

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr und
des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

A: Zielsetzung

Die Verordnung verfolgt das Ziel, eine flexiblere Besetzung von Seeschiffen hinsichtlich der Anzahl und der Qualifikation der Seeleute zu ermöglichen und damit zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Handelsflotte beizutragen.

B. Lösung

Erlaß der Verordnung, die nach §§ 142 Abs. 1, 143 Abs. 1 und 143 b Abs. 1 des Seemannsgesetzes der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

C: Alternativen

Keine.

D. Kosten

Dem Bund, den Küstenländern und Gemeinden entstehen keine Mehrkosten. Die zur Durchführung der Verordnung bei der See-Berufsgenossenschaft entstehenden Kosten sollen durch Gebühren gedeckt werden.

25.01.84

VP - AS - K - R

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr und
des Bundesministers für Arbeit und Sozialordnung

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
14 (34) - 940 04 - Se 25/84

Bonn, den 24. Januar 1984

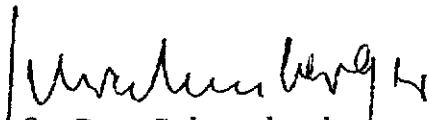
An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr
und dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung zu er-
lassende

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates auf Grund des
Artikels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


(Prof. Dr. Schreckenberger)

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

Vom

Auf Grund des § 142 Abs. 1 Satz 1 und Satz 3, des § 143 Abs. 1 Nr. 7 und Abs. 2 und des § 143 b des Seemannsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9513-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, von denen § 142 Abs. 1 durch Artikel 49 des Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705) geändert und § 143 b durch Artikel 1 Nr. 16 des Gesetzes vom 1. März 1983 (BGBl. I S. 215) eingefügt worden ist, wird vom Bundesminister für Verkehr und vom Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Erster Abschnitt**Allgemeine Vorschriften****§ 1****Anwendungsbereich**

Diese Verordnung gilt für alle Kauffahrteischiffe, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen.

§ 2**Verantwortlichkeit**

(1) Der Kapitän ist dafür verantwortlich, daß

1. das von ihm geführte Schiff gemäß § 6 Abs. 2, 3 und 5, § 7 Abs. 2 bis 6, § 8, § 9 Abs. 1 bis 4 und § 10 Abs. 2 besetzt ist,
2. die Anordnungen der See-Berufsgenossenschaft nach § 5 Abs. 2, § 6 Abs. 1 und 4, § 10 Abs. 1 sowie den §§ 11 und 12 Abs. 1 und 4 befolgt werden,
3. das Schiffsbesatzungszeugnis
 - a) an Bord mitgeführt und
 - b) der See-Berufsgenossenschaft, den Seemannsämtern, den Arbeitsschutzbehörden, dem Bundesgrenzschutz, der Zollverwaltung und der Wasserschutzpolizei der Länder auf Verlangen vorgelegt wird und
4. ein Abdruck des Schiffsbesatzungszeugnisses an geeigneter Stelle an Bord ausgehängt wird.

(2) Der Reeder ist dafür verantwortlich, daß

1. das Schiff gemäß § 6 Abs. 2, 3 und 5, § 7 Abs. 2 bis 6, § 8, § 9 Abs. 1 bis 4 und § 10 Abs. 2 besetzt ist und
2. die Anordnungen der See-Berufsgenossenschaft nach § 5 Abs. 2, § 6 Abs. 1 und 4, § 10 Abs. 1 sowie den §§ 11 und 12 Abs. 1 und 4 befolgt werden.

§ 3**Begriffsbestimmungen**

Die Begriffsbestimmungen in § 2 Abs. 4 Nr. 1 bis 16 und Nr. 23 der Schiffsalicherheitsverordnung vom 30. September 1980 (BGBl. I S. 1833), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. September 1983 (BGBl. I S. 1197), werden angewendet. Im übrigen ist diese Verordnung unter Berücksichtigung der Anlagen 1 und 2 anzuwenden.

§ 4**Schiffsbesatzungszeugnis**

(1) Die See-Berufsgenossenschaft erteilt auf Antrag des Reeders ein Schiffsbesatzungszeugnis nach dem Muster der Anlage 3, wenn die Voraussetzungen der §§ 6 bis 12 oder des § 17 Abs. 1 und hinsichtlich des Funkoffiziers und des Sprechfunkers der Regeln 6 und 7 des Kapitels IV der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1974 zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (BGBl. 1979 II S. 141) vorliegen.

(2) Das Schiffsbesatzungszeugnis ist vom Tag der Ausstellung an zwei Jahre gültig. Die See-Berufsgenossenschaft kann im Einzelfall eine abweichende Gültigkeitsdauer festsetzen.

(3) Das Schiffsbesatzungszeugnis wird ungültig, wenn

1. nach § 12 Abs. 1 oder 4 eine von der Regelbesatzung abweichende Besatzung festgesetzt wird, oder
2. durch Veränderung der für die Stärke oder Zusammensetzung der Besatzung maßgeblichen Merkmale eine andere als die im Schiffsbesatzungszeugnis ausgewiesene Besatzung nach dieser Verordnung erforderlich geworden ist.

(4) Die See-Berufsgenossenschaft zieht das Schiffsbesatzungszeugnis ein, wenn es ungültig geworden ist.

