder das SDB<br>- oder eine schriftliche Erklärung des Instituts, an dem der Kandidat seine Ausbildung absolviert hat; mit dieser Erklärung wird bescheinigt, dass der Kandidat auf einer bestimmten Strecke mindestens vier Fahrten ausgeführt hat. |
| CH | SDB wird, wie in den Vorschriften vorgesehen, immer verlangt.  |

Die schweizerische Delegation hält die niederländische Vorgehensweise für interessant und findet, dass sie auch in den anderen Staaten angewandt werden sollte. Sie sei ursprünglich in der Patentverordnung vorgesehen gewesen.

Die deutsche Delegation äußert Bedenken und hält es für besser, dass alle Staaten dasselbe Dokument verlangen.

Der Vorsitzende schlägt vor, dass die Gruppe STF/G, wenn sie das Thema Sportpatente behandelt, auch darüber diskutiert, ob die frühere Praxis der Fahrtenbescheinigung durch die Verbände wiedereingeführt werden soll.

5. Sportpatent – Sprechfunkzeugnis als Prüfungserfordernis? (CH)

Für den Erwerb des Sportpatentes muss der Kandidat kein Sprechfunkzeugnis vorlegen, wie das in Kapitel 7 Verordnung über das Schiffpersonal auf dem Rhein für das Große und Kleine Patent der Fall ist, obschon der Inhaber des Sportpatentes Sportfahrzeuge bis unter L 25 m führen darf. Nach § 4.05 Nr. 4 RheinSchPV müssen alle Fahrzeuge ab L 20 m und mehr eine Sprechfunkanlage an Bord haben. Zu beachten ist ferner § 10.01 Nr. 1 e RheinSchPV, wonach auch Kleinfahrzeuge eine Sprechfunkanlage an Bord haben müssen, wenn diese bei Hochwasser (zwischen Marke I und II) unterwegs sind.

Die Patentprüfungskommission Basel fragt sich, ob es nicht sinnvoll wäre, generell ein Sprechfunkzeugnis für Sportpatentprüfungen zu verlangen.

**ANTWORT**

Frau Kratel bestätigt, dass für das Führen kleiner Sportfahrzeuge nach den derzeitigen Vorschriften kein Sprechfunkzeugnis erworben werden müsse. Sie räumt ein, dass es möglicherweise zweckmäßig wäre, eine solche Pflicht einzuführen, und schlägt vor, diese Frage in das nächste Arbeitsprogramm aufzunehmen.

Frau Augustijn weist darauf hin, dass dieses Thema während des nächsten Zweijahreszeitraums wahrscheinlich nicht behandelt werden könne. Jedoch seien im Arbeitsprogramm 2012-2013 zwei Themen zu Kleinfahrzeugen vorgesehen.

**II. Prüfungsverfahren der einzelnen Länder und Meinungs- und Erfahrungsaustausch über ein computerisiertes Prüfungsverfahren**

**- Vortrag der Herren DE SMET und SCHRIJVERS (Firma Cronos) über die computergestützte Prüfung in Belgien**

Der Vortrag kann auf der Website der ZKR unter folgender Adresse abgerufen werden: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

Programm in drei Sprachen verfügbar.

- Der Kandidat bereitet ein Dossier vor.  
Er kann den Prüfungsort wählen und muss angeben, für welchen Abschnitt er das Patent erwerben möchte. Eine Änderung ist nicht möglich, es sei denn, er stellt einen neuen Antrag.
- Das Dossier wird von der Behörde geprüft, die über dessen Zulässigkeit entscheidet.  
Falls der Kandidat zugelassen wird, hat er die Möglichkeit, zwischen mehreren Prüfungsterminen zu wählen.

Der Computer wählt aus jedem Kapitel automatisch 50 Fragen aus.

- Bei 30 % richtigen Antworten ist der Kandidat durchgefallen.
- Zwischen 30 und 60 % richtigen Antworten besteht die Möglichkeit einer Nachprüfung
- Ab 60 % richtigen Antworten ist die Prüfung bestanden

Das System ist modular konzipiert, so dass im Anschluss ein zusätzliches Modul absolviert werden kann (so kann der Inhaber eines Zeugnisses B z. B. ein zusätzliches Modul Seeschiffahrt zum Erwerb des Zeugnisses A absolvieren).

