



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 20.6.2022
COM(2022) 290 final

2022/0190 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Zentralkommission
für die Rheinschifffahrt im Hinblick auf die Annahme der überarbeiteten Verordnung
über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) zu vertreten ist**

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Vorgeschlagen wird ein Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) zu vertreten ist, wenn diese in den kommenden Monaten im schriftlichen Verfahren einen Beschluss über den Entwurf der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) annimmt. Die RheinSchPersV wird gerade überarbeitet, um der Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen in der Binnenschifffahrt und zur Aufhebung der Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG des Rates¹ Rechnung zu tragen.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

2.1. ZKR

Die ZKR ist eine internationale Organisation mit Regelungsbefugnissen für die Binnenschifffahrt auf dem Rhein. Zu den Vertragsstaaten der ZKR gehören vier EU-Mitgliedstaaten (Belgien, Deutschland, Frankreich, die Niederlande) und die Schweiz.

Die Revidierte Rheinschifffahrtsakte, die am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichnet wurde, legt den Rechtsrahmen für die Nutzung des Rheins als Binnenschifffahrtsstraße und die Befugnisse der ZKR fest. Der derzeit geltenden Fassung der Akte liegt das Übereinkommen zur Änderung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte zugrunde, das am 20. November 1963 verabschiedet wurde und am 14. April 1967 in Kraft trat.

In diesem Rahmen hat die ZKR eine Reihe von Verordnungen erlassen. Der Rechtsakt, in dem Anforderungen für die Besatzung enthalten sind, ist die Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV).

Zweimal jährlich finden Plenarsitzungen statt. An diesen Sitzungen nehmen Vertreter der ZKR-Mitgliedstaaten teil. Die Plenarsitzung ist das Beschlussfassungsorgan der ZKR. In ihr werden die Beschlüsse der Zentralkommission angenommen und die technischen Vorschriften der Zentralkommission erlassen und geändert. Jeder Staat, der Mitglied der ZKR ist, hat eine Stimme; Beschlüsse werden einstimmig gefasst. Beschlüsse können ausnahmsweise im schriftlichen Verfahren, ebenfalls einstimmig, gefasst werden. Die Beschlüsse sind rechtsverbindlich. Die EU ist kein Mitglied der ZKR.

2.2. Der vorgesehene Akt der ZKR

In den kommenden Monaten soll die ZKR einen Beschluss zur Änderung der RheinSchPersV annehmen, d. h. der technischen Verordnung über Anforderungen für die Besatzung. Der verbindliche Charakter der RheinSchPersV für die Mitglieder der ZKR ist in der Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868 verankert. Die Änderung ist erforderlich, um der Richtlinie (EU) 2017/2397 Rechnung zu tragen. Während die Anforderungen für Besatzungsmitglieder in der Rheinschifffahrt nicht durch die Richtlinien 91/672/EWG und 96/50/EG geregelt waren, wurde der Anwendungsbereich der Richtlinie 2017/2397 auf den Rhein ausgedehnt².

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

² Siehe Erwägungsgrund 4 der Richtlinie (EU) 2017/2397.

Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397 besagt:

„2. Alle Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die gemäß der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein, deren Anforderungen mit denen dieser Richtlinie übereinstimmen, ausgestellt wurden, sind auf allen Binnenwasserstraßen der Union gültig. Solche Zeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die von einem Drittland ausgestellt wurden, sind nur dann auf allen Binnenwasserstraßen der Union gültig, wenn das betreffende Drittland die nach dieser Richtlinie ausgestellten Unionsurkunden in seinem Hoheitsgebiet anerkennt.“

Nach Artikel 10 Absatz 2 der genannten Richtlinie müssen also die Anforderungen der RheinSchPersV mit denen der Richtlinie übereinstimmen, damit die gemäß der RheinSchPersV ausgestellten Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher auf den Binnenwasserstraßen der Union gültig sind. Daher muss die RheinSchPersV überarbeitet werden, damit die Rheinschifffahrt betreffende Urkunden, die nach dem 17. Januar 2022 ausgestellt wurden, in der EU gültig sind.