§ 5**Durchführung und Überwachung**

(1) Die See-Berufsgenossenschaft überwacht die Einhaltung der §§ 6 bis 15 und führt die dazu erforderlichen Kontrollen durch. Hierbei bedient sie sich der Vollzugshilfe der Wasserschutzpolizei der Länder nach Maßgabe der Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Ländern über die Ausübung der schiffahrtspolizeilichen Vollzugsaufgaben sowie des Bundesgrenzschutzes und der Zollverwaltung. Die Kontrolle der ordnungs-

mäßigen Besetzung nach § 13 Abs. 2 Satz 2 des Seemannsgesetzes durch die Seemannsämler bleibt unberührt.

(2) Ist für ein Schiff kein Schiffsbesatzungszeugnis ausgestellt worden oder ist ein Schiff nicht entsprechend dem Schiffsbesatzungszeugnis besetzt oder weist das Schiffsbesatzungszeugnis wegen Veränderung der für die Stärke und Zusammensetzung der Besatzung maßgeblichen Merkmale eine zu geringe Besatzung aus und liegt kein Fall des § 15 vor, hat die See-Berufsgenossenschaft das Auslaufen oder die Weiterfahrt zu verbieten oder nur unter Bedingungen oder Auflagen zu gestatten, durch welche die Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen gewährleistet wird.

Zweiter Abschnitt

Regelbesatzung für nicht der Fischerei dienende Kauffahrteischiffe

§ 6

Regelbesatzung

(1) Für Fracht- und Fahrgastschiffe mit einem Bruttoreumgehalt bis zu 212 Registertonnen Freidecker- oder bis zu 300 Registertonnen Voldeckervermessung sowie für Schlepper und Versorgungsschiffe aller Größen wird die Regelbesatzung von der See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall oder für Schiffsgruppen festgesetzt.

(2) Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von über 212 Registertonnen Freidecker- oder 300 Registertonnen Voldeckervermessung müssen, abgesehen von der in § 9 vorgesehenen Regelbesatzung mit Schiffselektrotechnikern und Schiffselektrikern, unbeschadet der §§ 7 und 8 eine Regelbesatzung entsprechend den Tabellen der Anlage 4 haben.

(3) Auf Fahrgastschiffen mit einem Bruttoreumgehalt von über 212 Registertonnen Freidecker- oder 300 Registertonnen Voldeckervermessung ist zusätzlich zu der Regelbesatzung nach Anlage 4 ein weiterer Schiffs-offizier des nautischen Schiffsdienstes erforderlich.

(4) Für Schiffe mit einer höheren Maschinenleistung als in Anlage 4 ausgewiesen wird die Regelbesatzung des Maschinendienstes von der See-Berufsgenossenschaft unter Berücksichtigung des § 7 im Einzelfall oder für Schiffsgruppen festgesetzt.

(5) Die in den Tabellen 1 bis 3 der Anlage 4 für die kleine Fahrt vorgesehenen Regelbesatzungen gelten auch für die über dieses Fahrgebiet hinausgehende Fahrt nach § 138 Abs. 1 des Seemannsgesetzes.

(6) Ein Schiff mit automatisierter Maschinenanlage ist ein Schiff mit endgültig von der See-Berufsgenossenschaft genehmigten Einrichtungen für unbesetzten Maschinenraum oder für eine ferngesteuerte Maschinenanlage mit einer Maschinenleistung bis 1 500 Kilowatt. Für automatisierte Maschinenanlagen gelten die von der See-Berufsgenossenschaft anerkannten Klassifikations- und Bauvorschriften des Germanischen Lloyd oder der von ihr insoweit als gleichwertig anerkannten Klassifikationsgesellschaften.

§ 7

Ergänzende Bestimmungen zur Regelbesatzung

(1) Auf Schiffen mit automatisierter Maschinenanlage mit einer Maschinenleistung bis zu 750 Kilowatt kann die in den Tabellen 2 und 3 der Anlage 4 aufgeführte Fach- oder Hilfskraft des Maschinendienstes entfallen.

(2) Auf Schiffen mit automatisierter Maschinenanlage mit einer Maschinenleistung von weniger als 600 Kilowatt und mit einem Bruttoreumgehalt von über 212 bis 500 Registertonnen Freidecker- oder über 300 bis 1 000 Registertonnen Voldeckervermessung kann der Schiffs-offizier des technischen Schiffsdienstes durch den Inhaber eines nautischen Befähigungszeugnisses ersetzt werden, der auch das erforderliche technische Befähigungs- oder Prüfungszeugnis besitzt. Satz 1 gilt nicht für Schiffe in der Großen Fahrt.

(3) Auf Schiffen ohne automatisierte Maschinenanlage mit einer Maschinenleistung von weniger als 600 Kilowatt und mit einem Bruttoreumgehalt von über 212 bis 300 Registertonnen Freidecker- oder über 300 bis 500 Registertonnen Voldeckervermessung sowie auf Schiffen ohne automatisierte Maschinenanlage mit einer Maschinenleistung von weniger als 1 500 Kilowatt und mit einem Bruttoreumgehalt von über 300 bis 500 Registertonnen Freidecker- oder über 500 bis 1 000 Registertonnen Voldeckervermessung kann eine Fachkraft des Maschinendienstes durch ein Besatzungsmitglied des Decksdienstes mit maschinentechnischem Befähigungszeugnis oder durch einen Schiffsmechaniker ersetzt werden. Satz 1 gilt nicht für Schiffe in der Großen Fahrt.