Das Programm sieht verschiedene Fragetypen vor:

- Multiple-Choice-Fragen
- Fragen, bei denen gerechnet werden muss
- Matching-Fragen
- Offene Fragen, die der Kandidat mündlich oder schriftlich beantwortet

Technisch gesehen könnte die Prüfung zuhause abgelegt werden, aus Sicherheitsgründen ist dies aber praktisch nicht denkbar.

- **Vortrag von Frau Harkes (CCV) über die Prüfung in den Niederlanden**

Der Vortrag kann auf der Website der ZKR unter folgender Adresse abgerufen werden:

[www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

Die Prüfung wird von der CBR, einer gemeinnützigen privaten Stiftung, durchgeführt, die vom Ministerium überwacht wird. Das Prüfungsprogramm wurde in Zusammenarbeit mit dem Gewerbe erarbeitet.

Die Gebühren werden in Absprache mit dem Ministerium festgesetzt.

- Überprüfung der Tauglichkeit
- Rheinpatent: schriftliche Prüfung mit Multiple-Choice-Fragen
- Radarpatent: praktische Prüfung am Simulator

Die Datenbank mit den Multiple-Choice-Fragen wird regelmäßig mit neuen Fragen gespeist, die von einer Expertenkommission erarbeitet und genehmigt werden. Es gibt auch ein System, mit dem bei jeder Frage der Anteil der richtigen Antworten evaluiert werden kann. Beantworten die Kandidaten eine Frage systematisch falsch oder richtig, wird sie aus der Datenbank entfernt.

Die Multiple-Choice-Fragen geben drei statt der sonst üblichen vier Antwortmöglichkeiten vor. Aus diesem Grund wird eine höhere Trefferquote als in den Rheinschiffahrtsvorschriften verlangt. Statt der in den Rheinschiffahrtsvorschriften verlangten 60 % müssen 70 % bis 80 % der Fragen richtig beantwortet werden.

Diese Prüfung ersetzt die vormals mündliche Prüfung. Sie besteht aus 20 Multiple-Choice-Fragen und dauert 20 Minuten.

Für die Streckenkenntnisse wurde der Rhein in 7 Zonen eingeteilt:

Spyck'sche Fähre (km 857,40) bis Rheinberg (km 806)  
Wesel (km 813) bis Neuss (km 740)  
Neuss (km 740) bis Niederkassel (Lülsdorf) (km 666)  
Wesseling (km 668) bis Oberlahnstein (km 585)  
Koblenz (km 591) bis Mainz (km 493)  
Mainz – Mainmündung (km 496) bis Rheinau (km 412)  
Mannheim (km 424) bis Iffezheim (km 334).

Der Kandidat kann die 7 Zonen gleichzeitig absolvieren, muss dann allerdings sieben Mal zahlen. Die Prüfung dauert pro Zone 3 ½ Stunden. Zur Prüfung der Streckenkenntnisse werden Fragen zu Strömungen, Bojen usw. gestellt.

Die schriftliche Prüfung wird durch einen mündlichen Teil ergänzt, der in Anwesenheit von zwei Prüfern anhand einer Karte durchgeführt wird. Die Prüfer sind Inhaber eines Patents. Während der mündlichen Prüfung wird die Manövrierfähigkeit des Kandidaten getestet.

Die Stiftung prüft die Möglichkeit, in der Prüfung Filme und den Simulator einzusetzen.

### - **Vorstellung der Prüfungsmodalitäten der einzelnen Staaten**

Siehe Übersicht über die Prüfungsmodalitäten der einzelnen Mitgliedstaaten.

Die Teilnehmer stellen fest, dass die Prüfungskosten von Land zu Land sehr unterschiedlich ausfallen. Sie schwanken zwischen 0 € (Frankreich) und ca. 5000 € (Niederlande).

Deutschland: Für die schriftliche Prüfung ist im Internet ([www.elwis.de](http://www.elwis.de)) ein Fragenkatalog verfügbar, mit dem sich der Kandidat vorbereiten kann.

Es wäre wünschenswert, dass auch die Antworten auf die Fragen erhältlich sind. Dies ist derzeit nicht der Fall.