Die Beschlüsse werden von Ausschüssen und Arbeitsgruppen ausgearbeitet. Der ZKR-Ausschuss für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen (Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle, STF) und seine Arbeitsgruppe für Sozial-, Arbeits- und Berufsausbildungsfragen (STF/G) sind für Berufsqualifikationen zuständig. Im Anschluss an das nachstehend genannte Non-Paper der Kommission hat die ZKR zur Überarbeitung des ursprünglichen Entwurfs eine „Task Force RheinSchPersV“ eingerichtet.

Mit der eigentlichen Überarbeitung wurde im Juni 2018 begonnen. Auf der Ebene der ZKR konnte eine Einigung auf einen ersten Entwurf erzielt werden, nachdem die Angelegenheit in folgenden Fachsitzungen erörtert worden war:

- Sitzungen der STF/G (22.3.2018, 6.9.2018, 22.-23.1.2019, 21.2.2019, 19.3.2019, 9.5.2019, 10.-11.9.2019, 9.10.2019, 6.-7.11.2019);
- Sitzungen des STF (21.3.2018, 19.3.2019, 10.10.2019);
- Plenarsitzungen der ZKR (7.6.2018, 4.12.2019).

Die Kommission unterbreitete dem Rat am 22. Oktober 2020 ein Non-Paper zur Festlegung des Standpunkts der EU für die Sitzung der STF/G der ZKR am 5. November 2020 und die Plenarsitzung der ZKR am 3. Dezember 2020 betreffend die erste Fassung der RheinSchPersV, die der Kommission am 20. Dezember 2019 vorgelegt worden war. Einige Bestimmungen des ersten Entwurfs hatten Anlass zu ernsthaften Bedenken gegeben, da sie mit den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2017/2397 unvereinbar waren oder nicht mit ihnen übereinstimmten. Der Rat legte keinen Standpunkt fest, und die ZKR strich die Annahme der RheinSchPersV aus der Tagesordnung der beiden oben genannten Sitzungen. Nach einer Reihe von Sitzungen auf fachlicher Ebene zwischen den Kommissionsdienststellen und der ZKR und nach mehrfachem Austausch von Textvorschlägen legte die ZKR am 31. März 2022 eine vierte Fassung des Entwurfs der überarbeiteten RheinSchPersV vor. Die besagte vierte Fassung ist Gegenstand dieses Vorschlags, vorbehaltlich von der Kommission vorgeschlagener spezifischer Änderungen.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Ein Beschluss zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Union auf der Grundlage von Artikel 218 Absatz 9 AEUV zu vertreten ist, ist erforderlich; der Gegenstand fällt gemäß Artikel 3 Absatz 2 letzter Satzteil AEUV in die ausschließliche Außenzuständigkeit der EU,

da die von der RheinSchPersV erfassten Angelegenheiten im Unionsrecht durch die harmonisierten Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2017/2397, der Richtlinie 2008/68/EG³ und der Richtlinie 2005/36/EG⁴ geregelt sind.

Der vorgeschlagene Standpunkt der Union besteht darin, die Annahme einer geänderten Fassung der RheinSchPersV (siehe Anhang) zu unterstützen. Die Kommission ist der Auffassung, dass der am 31. März 2022 von der ZKR vorgelegte Vorschlag aus folgendem Grund geändert werden muss:

In Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2017/2397 wird anerkannt, dass der Rechtsrahmen der EU und der der ZKR nebeneinander bestehen, indem festgelegt wird, dass Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die gemäß der RheinSchPersV ausgestellt werden, deren Anforderungen mit denen der Richtlinie übereinstimmen, auf den Binnenwasserstraßen der Union gültig sind.