(4) Auf Schiffen mit einem Bruttoreumgehalt von über 1 600 bis 4 000 Registertonnen Freideckervermessung kann der in der Tabelle 5 der Anlage 4 aufgeführte Bootsmann durch einen Facharbeiter des Decksdienstes ersetzt werden.

(5) Die See-Berufsgenossenschaft kann zulassen, daß Schiffsleute des Decks- oder Maschinendienstes, die in den Tabellen der Anlage 4 in Spalte a aufgeführt sind, im jeweiligen Schiffsdienst wie folgt ersetzt werden:

- a) ein Facharbeiter durch eine Fach- und eine Hilfskraft,
- b) zwei Facharbeiter durch drei Fachkräfte.

(6) Schiffsleute des Decks- und Maschinendienstes, die in den Tabellen der Anlage 4 in Spalte a aufgeführt sind, können im Gesamtschiffsbetrieb, soweit nicht in den Spalten b, c oder d etwas anderes bestimmt ist, wie folgt ersetzt werden:

- a) zwei Fach- oder Hilfskräfte oder eine Fach- und eine Hilfskraft des Decks- oder Maschinendienstes durch einen Schiffsmechaniker,
- b) drei Facharbeiter des Decks- oder Maschinendienstes durch zwei Schiffsmechaniker und
- c) ein Bootsmann und zwei Facharbeiter des Decks- oder Maschinendienstes durch einen Schiffsbetriebsmeister und einen Schiffsmechaniker.

(7) Der Bundesminister für Verkehr kann hinsichtlich der Befugnisse von Kapitänen und Schiffs-offizieren für Schlepper und Versorgungsschiffe und in den Fällen der §§ 11 und 12 Abs. 4 Ausnahmen zulassen.

§ 8

**Gewährleistung
eines ordnungsgemäßen Wachdienstes**

Für die Anwendung der §§ 6 und 7 Abs. 6 gilt zur Durchführung eines ordnungsgemäßen Wachdienstes folgendes:

1. Auf Zwei-Wachen-Schiffen (§§ 138 und 139 des Seemannsgesetzes)

- a) ohne automatisierte Maschinenanlagen bei einer Maschinenleistung von über 1 500 Kilowatt sind zwei wachbefähigte Schiffsleute für den Maschinendienst vorzusehen,
- b) ohne Selbststeuer- und Rufanlage und mit einem Bruttoreumgehalt von über 212 Registertonnen Freidecker- oder 300 Registertonnen Voldeckervermessung sind vier wachbefähigte Schiffsleute für den Decksdienst vorzusehen,
- c) mit Selbststeuer- und Rufanlage müssen die in den Spalten b und c der Tabellen der Anlage 4 vorgesehenen Schiffsleute wachbefähigt für den Decksdienst sein;

2. auf Drei-Wachen-Schiffen

- a) ohne automatisierte Maschinenanlagen bei einer Maschinenleistung von über 1 500 Kilowatt sind drei wachbefähigte Schiffsleute für den Maschinendienst vorzusehen,
- b) ohne Selbststeuer- und Rufanlage und mit einem Bruttoreumgehalt
 - bis 500 Registertonnen Freidecker- oder 1 000 Registertonnen Voldeckervermessung sind fünf,
 - von über 500 bis 8 000 Registertonnen Freidecker- oder 1 000 bis 8 000 Registertonnen Voldeckervermessung sind sechs,
 - von über 8 000 Registertonnen sind neun
 wachbefähigte Schiffsleute für den Decksdienst vorzusehen,

c) mit Selbststeuer- und Rufanlage und mit einem Bruttoreumgehalt

- bis 300 Registertonnen Freidecker- oder 500 Registertonnen Voldeckervermessung sind in der Mittleren Fahrt drei und in der Großen Fahrt vier,
- von über 300 bis 500 Registertonnen Freidecker- oder 500 bis 1 000 Registertonnen Voldeckervermessung sind vier,
- von über 500 bis 1 000 Registertonnen Freidecker- oder 1 000 bis 1 600 Registertonnen Voldeckervermessung sind fünf,
- von über 1 000 bis 1 600 Registertonnen Voldeckervermessung in der Kleinen Fahrt sind vier,
- von über 1 000 bis 1 600 Registertonnen Freidecker- oder 1 600 bis 4 000 Registertonnen Voldeckervermessung sind in der Mittleren Fahrt fünf und in der Großen Fahrt sechs,

- von über 1 600 Registertonnen Freidecker- oder 4 000 Registertonnen Voldeckervermessung sind sechs

wachbefähigte Schiffsleute für den Decksdienst vorzusehen.

§ 9

**Regelbesatzung mit Schiffselektrotechnikern
und Schiffselektrikern****(1) Ein Schiffselektriker ist erforderlich**

1. auf Schiffen in der Großen Fahrt ohne automatisierte Maschinenanlagen und mit einer installierten Generatorleistung von über 700 Kilovoltampere bei Drehstrom oder über 400 Kilowatt bei Gleichstrom;
2. auf Schiffen mit automatisierter Maschinenanlage und einer installierten Generatorleistung von über 1 000 bis 2 600 Kilovoltampere oder einer Maschinenleistung von über 4 000 bis 12 000 Kilowatt.