Deutschland verfügt noch über kein gut funktionierendes System zur Evaluierung der Multiple-Choice-Testergebnisse. Ein solches System wäre nach Auffassung der deutschen Delegation jedoch wünschenswert. In der Praxis fallen die Kandidaten am häufigsten in den Prüfungsfächern Vorschriftenkenntnisse, Streckenkenntnisse und Navigation auf Seeschiffahrtsstrecken durch.

Schweiz: Es werden keine Unterlagen zur Prüfungsvorbereitung angeboten. Es wäre wünschenswert, dass ähnliche Unterlagen wie für die Vorbereitung des Führerscheins für den Straßenverkehr zur Verfügung gestellt werden. In diesem Fall wäre eine Quote von 60 % richtigen Antworten wahrscheinlich nicht mehr ausreichend.

Die französische Delegation führt aus, dass der ADN-Fragenkatalog mit den Antworten veröffentlicht werde. Der Katalog umfasse 500 Fragen, von denen 30 am Prüfungstag durch Los bestimmt würden. In der Praxis würden viele Kandidaten durch die Prüfung fallen, obwohl alle Fragen und Antworten zugänglich seien.

Alle Teilnehmer stimmen darin überein, dass die Computerisierung der Prüfung eine unvermeidliche und positive Entwicklung sei. Sie ermögliche eine Annäherung der Prüfungsmodalitäten der einzelnen Länder und eröffne die Möglichkeit, mehr Prüfungstermine anzubieten.

Die deutschen Kommissionen betonen, dass sie an der mündlichen Prüfung unbedingt festhalten möchten, um u. a. die Sprachkenntnisse des Kandidaten testen zu können.

Die schweizerische Delegation schlägt vor, die schriftliche Prüfung durch eine praktische Prüfung zu ergänzen.

Frau Chang erklärt, dass sie die Computerisierung sehr begrüße, aber die Prüfung am Computer durch eine mündliche oder praktische Prüfung ergänzt werden sollte.

### **III. Schiffsstabilität**

(CH)

Sollen in den Prüfungsstoff international abgestimmte Stabilitätsfragen (für Güter- und Tankmotorschiffe) aufgenommen werden? Nicht zuletzt wegen der Havarie des TMS WALDHOF hat sich gezeigt, dass die Stabilitätsaspekte leicht unterschätzt werden. In den Gremien der ZKR (unter Beizug auch der Binnenschiffahrtsverbände) ist die Kenntnis über die Stabilitätsvorschriften betont, die Verbesserung der Ausbildung der Schiffsführer – sowohl mit Bezug auf die Güter- wie die Fahrgastschiffahrt – angeregt worden. Wenn die Förderung und Gewährleistung einer guten praxisbezogenen Ausbildung des Schiffsführers durch das Schifffahrtsunternehmen auf der Maßnahmenliste steht, sollte sich der Kandidat bereits bei der Prüfung über gewisse fachspezifische Kenntnisse ausweisen müssen. Es ist angeregt worden, die Schulungs- und Prüfungsprogramme anzupassen.

### **ANTWORT**

Die Patenprüfungskommission in Basel hat Fragen über Staupläne auf Containerschiffen eingebaut (z.B. Aufbau eines Stauplanes), die relativ komplex sind, aber von den Kandidaten zu bewältigen sind, wie die Erfahrung zeigt.



Der niederländische Vertreter erläutert das Programm des an den niederländischen Schulen angebotenen Lehrgangs. Dieser Lehrgang werde von einem Internettool flankiert, mit dem alle Schiffsführer ihre Kenntnisse unabhängig von einem Ausbildungsprogramm überprüfen können. Dieses Tool ist sehr einfach zu bedienen und ermöglicht es den Schiffsführern, ihre Kenntnisse außerhalb eines Ausbildungs- oder Prüfungskontextes aufzufrischen.

Der Vorsitzende erinnert daran, dass demnächst eine Änderung des ADN verabschiedet werde, um den Stabilitätsanforderungen besser Rechnung zu tragen.

