

Per E-Mail

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
WS 23 - Sicherheit in der Seeschifffahrt
[REDACTED]
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Aktenzeichen WS23/6235.3/3-See-BV

Verordnungsentwurf
"Erste Verordnung zur Änderung der Seeleute-Befähigungsverordnung"
- Stellungnahme des Verbands Deutscher Reeder (VDR) -

Sehr geehrte [REDACTED],
sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Verordnungsentwurf "Erste
Verordnung zur Änderung der Seeleute-Befähigungsverordnung".

Der VDR begrüßt die im Verordnungsentwurf vorgesehene Implementierung von
Ausbildungs- und Zertifizierungsvorgaben der letzten Änderungen des STCW-Abkommens
ins nationale Recht, insbesondere im Hinblick auf die Ausbildung für die Beschäftigung auf
Schiffen, die dem IGF-Code unterliegen, auf Schiffen, die in Polargewässern verkehren, und
auf Fahrgastschiffen.

Einige Änderungen gehen unserer Auffassung nach jedoch über die internationalen
Vorgaben hinaus und schaffen somit zum einen nicht notwendige und die deutschen
Reeder vor große Herausforderungen stellende Hürden und zum anderen
wettbewerbsnachteilige Bedingungen für deutsche Reeder, insbesondere im Vergleich zu
europäischen Nachbarn. Darüber hinaus würde der ohnehin schon bestehende
Nachwuchsmangel noch verstärkt.

Im Einzelnen:**§ 2 Abs. 3 Nr. 15 i.V.m. § 28 Abs. 1 See-BV-Entwurf**

Die Streichung der „internationalen Fahrt“ in § 2 Abs. 3 Nr. 15 und die daraus resultierende
Änderung bei den Seefahrtzeiten in § 28 wird es vielen bei deutschen Reedereien,
insbesondere in der Fähr-, Fahrgast- und Schleppschifffahrt, beschäftigten
Besatzungsmitgliedern nicht länger ermöglichen, ihr großes Befähigungszeugnis auch auf
Schiffen unter 500 BRZ „auszufahren“. Das Argument, die jungen Seeleute würden auf den

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

kleineren Schiffen verschiedene in ihrer Ausbildung erworbene Kompetenzen an Bord nicht zur Anwendung bringen können, kann nicht verfangen. Mit dieser Argumentation müsste es Besatzungsmitgliedern, die längere Zeit etwa auf Passagierschiffen oder Tankern beschäftigt waren, auch verwehrt bleiben, anschließend zum Beispiel auf einem Containerschiff zu fahren.

Es ist nicht nachzuvollziehen, weshalb für eine Fahrt etwa nach London andere nautische Anforderungen gelten sollen als bei „küstennahen“ Fahrten i.S.d. § 2 Abs. 3 Nr. 15 See-BV-Entwurf nach Dänemark, Polen oder in die Niederlande. Im Zweifel tragen die Besatzungsmitglieder in der küstennahen Fahrt mit vielen Hafenanläufen größere nautische Verantwortung, sammeln mehr nautische und navigatorische Erfahrungen und stehen komplexeren Herausforderungen gegenüber als Seeleute, die wochenlang auf dem Ozean unterwegs sind.

In der Schleppschiffahrt wird der Widerspruch besonders deutlich: zwar haben Schlepper eine BRZ von weniger als 500, aber die auf ihnen beschäftigten Seeleute schleppen im Rahmen der Seeschiffsassistenten in der Regel Schiffe, die weitaus größer sind, und müssen mithin auch den Umgang mit diesen beherrschen, zumal sie im Notfall auch übersteigen müssen. Besonders auffällig wird die gesteigerte Verantwortung bei den vergleichsweise größeren und leistungsstärkeren (aber immer noch unter 500 BRZ liegenden) Schleppern, die etwa im Offshore/Seeschlepp-Bereich unter anderem zur Verschleppung und Versetzung von Ölbohrplattformen, von Docks und von Hubplattformen für die Offshore-Windenergie eingesetzt werden. Das hier bewegte Schleppgut ohne eigene Antriebskraft bzw. manövrierunfähige Anhänge vergleichbar unbemannten Schiffen überschreiten das Maß von 500 BRZ um ein Vielfaches, für den der Schlepperkapitän die gesamte nautische Verantwortung trägt.

Wenn die seit Inkrafttreten der See-BV im Jahr 2014 ohne Widerstände bestehende Regelung der „internationalen Fahrt“ nicht fortgeführt bzw. der Änderungsentwurf in diesem Punkt nicht nachgebessert wird, würde das erhebliche Auswirkungen auf den seemännischen Nachwuchs haben. Bereits jetzt werden Auszubildende in der Seeschiffahrt händierend gesucht und die Schifffahrtsunternehmen stehen bei der Rekrutierung von Nachwuchskräften in starker Konkurrenz zu anderen Industrien. Die Bundesregierung fördert bekanntlich die seemännische Ausbildung und Beschäftigung am Standort mit einem umfangreichen Maßnahmenpaket zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Sie gibt Zuschüsse für Ausbildungsplätze und fördert zudem durch Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten und den 100%igen Lohnsteuereinbehalt.