(2) Der Schiffselektriker kann entfallen

1. auf Schiffen mit einer installierten Generatorleistung bis 1 600 Kilovoltampere oder einer Maschinenleistung bis 7 000 Kilowatt, wenn das Schiff mit drei Schiffsoffizieren des technischen Schiffsdienstes besetzt ist, die mindestens Inhaber des Befähigungszeugnisses zum Schiffsbetriebstechniker W sind;
2. auf Schiffen mit einer installierten Generatorleistung von über 1 600 bis 2 600 Kilovoltampere oder einer Maschinenleistung von über 7 000 bis 12 000 Kilowatt, wenn der Dritte Schiffsoffizier des technischen Schiffsdienstes mindestens das Befähigungszeugnis zum Schiffsbetriebstechniker W besitzt und die Regelbesatzung nach den §§ 6 und 7 um einen Facharbeiter des Maschinendienstes ergänzt wird.

(3) Der Dritte Schiffsoffizier des technischen Schiffsdienstes kann auf Schiffen nach Absatz 2 Nr. 2 entfallen, wenn das Schiff statt mit einem Schiffselektriker mit einem Schiffselektrotechniker besetzt ist und die Regelbesatzung um einen Facharbeiter des Maschinendienstes ergänzt wird.

(4) Ein Schiffselektrotechniker ist auf Schiffen mit automatisierter Maschinenanlage und einer installierten Generatorleistung von über 2 600 Kilovoltampere oder einer Maschinenleistung von über 12 000 Kilowatt erforderlich. Der Schiffselektrotechniker kann entfallen, wenn das Schiff mit vier Schiffsoffizieren des technischen Schiffsdienstes besetzt ist, von denen der Dritte Schiffsoffizier mindestens das Befähigungszeugnis zum Schiffsbetriebstechniker W besitzt.

(5) Entfällt nach Absatz 3 der Dritte Schiffsoffizier des technischen Schiffsdienstes, kann der Schiffselektrotechniker nach Anweisung des leitenden Schiffsoffiziers des technischen Schiffsdienstes in den Bereitschaftsdienst einbezogen werden und damit bei der Betriebsüberwachung mitwirken. Der Schiffselektrotechniker ist nicht berechtigt, selbständig eine Bereitschaftswache zu übernehmen. Die Verantwortlichkeit der Inhaber maschinentechnischer Befähigungszeug-

nisse bleibt unberührt. Zeiten des Bereitschaftsdienstes sind möglichst gleichmäßig auf die Schiffsoffiziere des technischen Schiffsdienstes und den Schiffselektrotechniker zu verteilen. Die Schiffsoffiziere des technischen Schiffsdienstes sind für die Zeiten des Bereitschaftsdienstes des Schiffselektrotechnikers im Wechsel verantwortlich. Die Einteilung ist in das Maschinentagebuch einzutragen.

(6) Ist eine Wellengeneratoranlage vorhanden, die den gesamten Schiffsbetrieb mit Strom versorgt, kann der Berechnung der installierten Generatorleistung anstelle von 1 000 Kilovoltampere 1 500 Kilovoltampere, anstelle von 1 600 Kilovoltampere 2 400 Kilovoltampere und anstelle von 2 600 Kilovoltampere 3 900 Kilovoltampere zugrunde gelegt werden.

Dritter Abschnitt

Regelbesatzung für Fischereifahrzeuge

§ 10

Regelbesatzung

(1) Für Fischereifahrzeuge mit einem Bruttoreumgehalt bis zu 250 Registertonnen wird die Regelbesatzung von der See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall oder für Schiffsgruppen festgesetzt.

(2) Fischereifahrzeuge mit einem Bruttoreumgehalt von über 250 Registertonnen müssen folgende Regelbesatzung haben:

1. bis 450 Registertonnen in der Küstenfischerei und in der Kleinen Hochseefischerei und mit Maschinenleistungen bis zu 750 Kilowatt

	Küstenfischerei und Kleine Hochseefischerei
Kapitän	1
1. nautischer Schiffsoffizier	1
Leitender technischer Schiffsoffizier	1
Facharbeiter Deck	4
Hilfskräfte Deck	1

2. über 450 Registertonnen in der Küstenfischerei und in der Kleinen Hochseefischerei und von über 250 Registertonnen in der Großen Hochseefischerei

a) Frischfischschiffe

	Küstenfischerei, Kleine Hochseefischerei und Große Hochseefischerei
Kapitän	1
1. nautischer Schiffsoffizier	1
2. nautischer Schiffsoffizier	1
Leitender technischer Schiffsoffizier	1
2. technischer Schiffsoffizier	1
3. technischer Schiffsoffizier	1

	Küstenfischerei, Kleine Hochseefischerei und Große Hochseefischerei
Facharbeiter Deck	6
Fachkräfte Deck	3
Hilfskräfte Deck	1
Facharbeiter Maschine	1
Fachkräfte Maschine	—
Hilfskräfte Maschine	1

b) Fangfabrikschiffe

	Küstenfischerei, Kleine Hochseefischerei und Große Hochseefischerei
Kapitän	1
1. nautischer Schiffsoffizier	1
2. nautischer Schiffsoffizier	1
3. nautischer Schiffsoffizier	1
Leitender technischer Schiffsoffizier	1
2. technischer Schiffsoffizier	1
3. technischer Schiffsoffizier	1
Elektriker	1
Facharbeiter Deck	7
Fachkräfte Deck	3
Hilfskräfte Deck	3
Facharbeiter Maschine	1
Fachkräfte Maschine	1
Hilfskräfte Maschine	1

(3) Frischfischschiffe und Fangfabrikschiffe mit automatisierten Maschinenanlagen können mit einem Schiffsoffizier des technischen Schiffsdienstes weniger besetzt sein.

