KNAPPSCHAFT
für meine Gesundheit!

Stand: Januar 2026

Merkblatt zur „Sozialversicherungsrechtlichen Beurteilung von Schiffern, Lotsen, Hilfsschiffsführern, Ablösern und zur Schiffsmannschaft in der Binnenschifffahrt“

Die Beurteilung eines Beschäftigungsverhältnisses erfolgt grundsätzlich nach den tatsächlichen Verhältnissen. Für die Binnenschifffahrt ist generell im Binnenschifffahrtsgesetz (BinSchG) normiert, wer zur Besatzung eines Binnenschiffs gehört.

Zur Schiffsbesatzung gehören der Schiffer, die Schiffsmannschaft und alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen (§ 3 Absatz 2 BinSchG).

Zur Schiffsmannschaft gehören mit Ausnahme des Schiffers die zum Schifffahrtsdienst auf dem Schiff angestellten Personen der Schiffsbesatzung, insbesondere die Steuerleute, Bootsleute, Matrosen, Schiffsknechte, Schiffsjungen, Maschinisten und Heizer (§ 21 Absatz 1 BinSchG).

Der Schiffsmann ist verpflichtet, in Ansehung des Schiffsdienstes den Anordnungen des Schiffers Folge zu leisten und jederzeit alle für Schiff und Ladung ihm übertragenen Aufgaben zu verrichten (§ 23 Absatz 1 BinSchG).

Im Ergebnis sind somit bis auf den Schiffer Personen, die zur Schiffsmannschaft gehören, angestellt und gegenüber dem Schiffer weisungsgebunden. Es besteht stets eine abhängige Beschäftigung im sozialversicherungsrechtlichen Sinne. Diese Personen sind zweifelsfrei in den Schiffsbetrieb fest integriert, unterliegen dem Direktionsrecht des Schiffers und haben aufgrund der gesetzlich vorgegebenen Aufgabenstellung auch nicht die Option, selbständig im Rahmen des Schiffsbetriebs tätig sein zu können.

Der Führer des Schiffes (Schiffer) ist verpflichtet, bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Er haftet für jeden durch die Vernachlässigung dieser Sorgfalt entstandenen Schaden nicht nur dem Schiffseigner, sondern auch den Ladungsbeteiligten (Absender und Empfänger), den beförderten Personen und der Schiffsbesatzung, es sei denn, dass er auf Anweisung des Schiffseigners gehandelt hat. Auch in dem letzteren Fall bleibt der Schiffer verantwortlich, wenn er es unterlassen hat, dem Schiffseigner die nach Lage des Falles erforderliche Aufklärung zu erteilen, oder wenn ihm eine strafbare Handlung zur Last fällt (§ 7 BinSchG).

Schiffseigner und Ausrüster sind von der Schiffsbesatzung ausgenommen (§§ 1, 2 Absatz 1 BinSchG), es sei denn, sie führen ihr Schiff selbst. In diesem Fall wären sie Schiffseigner/Ausrüster und Schiffer in Personalunion. Soweit der Schiffseigner in Personalunion die Tätigkeit des Schiffers an Bord des Binnenschiffes ausübt ist regelmäßig von einer selbständigen Tätigkeit auszugehen.

Problematischer gestaltet sich dagegen die sozialversicherungsrechtliche Beurteilung des Schiffers, wenn dieser nicht gleichzeitig Schiffseigner ist.

Je nachdem wie das Beschäftigungsverhältnis als Schiffer tatsächlich ausgestaltet ist, handelt es bei dem Schiffer um eine abhängige Beschäftigung oder selbständige Tätigkeit. Daneben sind auch Tätigkeiten des Schiffers an Bord eines Binnenschiffes als Lotse, Hilfsschiffsführer oder Ablöser denkbar.

Soweit für diese Personengruppen nachfolgend aufgeführte Voraussetzungen erfüllt sind, kann von einer selbständigen Tätigkeit ausgegangen werden:

Lotsen

Der Lotse übernimmt infolge seiner Lotsentätigkeit auf Bundeswasserstraßen hoheitliche Aufgaben. Die Entgelte für die Leistungen der Lotsen sind durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung festgesetzt worden. Derzeit besteht lediglich für Binnenlotsen auf der Bundeswasserstraße Rhein zwischen Iffezheim und Mannheim eine entsprechende Verordnung. Nur auf dieser Strecke besteht derzeit die Möglichkeit für Rheinschiffer, freiwillig einen Lotsen zusätzlich an Bord zu nehmen mit der Folge, dass dieser regelmäßig kein Beschäftigter des Binnenschifffahrtsunternehmens sein kann. In diesen Fällen handelt es sich um selbständig tätige Lotsen.

Hilfsschifffführer

Nach § 1.02 Nr. 2 der Binnenschifffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) darf ein Fahrzeug sowie einen Schwimmkörper nur führen, wer hierfür geeignet ist (Schiffsführer). Dabei ist unter „Führung“ sowohl die nautische Führung als auch ein umfangreicher Pflichtenkatalog im Rahmen der Verkehrsvorschriften, für die der Schiffsführer voll verantwortlich ist, zu verstehen (vgl. § 1.02 Nummer 5 BinSchStrO – Verantwortung des Schiffsführers).