Parallel zu den staatlichen Maßnahmen sichern die deutschen Reeder seit 2013 über die gemeinnützige Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland die nautische und technische Ausbildung und Qualifizierung von Besatzungsmitgliedern.

Diese gemeinsamen Anstrengungen würden mit der geplanten Änderung zum Ausfahren der Befähigungszeugnisse konterkariert. Die Schlepp- und Fahrgastschiffahrt gehören zu den Bereichen mit den höchsten Ausbildungszahlen für den seemännischen Nachwuchs in Deutschland. Wenn es den jungen Leuten nicht länger ermöglicht wird, auf diesen Schiffen ihr großes Patent auszufahren, verliert die Ausbildung und Beschäftigung auf diesen Schiffen massiv an Attraktivität.

Gerade in der Spezialschiffahrt ist es unabdingbar, dass die Unternehmen ihre Seeleute selber aus- und weiterbilden. Nach der Ausbildung wird ein Großteil der Auszubildenden als Schiffsmechaniker in den Betrieben übernommen. Die Mehrheit der Schiffsmechaniker wählt anschließend den Weg über den Besuch der Seefahrtsschulen, um danach als NWO / TWO bei den Unternehmen zu fahren, vor allem in der Schleppschiffahrt, wo sie bislang ihr

Befähigungszeugnis ausfahren konnten. Viele ehemalige Auszubildende fahren heute als Kapitän oder Leiter der Maschinenanlage. Die angestrebte Änderung würde dieses Ausbildungskonzept „vom Decksjungen zum Kapitän bzw. Maschinist“ beenden und die Unternehmen zukünftig vor ein sehr großes Problem stellen.

Verstärkt wird die Problematik noch durch die Tatsache, dass die geplante Änderung auch den Nachweis des Fortbestandes der beruflichen Befähigung nach § 53 umfasst und damit empfindlich in die bereits erworbenen und bestehenden Befähigungen aller Kapitäne eingreift, § 28 Abs. 3 See-BV-Entwurf.

Mit der geplanten Änderung und der damit einhergehenden beschränkten Möglichkeit, das große Befähigungszeugnis auszufahren, wird zudem eine nachteilige Situation im Verhältnis zu den europäischen Nachbarländern geschaffen, die im küstennahen Verkehr pragmatischere und flexiblere Ansätze im Rahmen des Befähigungserwerbs und -erhalts (z.B. Befähigungszeugnis bis 3.000 BRZ) zur Anwendung bringen.

Um den Erhalt und die Schaffung von zukunftsfähigen Arbeits- und Ausbildungsplätzen im maritimen Bereich in Deutschland und die Sicherung und Erhöhung der Attraktivität der Beschäftigung von deutschen Seeleuten zu sichern, ist an der bestehenden Regelung festzuhalten und die geplante Änderung abzulehnen.

§ 24 S. 1 See-BV

Der Verband bittet um Ergänzung des § 24 S. 1 dahingehend, dass auch der Lotsbetriebsverein e.V. (LBV) in die Reihe der genannten Organisationen aufgenommen wird, für die das Bundesamt Abweichungen von den Vorschriften im Hinblick auf den Erwerb von Befähigungszeugnissen und Befähigungsnachweisen auf Antrag genehmigen kann.

Bei den vom LBV betriebenen Versetzfahrzeugen handelt es sich nicht um Kauffahrteischiffe, jedoch auch nicht um Behördenschiffe. Das vom LBV ausgeführte Versetzwesen sorgt dafür, dass die Seelotsen zuverlässig zu allen Tageszeiten und an allen Tagen des Jahres sicher an und von Bord der zu lotsenden Schiffe gelangen. Seine öffentliche Aufgabe ist es, die Infrastruktur für den ständigen Bereitschaftsdienst für die Seelotsen zu stellen. Jeder der rund 350 Seemitarbeiter des LBV auf 36 Versetzfahrzeugen (alle unter deutscher Flagge) verfügt aufgrund der täglich zahlreich stattfindenden Versetzungen über umfassende Fahrpraxis, ausgeführt mit einem sehr hohen (Sicherheits-) Standard - vergleichbar mit dem der Kauffahrteischiffahrt.

Eine explizite Erwähnung des LBV in der See-BV würde den dort beschäftigten Mitarbeitern und auch den Bewerbern eine notwendige Transparenz und Sicherheit hinsichtlich der Aufrechterhaltung ihrer Befähigungszeugnisse geben. Das Wort „insbesondere“ in der jetzigen und auch der geplanten Fassung des § 24 S. 1 See-BV impliziert zwar eine beispielhafte Aufzählung, sorgte jedoch in der Vergangenheit nicht immer für die gewünschte Klarheit, wie sie für andere ausdrücklich erwähnte Bereiche bereits gegeben ist.