Vierter Abschnitt

Abweichungen von der Regelbesatzung, Schiffsbesatzungsausschuß, Ausnahmefälle

§ 11

Regelbesatzung in besonderen Fällen

Die See-Berufsgenossenschaft bestimmt im Einzelfall die Regelbesatzung für

1. Bäderboote, Sportanglerfahrzeuge, Kleinfahrzeuge und Ausbildungsfahrzeuge,
2. Taucherfahrzeuge, Bergungsfahrzeuge, Assistenzschlepper, Bagger, schwimmende Arbeitsgeräte und Schiffe ohne Antrieb,
3. sonstige Schiffe oder Schwimmkörper, deren Besatzung durch die §§ 6 bis 10 nicht geregelt ist, soweit

diese Fahrzeuge auf See oder auf Seeschiffahrtstraßen gefahren oder fortbewegt werden sollen. § 7 Abs. 7 bleibt unberührt.

§ 12

Abweichungen von der Regelbesatzung

(1) Die See-Berufsgenossenschaft kann auf Antrag eine von der Regelbesatzung nach den §§ 6 bis 11 abweichende Besatzung festsetzen.

(2) Antragsberechtigte sind

1. der Reeder,
2. der zuständige Seebetriebsrat, Betriebsrat oder die zuständige Bordvertretung oder, falls keine Arbeitnehmervertretung vorhanden ist, zwei Besatzungsmitglieder,
3. die Arbeitsschutzbehörden.

(3) Die See-Berufsgenossenschaft hat vor ihrer Entscheidung den Schiffsbesatzungsausschuß (§ 13) zu hören und der Arbeitsschutzbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben. Bei ihrer Entscheidung hat sie die Schiffsicherheit, den sicheren Wachdienst, den Arbeitsschutz sowie die betrieblichen Voraussetzungen, insbesondere den Schiffstyp, den Automationsstand, die Ausrüstung, das Einsatzgebiet, die Hafenfolge und die Art der zu befördernden Ladung zu beachten. Sofern Wohnraum für die Besatzung nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung steht, darf dies bei der Entscheidung nicht berücksichtigt werden.

(4) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 und unbeschadet des § 7 Abs. 7 kann die See-Berufsgenossenschaft auf Antrag des Reeders ohne Anhörung des Schiffsbesatzungsausschusses eine von den §§ 6 bis 11 abweichende Besatzung festsetzen für

1. Fahrten auf Binnenschiffahrtstraßen,
2. Fahrten auf Seeschiffahrtstraßen, wenn der Fahrtbereich des Schiffes die Grenze der Seefahrt nur unwesentlich überschreitet,
3. a) Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt bis zu 1 000 Registertonnen und
b) Fahrgastschiffe,
die in der Küstenfahrt innerhalb von 24 Stunden nicht länger als zehn Stunden fahren dürfen,
4. Fahrzeuge nach § 11 Nr. 2 für zeitlich begrenzte Fahrten oder Einsätze in Küstennähe,
5. offene oder teilweise gedeckte Fischereifahrzeuge in der Küstenfischerei,
6. Spezialfahrzeuge der Muschelfischerei, die in den Gewässern vor der deutschen Ostseeküste sowie zwischen der deutschen Nordseeküste und den vorgelagerten Inseln mit Ausnahme der Insel Helgoland eingesetzt sind.

§ 13

Schiffsbesatzungsausschuß

(1) Bei der See-Berufsgenossenschaft wird ein Schiffsbesatzungsausschuß gebildet, der sich paritätisch

aus Vertretern der Reederverbände und der Gewerkschaften zusammensetzt.

(2) Die Mitglieder werden von der See-Berufsgenossenschaft auf Vorschlag der Reederverbände und der Gewerkschaften für jeweils zwei Jahre berufen. Hierbei sind die verschiedenen Zweige der Seeschifffahrt zu berücksichtigen. Die Mitgliedschaft ist ehrenamtlich.

§ 14

Zulassung von Besatzungsmitgliedern mit ausländischer Ausbildung

(1) Der Bundesminister für Verkehr oder die von ihm bestimmte Wasser- und Schifffahrtsdirektion kann Inhaber ausländischer Befähigungszeugnisse zum Dienst als Schiffsoffizier des nautischen oder technischen Schiffsdienstes zulassen, sofern ihre Ausbildung und Befugnisse denen der Inhaber deutscher Befähigungszeugnisse gleichwertig sind und sie über ausreichende deutsche Sprachkenntnisse verfügen.

(2) Die See-Berufsgenossenschaft kann Personen mit einer ausländischen Ausbildung zum Dienst als Facharbeiter des Decks- oder Maschinendienstes zulassen, sofern ihre Ausbildung der Ausbildung der in Anlage 1 Teil B Abschnitt IV, V und VI aufgeführten Facharbeiter gleichwertig ist und die im Interesse der Schiffsicherheit notwendige sprachliche Verständigung an Bord gewährleistet ist.

