



Stellungnahme des
Verbands Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere
zur
geplanten Änderung der SeeBV

1. Grundsätzliches

Die neue Version existiert im BMVI sicher in einer Lesefassung. Solche Lesefassungen müssen den Verbänden zur Verfügung gestellt werden, um Stellungnahmen nicht unnötig zu erschweren. Die Variante „streiche und ersetze“ widerspricht bei derart umfassenden Änderungen jeglicher Bemühung um Transparenz.

2. §§ 18, 24, 28, 53; Anerkennung von Fahrtzeiten für Erwerb und Aufrechterhalten der Befähigungszeugnisse

Das schon lange bekannte Problem der Anerkennung von Fahrtzeiten und die Inkonsistenz und logische Widersprüchlichkeit der SeeBV werden wider Erwarten nicht korrigiert. Z.B. §18 und §24 bleiben weiterhin inkonsequent und widersprüchlich: WENN nach STCW nur Fahrtzeiten auf Schiffen im Anwendungsbereich des STCW anerkannt werden können (§18), DANN kann in §24 nicht davon abgewichen werden. WENN ABER in §24 davon abgewichen werden kann, ohne das STCW zu verletzen, DANN kann auch in anderen Fällen davon abgewichen werden. Offensichtlich gilt dem BMVI aber der §24 als rechtlich konform mit dem STCW. Dann aber muss Entsprechendes auch für die Anerkennung von Fahrtzeiten für Gültigkeitsverlängerungen auf anderen als den dort genannten Schiffen zumindest in einer Verwaltungsvorschrift des BSH transparent, in sich nicht widersprüchlich und wie in anderen Ländern bezogen auf die Minimalanforderungen des STCW ohne deutsche Zusatzforderungen geregelt werden. Andernfalls dürften im Übrigen auch Schiffe von Flaggenstaaten, die sich auf die Anforderungen des STCW beschränken, nicht mehr deutsche Gewässer befahren, ohne dass die Besatzung die Einhaltung der deutschen Sondervorschriften bei der Verlängerung ihrer Befähigungszeugnisse nachweist.

Feststellung: Anforderungen an Fahrtzeiten, die über das STCW, das den in der Umsetzung beim BSH entscheidenden Begriff *Kauffahrteischiff* bekanntlich nicht kennt, hinausgehen,



Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V.

diskriminieren deutsche Seeleute auf dem internationalen und sogar dem deutschen Arbeitsmarkt in erheblichem Ausmaß, da Inhaber von Befähigungszeugnissen anderer Flaggenstaaten eben diesen Restriktionen nicht unterliegen und dennoch über Anerkennungsvermerke mit ihren Befähigungszeugnissen sogar im deutschen Arbeitsmarkt tätig werden dürfen.

Forderung: Wir erwarten eine klare Regelung in der SeeBV, die neben den Anforderungen des STCW keine deutschen Sondervorschriften bei der Anerkennung von Fahrtzeiten vorsieht; oder zumindest die wirklich verlässliche Zusage der Überarbeitung der entsprechenden Umsetzungsrichtlinie beim BSH unter Beteiligung der betroffenen Interessengruppen, um sicherzustellen, dass diese Forderungen nicht über das STCW hinausgehen.

Angebot: Eine klare und nicht willkürliche Regelung für die Anforderungen an Schiffe, auf denen Fahrtzeiten anerkannt werden können, erfordert einige Detailarbeit. Der VDKS bietet gern an, das BMVI und BSH dabei zu unterstützen und die Fachbereiche Seefahrt ebenfalls für eine Unterstützung zu gewinnen, da nur VDKS und Fachhochschulen über die Kompetenz zur fachlichen Bewertung der Anforderungen und der an Bord spezieller Schiffe zu erwerbenden oder zu erhaltenden Kompetenzen verfügen.

3. Nr. 18/d/bb zu §20: Ausländische Zeugnisse / Anerkennungsvermerke

Die vorgeschlagene Regelung lautet: „Handelt es sich um ein Befähigungszeugnis mit Funktionen auf der Führungsebene, [...]. Liegt der geforderte Kenntnissnachweis bei Antragstellung noch nicht vor, kann einmalig ein auf längstens drei Monate befristeter Anerkennungsvermerk erteilt werden, ~~jedoch nicht für den Dienst als Kapitän.~~“

Feststellung: Die vorgesehene Streichung ist unlogisch und absolut inkonsequent: Wenn der Kapitän für die ordnungsgemäße Ausübung seines Dienstes über diese Kenntnisse verfügen muss, dann gilt dies insbesondere auch in den ersten drei Monaten seiner Tätigkeit. Da das Eintreten von Ereignissen, die diese Kenntnisse voraussetzen, nicht zeitlich befristet ausgesetzt werden kann, ist die vorgesehene Streichung logisch inkonsequent. Könnten aber solche Ereignisse zeitlich befristet ausgeschlossen werden, wäre die Regelung nicht notwendig.

Forderung: Die vorgesehene Streichung darf nicht erfolgen.



Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere e.V.

4. Nr. 55 zu §62: Seeleute-Ausweis

Feststellung: Der VDKS unterstützt ausdrücklich, dass auch Offiziersassistenten, die ihre Ausbildung im Rahmen eines Praktikums während des Studiums absolvieren, einen Seeleute-Ausweis erhalten können. Dies vereinfacht für alle Beteiligten die Abläufe in den Häfen und beim An- und Abmustern erheblich.



Hamburg, den 22.06.2021