#### **IV. Praktische Prüfung und Simulator: Informationsaustausch über Inhalte und Umfang von praktischen Prüfungen**

##### **A. Informationsaustausch über die Durchführung praktischer Prüfungen in den Mitgliedstaaten**

- In Deutschland finden praktische Prüfungen nach der RheinSchPersV nur für den Erwerb des Behördenpatentes statt. Inhalt und Umfang der praktischen Prüfung ist in der RheinSchPersV und den Dienstanweisungen nicht näher bestimmt.
- **Erläuterung der praktischen Prüfung in Frankreich**

Vortrag von Herrn Gries, Vorsitzender der französischen Prüfungskommission. Der Vortrag kann auf der Website der ZKR unter folgender Adresse abgerufen werden: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

Herr Gries erklärt, dass die praktische Prüfung auf der Grundlage des Artikels 7 Absatz 4 der Richtlinie 96/50/EG durchgeführt werde. Frankreich sei das einzige Land der EU, das sich hierauf stütze. Die praktische Prüfung finde nach Bestehen der theoretischen Prüfung statt. Die theoretische Prüfung werde in Form eines Multiple-Choice-Tests durchgeführt. Die Prüfungskommission setze sich aus einem Vertreter der Gewerbeverbände und zwei Behördenvertretern zusammen. Frankreich verfüge zurzeit über sechs Prüfungszentren, bei denen die praktische Prüfung abgelegt werden könne.

Gemäß Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 96/50/EG kann „die Mindestberufserfahrung nach Absatz 1 [vier Jahre] um höchstens drei Jahre verkürzt werden, wenn der Bewerber eine praktische Prüfung über das Führen eines Schiffes ablegt; das Patent gilt dann nur für Schiffe mit ähnlichen Navigationsmerkmalen wie denen des Schiffes, auf dem die praktische Prüfung abgelegt wurde.“

Frankreich habe diesen letzten Satz dahingehend ausgelegt, dass er sich auf die Größe des Schiffes bezieht. Sie stelle dementsprechend je nach Größe des Schiffes, auf dem die praktische Prüfung abgelegt wird, drei Arten von Zeugnissen aus:

- Zeugnis für das Führen von Schiffen bis 60 m
- Zeugnis für das Führen von Schiffen bis 80 m
- Zeugnis für das Führen von Schiffen bis 120 m

Die praktische Prüfung dauere ca. 2 Stunden und sehe regelmäßig das Passieren eines Bauwerks vor. Die praktische Prüfung diene auch zur Überprüfung der Führungsqualitäten des Schiffsführers. Auch Fragen zur Überprüfung der Maschinenkenntnisse seien möglich.

Das Programm der praktischen Prüfung beinhalte Folgendes:

- Überprüfung des administrativen Status des Schiffes
- Kontrolle der Maschinen (Besichtigung des Maschinenraums)
- Vorbereitung der Ingangsetzung des Motors
- Manövrieren und Führen des Schiffes
- Ankern und Anlegen
- Manöver in Schleusen und Häfen, Manöver beim Begegnen und Überholen
- Kurshalten
- Manöver, bei dem die Rettung einer ins Wasser gefallenen Person simuliert wird
- Schleppen
- Simulation der Blindheit einer Wasserstraße
- Simulation eines Brandes an Bord

Für den Erwerb eines Zeugnisses der Gruppe A (Fluss-/Seenavigation) fänden 20 Minuten der Prüfung im Steuerhaus statt, wo dem Kandidat Fragen zu den Bordgeräten gestellt würden.

Wenn der Inhaber des Patents vier Jahre Schifffahrtserfahrung habe, könne er an der Prüfung zum Erwerb des Schiffsführerzeugnisses ohne Längenbeschränkung teilnehmen. Dieses System werde seit 2004 angewandt.

2009 seien 139 Prüfungen zum Erwerb eines Zeugnisses B und 37 Prüfungen zum Erwerb eines Zeugnisses A durchgeführt worden (wobei 23 bzw. 4 Kandidaten durchgefallen seien)

2010 seien 212 Prüfungen zum Erwerb eines Zeugnisses B und 62 Prüfungen zum Erwerb eines Zeugnisses A durchgeführt worden (wobei 8 bzw. 1 Kandidat(en) durchgefallen seien)

Die praktische Prüfung koste 98 €.

Das Schiff, auf der die praktische Prüfung stattfindet, werde in der Regel vom Kandidaten gestellt. In den meisten Fällen handle es sich um leere Schiffe, die schwieriger zu manövrieren seien als beladene Schiffe.