§ 15

Ausnahmefälle und Ausnahmegenehmigungen

(1) Entsteht während der Seereise aus unabwendbaren Gründen eine Unterbesetzung, hat der Kapitän die Besatzung spätestens im nächsten Bestimmungshafen zu ergänzen. Ist im Bestimmungshafen eine Ergänzung der Besatzung nicht möglich, so kann die See-Berufsgenossenschaft das Weiterfahren des Schiffes mit einer kleineren Besatzungszahl oder mit Besatzungsmitgliedern einer geringeren Qualifikation zulassen.

(2) Entsteht vor Antritt der Seereise aus unabwendbaren Gründen eine Unterbesetzung, darf der Kapitän die Reise nur antreten, wenn Brücke, Ruder, Ausguck und Maschine ordnungsgemäß besetzt werden können. Absatz 1 gilt entsprechend.

(3) Der Kapitän hat im Falle des Absatzes 1 und des Absatzes 2 Satz 2

1. einen Vermerk mit Begründung und Angabe der zur Ergänzung der Besatzung getroffenen Maßnahmen in das Schiffstagebuch einzutragen,
2. eine Abschrift dieser Tagebucheintragung mit Angabe der Gründe, weshalb er das Schiff trotz Unterbesetzung noch für seetüchtig gehalten hat, spätestens vom nächsten Bestimmungshafen der See-Berufsgenossenschaft und der zuständigen Arbeitsschutzbehörde zu übersenden und
3. vor dem Auslaufen aus diesem Bestimmungshafen die See-Berufsgenossenschaft über die vorgenommene Ergänzung der Besatzung zu unterrichten.

Fünfter Abschnitt
Ordnungswidrigkeiten, Übergangsvorschrift

§ 16

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 125 Nr. 8 und des § 126 Nr. 7 des Seemannsgesetzes handelt, wer als Kapitän vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 2 Abs. 1 Nr. 1 ein Schiff führt, das nicht ordnungsgemäß besetzt ist.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 125 Nr. 8 des Seemannsgesetzes handelt, wer als Kapitän vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Abs. 1 Nr. 2 einer vollziehbaren Anordnung nach § 5 Abs. 2, § 6 Abs. 1 oder 4, § 10 Abs. 1 sowie § 11 oder § 12 Abs. 1 oder 4 zuwiderhandelt,
2. entgegen § 2 Abs. 1 Nr. 3 des Schiffsbesatzungszeugnis an Bord nicht mitführt oder auf Verlangen nicht vorlegt,
3. entgegen § 15 Abs. 1 Satz 1 oder entgegen § 15 Abs. 2 Satz 2 die Besatzung nicht ergänzt,
4. entgegen § 15 Abs. 2 Satz 1 die Reise antritt oder
5. einer Verpflichtung nach § 15 Abs. 3 zuwiderhandelt.

(3) Ordnungswidrig im Sinne des § 127 Nr. 4 und 5 des Seemannsgesetzes handelt, wer als Reeder vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 2 Abs. 2 Nr. 1 das Schiff nicht ordnungsgemäß besetzt.

(4) Ordnungswidrig im Sinne des § 127 Nr. 4 des Seemannsgesetzes handelt, wer als Reeder vorsätzlich oder fahrlässig entgegen § 2 Abs. 2 Nr. 2 einer vollziehbaren Anordnung nach § 5 Abs. 2, § 6 Abs. 1 oder 4, § 10 Abs. 1 sowie § 11 oder § 12 Abs. 1 oder 4 zuwiderhandelt.

§ 17

Übergangsvorschrift

(1) Die Gültigkeit eines vor Inkrafttreten dieser Verordnung ausgestellten Schiffsbesatzungszeugnisses wird durch das Inkrafttreten dieser Verordnung nicht berührt. Innerhalb eines Jahres nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung kann der Reeder anstelle der Regelbesatzung nach dieser Verordnung die auf Grund der bisherigen Vorschriften zugelassene Besatzung in das Schiffsbesatzungszeugnis eintragen lassen; die Gültigkeitsdauer eines solchen Zeugnisses ist auf zwei Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung beschränkt.

(2) Bei Schiffen, deren Vermessungsergebnis im Schiffsmeßbrief als Bruttoreaumzahl ausgewiesen ist, entspricht unbeschadet des Satzes 2 diese Bruttoreumzahl bei der Anwendung dieser Verordnung der Zahl der Registertonnen als Volldecker. Wird zusätzlich in einer Bescheinigung das Vermessungsergebnis in Registertonnen festgestellt, ist dieses Ergebnis anzuwenden.

§ 18

Berlin-Klausel

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 148 des Seemannsgesetzes auch im Land Berlin.

§ 19

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt mit Ausnahme der in Satz 2 genannten Bestimmungen am Tage nach der Verkündung in Kraft. § 2 Abs. 1 Nr. 3 und 4 und § 16 Abs. 2 Nr. 2 treten am 15. Mai 1984 in Kraft.