Allerdings darf die Autonomie des Unionsrechts, das die einzige Gültigkeitsquelle für EU-Urkunden wie Unionsbefähigungszeugnisse ist, nicht beeinträchtigt werden. Insbesondere sollte klar sein, dass die ZKR in Bezug auf die Binnenwasserstraßen der Union nicht befugt ist, über die RheinSchPersV Angelegenheiten im Zusammenhang mit der Gültigkeit von Unionsurkunden zu regeln, da die RheinSchPersV nur Anforderungen für Urkunden festlegen kann, die die Rheinschifffahrt betreffen (z. B. Rheinpatente).

Außerdem müssen die Übergangsbestimmungen der RheinSchPersV geändert werden, damit eine uneingeschränkte Vereinbarkeit mit den Übergangsbestimmungen der Richtlinie (EU) 2017/2397 gewährleistet ist.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) werden „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, mit Beschlüssen festgelegt.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist⁵.

Der Begriff „*rechtswirksame Akte*“ schließt Akte ein, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das betreffende Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die ZKR ist eine internationale Organisation. Der Akt, den die ZKR annehmen soll, stellt einen rechtswirksamen Akt dar. Der vorgesehene Akt ist geeignet, den Inhalt der EU-Rechtsvorschriften, insbesondere die Richtlinie (EU) 2017/2397, maßgeblich zu beeinflussen. In der Richtlinie (EU) 2017/2397 wird nämlich ausdrücklich auf Befähigungszeugnisse,

³ Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

⁴ Richtlinie 2005/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die Anerkennung von Berufsqualifikationen (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 22).

⁵ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

Schifferdienstbücher oder Bordbücher, die gemäß der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein ausgestellt wurden, Bezug genommen.

Daher ist der Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union in der ZKR im Hinblick auf die Annahme der überarbeiteten RheinSchPersV zu vertreten ist. Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV hängt in erster Linie von Zweck und Gegenstand des vorgesehenen Aktes ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Akt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und Hauptgegenstand des vorgesehenen Aktes ist die gemeinsame Verkehrspolitik.

Somit ist Artikel 91 Absatz 1 AEUV die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 91 Absatz 1 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt im Hinblick auf die Annahme der überarbeiteten Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Revidierte Rheinschifffahrtsakte vom 17. Oktober 1868, geändert durch das am 20. November 1963 angenommene Übereinkommen zur Änderung der Revidierten Rheinschifffahrtsakte, trat am 14. April 1967 in Kraft.
- (2) Nach Artikel 17 des Übereinkommens kann die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) Anforderungen im Bereich der Berufsqualifikationen erlassen.
- (3) Die ZKR soll in den kommenden Monaten im schriftlichen Verfahren einen Beschluss zur Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) annehmen, mit dem der Richtlinie (EU) 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates¹ Rechnung getragen wird. Damit die gemäß der RheinSchPersV ausgestellten Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher auf den Binnenwasserstraßen der Union gültig sind, müssen die Anforderungen der RheinSchPersV mit denen der Richtlinie übereinstimmen.
- (4) In der Richtlinie (EU) 2017/2397 wird zwar anerkannt, dass der Rechtsrahmen der Union und der der ZKR nebeneinander bestehen, doch darf die Autonomie des Unionsrechts nicht beeinträchtigt werden. Die Bestimmungen der RheinSchPersV gelten daher unbeschadet der Anwendung der Richtlinie (EU) 2017/2397, sofern in diesen Anforderungen für denselben Gegenstand festgelegt sind.
- (5) Es ist angezeigt, den im Namen der Union in der ZKR zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da die Annahme der überarbeiteten RheinSchPersV geeignet ist, den Inhalt des Unionsrechts, nämlich die Richtlinie (EU) 2017/2397, maßgeblich zu beeinflussen.
- (6) Der vorgeschlagene Standpunkt der Union besteht daher darin, die Annahme einer Fassung der RheinSchPersV, deren Anforderungen mit denen der Richtlinie (EU) 2017/2397 übereinstimmen, vorbehaltlich der im Anhang aufgeführten Änderungen zu unterstützen.