Die Eignung des Schiffsführers gilt als vorhanden, wenn dieser ein Befähigungszeugnis oder eine sonstige Erlaubnis zum Führen von Fahrzeugen für die Fahrzeugart und die zu befahrende Strecke besitzt sowie körperlich und geistig zur Führung des Fahrzeugs geeignet ist. Neben der nautischen Schiffsführung hat der Schiffsführer die Sorgfaltspflicht nach § 7 BinSchG sowie weitergehende Pflichten aus diesem Gesetz, die über die Schiffsführung nach den Verkehrsvorschriften hinausgehen und alle Dienstobliegenheiten des Schiffes, der Ladung einschließlich der Besatzung umfassen, wahrzunehmen.

Eine weitere Voraussetzung für die Eignung des Schiffsführers ist in den Patentverordnungen geregelt. Soweit ein Schiffsführer, der zwar im Besitz eines Schifferpatents ist, eine Binnenschifffahrtsstraße befährt, für die sein Patent nicht gilt, muss er die nautische Führung des Schiffes dem Inhaber eines gültigen Schifferpatents, dem sogenannten Hilfsschiffsführer, übertragen, der damit Alleinverantwortlicher für die nautische Führung des Schiffes wird.

Der eingesetzte Patentinhaber (Hilfsschiffsführer), der zusätzlich zum Schiffsführer vorübergehend an Bord lediglich die nautische Führung des Schiffes übernimmt, ist als eine sonstige Person an Bord nach § 1.03 Absatz 3 BinSchStrO anzusehen. Er ist nur Verantwortlicher im Sinne des Ordnungswidrigkeitenrechts und wird nicht automatisch zum Schiffsführer. Diese Personengruppe ist als selbständig Tätige anzusehen, wenn die vorübergehende Tätigkeit an Bord zusätzlich zum Schiffsführer anhand der Besatzungsliste nachgewiesen werden kann.

Vorübergehend tätig in diesem Sinne sind die zusätzlich an Bord des Binnenschiffes eingesetzten Hilfsschiffsführer dann, wenn diese als Patentinhaber gezielt für einen bestimmten zu befahrenden Streckenabschnitt eingesetzt werden, weil der eigentliche Schiffsführer selbst dieses Patent nicht besitzt oder aus nautischen Gründen Unterstützung für eine bestimmte Fahrstrecke benötigt, die besondere Anforderungen an die Schiffsleitung stellt.

Es ist somit regelmäßig von zeitlich kurzfristigen (tageweisen) Einsätzen auszugehen. Unerheblich ist hierbei, dass sich das Binnenschifffahrtsunternehmen hierbei aufgrund positiver Erfahrungswerte häufig desselben Hilfsschiffsführers bedient.

Ablöser

Der Ablöser ersetzt den Schiffsführer vorübergehend in Abwesenheitszeiten (Krankheit, Urlaub, etc.). Der Ablöser hat neben der nautischen Schiffsführung die Sorgfaltspflicht nach § 7 BinSchG sowie weitergehende Pflichten, die über die Schiffsführung hinausgehen und alle Dienstobliegenheiten des Schiffes, der Ladung sowie der Besatzung umfassen, wahrzunehmen.

Bei dem Personenkreis des Ablösers handelt es sich nach der aktuellen Rechtsprechung grundsätzlich um abhängig beschäftigte Arbeitnehmer, da diese ganz regelmäßig in den Betrieb des Binnenschiffers eingegliedert sind und die Betriebsmittel des Auftraggebers nutzen.

Ob anhand der vertraglich vereinbarten und der tatsächlichen Verhältnisse eine abhängige Beschäftigung oder selbständige Tätigkeit vorliegt, ist immer im Einzelfall zu prüfen.

Ein etwaig abgeschlossener Dienstleistungsvertrag zwischen dem Binnenschifffahrtsbetrieb und dem Ablöser wird nicht als entscheidendes Indiz für das Vorliegen einer selbständigen Tätigkeit angesehen.

Für die sozialversicherungsrechtliche Beurteilung als Arbeitnehmer, ist insbesondere das Vorliegen einer Beschäftigung im Sinne des § 7 SGB IV unter Berücksichtigung der hierzu veröffentlichten ständigen Rechtsprechung von entscheidender Bedeutung.

Anhaltspunkte für eine Beschäftigung nach § 7 SGB IV sind eine Tätigkeit nach Weisungen und eine Eingliederung in die Arbeitsorganisation des Weisungsgebers. Das Weisungsrecht kann Inhalt, Durchführung, Zeit und Ort der Tätigkeit betreffen. Weisungsgebunden ist, wer nicht im Wesentlichen frei seine Tätigkeit gestalten und seine Arbeitszeit bestimmen kann. Der Grad der persönlichen Abhängigkeit hängt dabei auch von der Eigenart der jeweiligen Tätigkeit ab.

Weisungsgebundenheit und Eingliederung in den Betrieb stehen weder in einem Rangverhältnis zueinander noch müssen sie stets kumulativ vorliegen. Eine Eingliederung geht nicht zwingend mit einem umfassenden Weisungsrecht einher.

Für die Feststellung, ob eine Beschäftigung nach § 7 SGB IV oder eine selbständige Tätigkeit vorliegt, ist eine Gesamtbetrachtung aller Umstände vorzunehmen.