§ 28 Abs. 2 See-BV-Entwurf

Aus Sicht des VDR ist es erforderlich, § 28 Abs. 2 nach „entfernt“ um folgenden Zusatz zu ergänzen: „(...) oder auf Kauffahrteischiffen, die für die Beförderung von mehr als 12 Fahrgästen zugelassen sind“. Dem liegen folgende Erwägungen zugrunde: Mit Einführung

des neuen § 28 Abs. 2 wird es zukünftig nur noch möglich sein, das Befähigungszeugnis NK 500 auf Schiffen über 100 BRZ auszufahren. Das würde Schifffahrtsunternehmen treffen, die etwa Sportanglerschiffe fahren, deren BRZ zwar unter 100 liegt, die aber für mehr als 12 Fahrgäste zugelassen sind. Für diese bräuchte man künftig das NK 500, aber nicht einmal den Bestand des Patentes könnte man durch das Fahren solcher Schiffe erhalten und auch nicht das erforderliche Patent dort ausfahren. Um diese Lücke zu schließen, halten wir obigen Zusatz für dringend geboten.

§ 29 Abs. 3 See-BV-Entwurf

Der VDR begrüßt es grundsätzlich, dass mit dem vorgelegten Entwurf eine Regelungslücke geschlossen werden soll, die bislang insbesondere für die in den Verkehren zu und von einigen Nordseeinseln im deutschen Küstengebiet vermehrt zum Einsatz kommenden Kleinfahrzeuge unterhalb der Größe von 8 Metern Länge bestand. Um ein einheitliches Sicherheitsniveau auf Fahrgastschiffen einschließlich dieser Kleinfahrzeuge gewährleisten und kontrollieren zu können, ist es nach Ansicht des Verbandes unerlässlich, dass neben der Festschreibung von Sicherheitsstandards wie jetzt vorgesehen verbindliche Vorgaben an deren Besatzung sowie die Qualifizierung der Besatzungsmitglieder geschaffen werden.

Der Einführung des in § 29 Abs. 3 See-BV-Entwurf vorgesehenen neuen Befähigungszeugnisses Kapitän NK 100 stehen wir jedoch für den Bereich der gewerblichen Fahrgastbeförderung kritisch gegenüber.

Das Ansetzen niedrigerer Maßstäbe an die Ausbildung der Schiffsführer dieser Kleinfahrzeuge, die bis zu 12 Passagiere befördern dürfen, ist nicht nachvollziehbar.

Der Schutz der Passagiere vor Gefahren der Seebeförderung und die Rettungsmöglichkeiten sollten auf allen Schiffsgrößen den gleichen Stellenwert genießen, unabhängig von der Längenvermessung des Schiffs. Ein Wettbewerb um die niedrigsten Standards im Passagierschiffsverkehr ist dringend zu vermeiden.

Entsprechende Kleinfahrzeuge unterliegen denselben hohen nautischen und navigatorischen Anforderungen wie Fahrgastschiffe, welche in den gleichen Gewässern Personen transportieren. Zum Zweck eines einheitlichen umfassenden und effektiven Passagierschutzes müssen die Schiffsführer solcher Kleinfahrzeuge deshalb mit einem Befähigungszeugnis ausgestattet sein, das eben diesen Anforderungen gerecht wird. Als Mindeststandard müsste unseres Erachtens auch hier das kleine nationale A-Patent (<500 BRZ) gelten. Der in § 29 Abs. 3 See-BV-Entwurf enthaltene Zusatz „*und mit höchstens 12 Fahrgästen an Bord eingesetzt werden*“ müsste entsprechend gestrichen und folgender Satz 3 eingefügt werden: „*Dieses Befähigungszeugnis zum Kapitän NK 100 berechtigt nicht zur gewerbsmäßigen Beförderung von Fahrgästen*“.

In diesem Zusammenhang soll auch erwähnt werden, dass ein Schiffsbesatzungszeugnis für diese gewerblich genutzten Kleinfahrzeuge ein zweites fachkundiges und wachbefähigtes Besatzungsmitglied wetterunabhängig unbedingt vorschreiben müsste. Dies schon, um im Notfall ein Kleinfahrzeug bewegungs- und navigationsfähig zu halten und parallel eine eventuell notwendige Rettung und Betreuung von Passagieren sicherstellen zu können. Dies gilt insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass auch auf Kleinfahrzeugen Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität befördert werden könnten, die schon im regulären Betrieb unbedingt einer besonderen Betreuung bedürfen, die von einem einzelnen Schiffsführer nicht sichergestellt werden kann, wenn gleichzeitig eine sichere Navigation gewährleistet bleiben soll. In einer Not- bzw. Rettungssituation potenziert sich die Gefahr für Passagiere

um ein Vielfaches, wenn außer dem Schiffsführer keine weitere Mannschaft an Bord ist, die sich für eine Rettung der Passagiere einsetzen kann. Entsprechend müssen für ein gewerblich genutztes Kleinfahrzeug mindestens zwei Mann Besatzung (Kapitän, Schiffsmann Deck) vorgeschrieben werden.