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

- (7) Die Union ist kein Mitglied der ZKR. Der Standpunkt der Union wird von den Mitgliedstaaten der Union vorgetragen, die Mitglieder der ZKR sind und gemeinsam handeln —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Der Standpunkt, der im Namen der Union zu vertreten ist, wenn die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) im schriftlichen Verfahren einen Beschluss zur Änderung der Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein annimmt, besteht darin, der Annahme einer geänderten Fassung der genannten Verordnung, deren Anforderungen mit denen der Richtlinie (EU) 2017/2397 übereinstimmen, vorbehaltlich der im Anhang aufgeführten Änderungen zuzustimmen.

Artikel 2

- (2) Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Union, die Mitglieder der ZKR sind, einvernehmlich vorgetragen.

Artikel 3

Geringfügige technische Änderungen des in Artikel 1 festgelegten Standpunkts können ohne weiteren Beschluss des Rates vereinbart werden.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Rates

Der Präsident /// Die Präsidentin



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 20.6.2022
COM(2022) 290 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für einen Beschluss des Rates

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in der Zentralkommission
für die Rheinschifffahrt im Hinblick auf die Annahme der überarbeiteten Verordnung
über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) zu vertreten ist**

ANHANG

Der Entwurf der überarbeiteten Verordnung über das Schiffspersonal auf dem Rhein (RheinSchPersV) wird wie folgt geändert:

Artikel 3.02 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Auf dem Rhein gelten Unionsbefähigungszeugnisse sowie Schifferdienstbücher und Bordbücher, die gemäß der Richtlinie (EU) 2017/2397 ausgestellt wurden, sowie Befähigungszeugnisse, Schifferdienstbücher und Bordbücher, die gemäß dieser Verordnung ausgestellt wurden, **unbeschadet der genannten Richtlinie, soweit diese anwendbar ist, und insbesondere deren Artikel 10.**

Die Befähigung für eine Funktion an Bord muss jederzeit **gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung und den Bestimmungen der Richtlinie, soweit diese anwendbar ist**, nachgewiesen werden können

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

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

Artikel 5.01 Absätze 3 und 6 erhält folgende Fassung:

„3. Die zuständige Behörde ist verantwortlich für die allgemeinen Angaben und die Kontrollvermerke. Sie darf dazu die Vorlage von Bordbüchern vollständig oder auszugsweise oder von anderen geeigneten Belegen verlangen. Sie darf nur solche Reisen mit einem Kontrollvermerk versehen, die nicht länger als 15 Monate zurück liegen. ~~Für die Eintragung der spezifischen Daten über die ausgeführten Reisen ist der Schiffsführer verantwortlich.~~“

„6. **Gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung und den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2017/2397, soweit diese anwendbar ist, ist für die Eintragung der spezifischen Daten über die ausgeführten Reisen der Schiffsführer verantwortlich.** Der Schiffsführer hat

- a) im Schifferdienstbuch regelmäßig alle Eintragungen nach Maßgabe der in den Schifferdienstbüchern enthaltenen Anweisungen zur Führung des Schifferdienstbuches vorzunehmen;

- b) es bis zur Beendigung des Dienst-, Arbeits- oder sonstigen Verhältnisses sicher im Steuerhaus zu verwahren;
- c) dem Inhaber auf dessen Wunsch das Schifferdienstbuch jederzeit und unverzüglich auszuhändigen.“

Artikel 13.01 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Wer ein Fahrzeug führt, benötigt **gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung und den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2017/2397, soweit diese anwendbar ist**, eine besondere Berechtigung, wenn er als verantwortlicher Schiffsführer