#### **- Erläuterung der künftigen praktischen Prüfung in den Niederlanden**

Vortrag von Herrn van Roozendaal, Education Co-ordinator Inland Shipping, Onderwijs Centrum Binnenvaart. Der Vortrag kann auf der Website der ZKR unter folgender Adresse abgerufen werden: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

Die Niederlande haben 2009 ein neues Binnenschifffahrtsgesetz verabschiedet. Die Behörden denken in diesem Rahmen über mögliche Maßnahmen zur Erleichterung des Zugangs zum Gewerbe und zur Bekämpfung des Arbeitskräftemangels nach.

Nach einer Anhörung aller Interessenträger (Prüfungskommissionen, Gewerbevertreter, Bildungszentren, zuständige Ministerien) wurde für den Erwerb der Befähigung zum Schiffsführer ein einjähriges Programm entwickelt, das einen Wechsel zwischen praktischer Erfahrung und Prüfung vorsieht.

Diese Prüfungsvariante wäre für alle Personen ab 21 Jahren zugänglich, damit sie nicht zur herkömmlichen Ausbildung an den Schifferschulen in Konkurrenz tritt, welcher der Vorzug zu geben ist.

Für dieses Programm kann sich jedoch jeder, unabhängig von seinem beruflichen Hintergrund, bewerben.

In der Praxis muss der Kandidat ein Schiff stellen, so dass er in der Regel bereits Matrose sein muss.

Das Programm ist in vier Abschnitte gegliedert:

1. Der Kandidat muss 45 Fahrtage im Steuerhaus absolviert haben  
Erste praktische Prüfung an Bord eines Schulschiffes  
Nach dieser ersten Prüfung erwirbt der Kandidat die Befähigung zum Matrosen und kann seinen Lebensunterhalt verdienen.
2. Zweite praktische Prüfung an Bord eines Schulschiffes
3. Dritte praktische Prüfung an Bord eines Schulschiffes: der Kandidat muss alles alleine machen
4. Vierte praktische Prüfung am Simulator: der Kandidat wird mit einer größeren Bandbreite an unterschiedlichen Situationen konfrontiert  
Arbeitet er z. B. normalerweise auf einem Schiff von 135 m Länge, wird am Simulator ein Schiff mit 80 m Länge gewählt, damit er mit mehreren Schiffstypen fahren kann.

Die Programme der einzelnen Prüfungen sind genau festgelegt. Zurzeit finden die Prüfungen an den Ausbildungsinstituten statt.

Der Kandidat legt die theoretische Prüfung ab, wenn er alle praktischen Prüfungen bestanden hat. Die theoretische Prüfung beinhaltet vor allem Fragen zum Laden/Löschen des Schiffes.

Bei den bisherigen Probedurchgängen haben nur 10 von 25 Kandidaten die Prüfung bestanden. Das Niveau ist also ziemlich hoch. Werden bestimmte Prüfungen nicht bestanden, muss das gesamte Programm wiederholt werden.

Die Prüfungen sind teuer: pro Kandidat fallen ca. 8000 € an. Diese Kosten sollen von den Reedern übernommen werden.

Beratungen zwischen den Niederlanden und den Dienststellen der Europäischen Kommission zufolge ist diese Art von praktischer Prüfung mit Artikel 7 Absatz 4 der Richtlinie 96/50/EG vereinbar („ähnliche Navigationsmerkmale“).

## **B. Laufende Arbeiten zum Thema Simulator**

- **Laufende Arbeiten in der ZKR zum künftigen Einsatz von Fahrsimulatoren im Rahmen einer praktischen Prüfung**

Vortrag von Frau KRATEL, WSD West, Münster. Der Vortrag kann auf der Website der ZKR unter folgender Adresse abgerufen werden: [www.ccr-zkr.org](http://www.ccr-zkr.org)

Die ZKR zieht den Einsatz des Simulators vorläufig nur im Rahmen der Patentprüfung in Betracht. Mit dieser Maßnahme soll der Arbeitskräftemangel in der Binnenschifffahrt bekämpft werden. Das Gewerbe wünscht eine Verkürzung der für den Beruf des Schiffsführers erforderlichen Fahrzeit. Der Einsatz des Simulators wäre eine Möglichkeit, dieses Ziel zu erreichen und gleichzeitig die Überprüfung der Kenntnisse des Kandidaten zu verbessern. Die Prüfung am Simulator könnte die Zweifel ausräumen, die im Hinblick auf die Art der von den Schiffen erworbenen Erfahrungen bestehen. Zurzeit gibt es keine Möglichkeit, die von ihnen an Bord ausgeübten Funktionen und erworbenen Kenntnisse zu prüfen.