Bonn, den

1984

Der Bundesminister für Verkehr

Der Bundesminister
für Arbeit und Sozialordnung

Teil A

Allgemeine Begriffsbestimmungen

Abschnitt I

Im Sinne der Verordnung ist

1. **Fischereifahrzeug:** ein Fahrzeug, das für den gewerblichen Fang von Fischen und anderen Lebewesen des Meeres verwendet wird;
2. **Frachtschiff:** ein Schiff, das weder Fahrgastschiff noch Fischereifahrzeug noch ein Fahrzeug nach § 11 ist;
3. **Volldecker:** ein Schiff, das nach Anhang 1 oder Anhang 1 A der Oslo-Regeln vermessen ist;
4. **Freidecker:** ein Schiff, das nach Anhang 1 B der Oslo-Regeln vermessen ist;
5. **Maschinenleistung:** die durch das Klassenzertifikat des Germanischen Lloyd zur Maschinenanlage ausgewiesene Nennleistung
bei Motorschiffen der Hauptantriebsmotoren in Kilowatt;
bei Dampf- und Gasturbinenschiffen der Hauptantriebsmaschine in Kilowatt;
bei Schiffen mit Wellengeneratoranlage der Hauptantriebsanlage in Kilowatt abzüglich der im Klassenzertifikat ausgewiesenen Nennleistung der Wellengeneratoren in Kilowatt.
Bei Schiffen, die kein Klassenzertifikat des Germanischen Lloyd mitführen, gilt als Maschinenleistung die im Fahrerlaubnißschein der See-Berufsgenossenschaft ausgewiesene Leistung der Hauptantriebsanlage in Kilowatt.
6. **Generatorleistung:** die im Klassenzertifikat des Germanischen Lloyd ausgewiesene Leistung oder die im Fahrerlaubnißschein der See-Berufsgenossenschaft ausgewiesene installierte Leistung der Generatoren und Wellengeneratoren
a) bei Gleichstromanlagen in Kilowatt,
b) bei Wechselstromanlagen in Kilovoltampere.
7. **Gesamtschiffsbetrieb:** ein Schiffsbetrieb mit Einsatz von Besatzungsmitgliedern sowohl im Decks- als auch im Maschinendienst;
8. **Rufanlage:** eine Rufanlage, die den Anforderungen des Abschnitts II entspricht;
9. **Festmacherwinde:** eine Winde, deren Festmacherleine fest auf der Leinentrommel gefahren wird und die selbständig betrieben werden kann;
10. **Seefahrtszeit:** die im Seefahrtbuch bescheinigten Fahrzeiten auf Schiffen, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen, sowie die gesetzlichen

oder tariflichen Urlaubszeiten und die Ausgleichstage nach § 91 Abs. 3 Satz 3 oder § 100 Abs. 5 Satz 2 des Seemannsgesetzes.

Abschnitt II

Anforderungen an die Rufanlage

Die Rufanlage muß nachstehenden Anforderungen entsprechen:

Von der Brücke aus müssen

die Wohnräume

des Kapitäns, der nautischen Schiffsoffiziere, des leitenden technischen Schiffsoffiziers (nur auf Schiffen mit zeitweise unbesetztem Maschinenraum),
des Funkoffiziers oder des Sprechfunkers, des Schiffselektrotechnikers oder des Schiffselektrikers

die Kammern der für den Decksdienst vorgesehenen Schiffsleute sowie

die Messen und Aufenthaltsräume

erreicht werden können.

Die Sprechverbindung muß in beiden Richtungen möglich sein.

Die Anlage muß so angebracht sein, daß sie nicht von den Kojen aus bedient und nicht von der Kammer aus abgestellt werden kann. Ferner darf die Anlage nicht so beschaffen sein, daß durch sie das in den Wohnräumen gesprochene Wort unbefugt gehört werden kann.

Die Rufanlage muß unabhängig von und vorrangig vor anderen vorhandenen Sprechverbindungen betrieben werden können.

Die Rufanlage muß an das Notstromaggregat angeschlossen sein oder bei Ausfall der Hauptstromversorgung betriebsklar bleiben. Die für die Funkstation bestimmte Notstromquelle darf nicht angezapft werden.

Das Rufsignal muß so eingestellt sein, daß es nicht Personen in benachbarten Kammern stört.

Der See-Berufsgenossenschaft sind schematische Zeichnungen mit Angabe der anwählbaren Kammern zur Genehmigung einzureichen. Sind auf einem Schiff bereits Sprechverbindungen von der Brücke aus vorhanden, dann sind diese in diese Pläne einzuzichnen.

Von der See-Berufsgenossenschaft muß festgestellt sein, daß die Anlage diesen Anforderungen entspricht und daß sie einwandfrei arbeitet.

Andere – auch nichtelektrische – Sprechverbindungen können als gleichwertig anerkannt werden.

Teil B

Bedeutung der einzelnen Qualifikationen der Kapitäne, Schiffsoffiziere und sonstiger Besatzungsmitglieder

Abschnitt I

Kapitäne, Schiffsoffiziere

Die Befugnisse der Kapitäne und Schiffsoffiziere des nautischen und technischen Schiffsdienstes richten sich nach den §§ 4 bis 6 der Schiffsoffiziers-Ausbildungsverordnung vom (BGBl. I S.).