§§ 31 Abs. 2, 40 Abs. 2 See-BV-Entwurf

Der Einführung der Anforderungen für den Erwerb der Befähigungsnachweise Wachbefähigung und Vollmatrose für schiffsbetriebstechnische Assistenten (SBTA) steht der VDR kritisch gegenüber. Damit würde nicht nur der 1983 mit der Einführung des Ausbildungsberufs Schiffsmechaniker in Deutschland abgeschaffte Matrose wiederbelebt, sondern dem SBTA, der eine schulische Bildung mit praktischen Anteilen nach Länderrecht erfährt, die weder der Kontrolle der BBS noch des BSH unterliegt, würde eine Facharbeiterqualifikation zukommen, die ihn in Konkurrenz zum Schiffsmechaniker setzen könnte. Der Verband hat sich im Dezember 2015 gegenüber dem Bundesverkehrsministerium verpflichtet, bei Umsetzung des Maßnahmenpakets zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit am Standort Deutschland (s.o.) weiterhin Schiffsmechaniker auf hohem Niveau auszubilden. Die Umsetzung dieser Verpflichtung würde bei Einführung eines parallelen Ausbildungsweges gefährdet und ist deshalb aus ausbildungspolitischen Erwägungen abzulehnen. Alternativ müsste die SBTA-Ausbildung zumindest der Aufsicht und Kontrolle der BBS unterstellt werden.

§ 51 Abs. 1 See-BV-Entwurf

Der neue § 51 Abs. 1 sieht vor, dass nicht nur die Fahrgastsicherheitsausbildung für Seeleute, die Fahrgästen in Fahrgasträumen unmittelbare Dienste leisten (Abschnitt A-V/2 Absatz 2 STCW-Code), sondern auch die Einführungsunterweisung an Bord ohne Einschränkung für alle Besatzungsmitglieder eines Fahrgastschiffes (Abschnitt A-V/2 Absatz 1 STCW-Code) verpflichtend sein soll. Damit geht der See-BV-Entwurf über die Vorgaben des STCW-Codes hinaus, der die Einführungsunterweisung nur für Besatzungsmitglieder in internationaler Fahrt vorschreibt. Ein Grund für diese deutsche Sonderregelung erschließt sich dem VDR nicht, insbesondere sind die in Abschnitt A-V/2 Absatz 1 STCW-Code vorgesehenen Sprachkenntnisse in der nationalen Fahrt in der Praxis nicht zwingend erforderlich. Vor diesem Hintergrund sollte nicht über die Vorgaben des STCW-Codes hinausgegangen und auf die Durchführung der Einführungsunterweisung für Besatzungsmitglieder auf Fahrgastschiffen in nationaler Fahrt verzichtet werden.

§ 64 Abs. 3 See-BV-Entwurf

Der VDR ist der Ansicht, dass § 64 Abs. 3 um folgenden Satz 2 ergänzt werden müsste: „Das gilt nicht für Schiffsführer, die gewerbsmäßig Fahrgäste befördern.“ Bisher wurden die sog. Wasser- oder Inselfaxi, die gewerbsmäßig Fahrgäste insbesondere zu und von einigen Nordseeinseln im deutschen Küstengebiet befördern, von Schiffsführern ohne Anforderungen an die Befähigung gefahren. Es wurde mithin eine Gesetzeslücke ausgenutzt, die es nicht gerechtfertigt erscheinen lässt, eine Übergangslösung bis zum 31.12.2023 zu schaffen, da insoweit kein schutzwürdiger Vertrauenstatbestand besteht.

Anlage 2 Nr. 2 Satz 2 See-BV-Entwurf

Ausdrücklich begrüßt wird vom VDR, dass die Vorgabe, Lehrgänge für Kapitäne als Präsenzlehrgänge und grundsätzlich in deutscher Sprache durchzuführen, entfallen soll, womit den seemännischen Gepflogenheiten in der Praxis Rechnung getragen wird.

Redaktionelles

Nr. 5 Die in § 6 Abs.2 eingefügten Nummern müssten „6 bis 8“ und nicht „7 bis 9“ heißen.

Nr. 50 In § 50 Abs. 4 müsste Nr. 1 gestrichen werden, da keine Nr. 2 folgt.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

VERBAND DEUTSCHER REEDER