Viele Einrichtungen beschäftigen sich mit diesem Thema. Die Simulatorenentwickler prüfen die Möglichkeit zur Einführung eines durch ein Genehmigungsverfahren zertifizierten technischen Mindeststandards. EDINNA und die Europäische Kommission sind an dem Thema ebenfalls interessiert.

Die Überlegungen sollten unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Rechtsrahmens stattfinden. In der Richtlinie 96/50/EG ist der Simulator nicht erwähnt. Es muss geprüft werden, ob der Einsatz des Simulators bei der Ablegung einer praktischen Prüfung nach den Bestimmungen des Artikels 7 Absatz 4 der Richtlinie zulässig ist.

Die Arbeiten der ZKR begannen im Dezember 2010. Seither fanden drei Sitzungen statt, an denen nationale Sachverständige für Ausbildung und Simulatoreinsatz teilnahmen, um die Funktionalitäten des im Rahmen einer praktischen Prüfung einzusetzenden Simulators festzulegen. Das endgültige Dokument wurde auf der Grundlage eines Erstentwurfs von Edinna erarbeitet.

Nach Beendigung dieser Arbeit sind noch einige Fragen offen:

- Soll der Simulator für die abschließende praktische Prüfung eingesetzt werden? Die Arbeitsgruppe hat sich zwar für diese Option entschieden, aber zweifellos sind auch andere Lösungen möglich, wenn nicht sogar vorzuziehen.
- Soll die Prüfung auf das Führen bestimmter Schiffe beschränkt werden?
- Welchen Standpunkt vertritt das Gewerbe in dieser Frage?
- Kostenfrage: die Prüfung am Simulator ist teuer; ist es unter diesen Umständen realistisch, einen Einsatz im großen Maßstab vorzusehen?
- Es muss ein Mittelweg zwischen mehr Sicherheit und weniger Erfahrung gefunden werden.
- Die herkömmliche Ausbildung an der Schifferschule darf wegen der durch den Simulator gebotenen Möglichkeit, den Weg zum Beruf des Schiffsführers zu verkürzen, nicht an Attraktivität einbüßen.
- Das Programm für die Prüfung am Simulator muss noch festgelegt werden.

**V. Anzahl der ausgestellten Zeugnisse und Datenübermittlung an die ZKR (Information der ZKR zur Anzahl der ausgestellten Rheinpatente / Mitteilungspflichten)**

(D)

Ein gegenseitiger Austausch der ZKR-Mitgliedsstaaten über die Anzahl und Art der ausgestellten Rheinpatente findet seit längerem nicht mehr statt. Über das Sekretariat der ZKR findet eine Informationsweitergabe nur nach den Mitteilungspflichten aus der RheinSchPersV und den Dienstanweisungen bei Versagung des Patentbesitzes, der Anordnung von Sperrfristen bei Nichtbestehen der Prüfung und bei Anordnung des Ruhens und des Entzuges an die Prüfungskommissionen statt. Im Jahr 2010 erfolgte diese Informationsweitergabe nur durch die Schweiz, Frankreich und Deutschland.

Grund der Erörterung: Früher wurde die Zahl der ausgestellten Rheinpatente von den Prüfungskommissionen an die ZKR für deren Jahresbericht gemeldet. Eine Veröffentlichung der Zahl und Art der von den ZKR-Mitgliedstaaten ausgestellten Rheinpatente würde zu einer größeren Transparenz führen. Ein möglicher Regelungs- bzw. Änderungsbedarf bei den Rechtsvorschriften könnte so leichter erkannt werden. Nach Einführung der RheinSchPersV ist insbesondere interessant, inwieweit es eine Verschiebung vom Rheinpatent zum Streckenzeugnis gibt.

Fazit

Der Vorsitzende fordert die Delegationen auf, der ZKR diese Informationen zu übermitteln.

\*\*\*