- a) unter Radar fahren muss;
- b) Wasserstraßen befährt, die als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausgewiesen wurden;
- c) Wasserstraßen befährt, die als Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter klassifiziert wurden;
- d) Fahrzeuge, die mit Flüssigerdgas betrieben werden, führt oder
- e) Großverbände führt.“

Artikel 13.02 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Wer ~~ein Fahrzeug führt und~~ eine Radarfahrt durchführt, die in der Rheinschiffahrtspolizeiverordnung (RheinSchPV) vorgesehen ist, benötigt hierfür eine besondere Berechtigung ~~für Radarfahrten~~.“

Artikel 13.03 Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„1. Wer auf einer Wasserstraße, die als Binnenwasserstraßenabschnitt mit besonderem Risiko nach Nummer 2 ausgewiesen wurde, ein Fahrzeug führt, benötigt hierfür die besondere Berechtigung ~~für diesen Binnenwasserstraßenabschnitt~~.“

„2. Sofern erforderlich für die Sicherheit der Schifffahrt, können die Uferstaaten **unbeschadet der Richtlinie (EU) 2017/2397, soweit diese anwendbar ist**, bestimmte Abschnitte, die durch ihr jeweiliges Hoheitsgebiet verlaufen, als Binnenwasserstraßenabschnitte mit besonderen Risiken ausweisen, sofern solche Risiken auf eine oder mehrere der folgenden Ursachen zurückzuführen sind:

- a) häufig wechselnde Strömungsmuster und -geschwindigkeiten;
- b) die hydromorphologischen Merkmale der Binnenwasserstraße und das Fehlen angemessener Fahrwasserinformationsdienste auf der Binnenwasserstraße beziehungsweise geeigneter Karten;
- c) das Vorhandensein einer speziellen örtlichen Verkehrsregelung, die durch besondere hydromorphologische Merkmale der Binnenwasserstraße gerechtfertigt ist, oder
- d) eine hohe Unfallhäufigkeit an bestimmten Abschnitten der Binnenwasserstraße, die darauf zurückzuführen ist, dass eine Befähigung fehlt, die nicht in ES-QIN, Teil I, Kapitel 2 erfasst wird.“

Artikel 13.04 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Wer ein Fahrzeug auf Binnenwasserstraßen mit maritimem Charakter führt, benötigt hierfür eine besondere Berechtigung ~~für das Befahren dieser Binnenwasserstraße.~~“

Artikel 13.05 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Wer ein Fahrzeug führt, das mit Flüssigerdgas betrieben wird, benötigt hierfür eine besondere Berechtigung ~~für das Führen solcher Fahrzeuge.~~ Dies wird durch ein entsprechendes Befähigungszeugnis für Sachkundige für Flüssigerdgas nachgewiesen.“

Artikel 13.06 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Wer einen Großverband führt, benötigt hierfür eine besondere Berechtigung ~~für das Führen solcher Verbände.~~

Jeder Bewerber muss eine Fahrzeit von mindestens 720 Tagen vorweisen können, davon mindestens 540 Tage als Schiffsführer und mindestens 180 Tage Kurs und Geschwindigkeit eines Großverbandes selbstständig bestimmt haben.“

Artikel 20.01 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Schifferdienstbücher, die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften ausgestellt worden sind oder weitergelten, bleiben nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem bisherigen Ablaufdatum, längstens bis zum 17. Januar 2032 gültig. Satz 1 gilt auch für von der ZKR als gleichwertig anerkannte Schifferdienstbücher.“

Artikel 20.02 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„1. Bordbücher, die nach den bis zum Inkrafttreten dieser Verordnung geltenden Vorschriften ausgestellt worden sind oder weitergelten, bleiben nach Maßgabe der bisherigen Vorschriften bis zu ihrem bisherigen Ablaufdatum, längstens bis zum 17. Januar 2032, gültig. Satz 1 gilt auch für von der ZKR als gleichwertig anerkannte Bordbücher.“

Artikel 20.03 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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

Artikel 20.08 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

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