Abschnitt II

Schiffselektrotechniker, Schiffselektriker

1. Schiffselektrotechniker ist, wer die Abschlußprüfung des Studiums der Elektrotechnik oder eines anderen einschlägigen Studiums an einer Hochschule oder einer zweijährigen Fachschule, Fachrichtung Elektrotechnik oder Schiffselektrotechnik, bestanden hat.
2. Die Aufgaben eines Schiffselektrotechnikers kann auch wahrnehmen, wer vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung mindestens drei Jahre als Schiffselektriker auf Schiffen mit automatisierten Maschinenanlagen nach § 6 Abs. 6 gefahren ist.
3. Schiffselektriker ist, wer den Facharbeiter-/Gesellenbrief in einem Beruf des Berufsfeldes Elektrotechnik oder in einem anderen einschlägigen Beruf besitzt.
4. Die Aufgaben eines Schiffselektrikers kann auch wahrnehmen, wer vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung mindestens sechs Monate als Schiffselektriker oder als Schiffselektrikerassistent zur See gefahren ist.
5. Schiffselektrotechniker nach Nummer 1 und Schiffselektriker nach Nummer 3 müssen an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang teilgenommen haben.
6. Der Bundesminister für Verkehr kann die militärfachliche Ausbildung in der Verwendungsreihe Elektrotechnik und entsprechende Tätigkeiten auf Seefahrzeugen der Marine als Nachweis der Befähigung zum Schiffselektrotechniker oder Schiffselektriker anerkennen.

Abschnitt III

Besatzungsmitglieder im Gesamtschiffsbetrieb

Besatzungsmitglieder im Gesamtschiffsbetrieb sind

1. Schiffsbetriebsmeister, die den Schiffsbetriebsmeisterbrief nach der Schiffsbetriebsmeister-

Verordnung vom 18. April 1978 (BGBl. I S. 514) besitzen;

2. Schiffsmechaniker, die den Schiffsmechanikerbrief nach der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung vom 24. März 1983 (BGBl. I S. 338) besitzen.

Abschnitt IV

Schiffsleute des Decksdienstes auf nicht der Fischerei dienenden Kauffahrteischiffen

1. Schiffsleute des Decksdienstes auf nicht der Fischerei dienenden Kauffahrteischiffen sind
 - 1.1 Bootsleute, die erfolgreich an einer von der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V. anerkannten Fortbildung zum Bootsmann teilgenommen haben, oder nach Erwerb des Matrosenbriefes nach der Matrosen-Ausbildungsordnung vom 23. Mai 1975 (BGBl. I S. 1264) oder nach der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9513-3, veröffentlichten bereinigten Fassung eine Seefahrzeit von mindestens zwei Jahren als Matrose abgeleistet haben, oder ohne im Besitz des Matrosenbriefes zu sein, vor dem 1. Januar 1974 als Bootsleute zur See gefahren sind;
 - 1.2 Facharbeiter mit Matrosenbrief nach der Matrosen-Ausbildungsordnung oder nach der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen;
 - 1.3 Fachkräfte, die nach Erwerb des Facharbeiter-/Gesellenbriefes in einem Beruf des Berufsfeldes Metalltechnik oder Holztechnik oder in einem anderen einschlägigen metall- oder Holzverarbeitenden Beruf an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang teilgenommen und eine Seefahrzeit von mindestens sechs Monaten im Decksdienst auf nicht der Fischerei dienenden Kauffahrteischiffen abgeleistet haben, oder an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang teilgenommen und entweder eine Seefahrzeit von mindestens zwei Jahren vor Vollendung des 18. Lebensjahres oder von mindestens einem Jahr nach Vollendung des 18. Lebensjahres im Decksdienst auf nicht

der Fischerei dienenden Kauffahrteischiffen abgeleistet haben;

- 1.4 Hilfskräfte, die als Schiffsleute nicht in Nummer 1.1 bis 1.3 aufgeführt sind, aber an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang teilgenommen haben.
2. Als Bootsleute im Sinne der Nummer 1.1 gelten auch Schiffsbetriebsmeister.
3. Als Facharbeiter im Sinne der Nummer 1.2 gelten auch
 - 3.1 Schiffsbetriebsmeister und Schiffsmechaniker;
 - 3.2 Schiffsleute ohne Matrosenbrief, die nach der Verordnung über die Eignung und Befähigung der Schiffsleute des Decksdienstes auf Kauffahrteischiffen Anspruch auf Ausstellung eines Matrosenbriefes ohne Ablegen einer Prüfung gehabt haben;
 - 3.3 Schiffsleute mit einer vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung gelegenen Seefahrtszeit von mindestens sechs Monaten als Bootsmann, Zimmermann, Decksschlosser oder Pumpenmann;
 - 3.4 Zimmerleute, Decksschlosser und Pumpenleute mit einer erfolgreich abgeschlossenen Ausbildung in einem einschlägigen Ausbildungsberuf und einer Seefahrtszeit von mindestens sechs Monaten im Decksdienst.
4. Als Fachkräfte im Sinne der Nummer 1.3 gelten auch
 - 4.1 Offiziersassistenten ohne abgeschlossene Berufsausbildung nach § 18 der Schiffs-offiziers-Ausbildungsverordnung;
 - 4.2 Auszubildende nach der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung im zweiten und dritten Ausbildungsjahr, wenn der Auszubildende das schulische Berufsgrundbildungsjahr im Berufsfeld Metalltechnik abgeleistet hat, jedoch erst im dritten Ausbildungsjahr;
 - 4.3 Auszubildende nach der Matrosen-Ausbildungsverordnung im dritten Ausbildungsjahr (Leichtmatrose);
 - 4.4 Auszubildende nach der Matrosen-Ausbildungsverordnung im zweiten Ausbildungsjahr (Jungmann), wenn mindestens ein Facharbeiter nach Nummer 1.2 gefahren wird;
 - 4.5 Zimmerleute, Decksschlosser und Pumpenleute mit einer erfolgreich abgeschlossenen Ausbildung in einem einschlägigen Ausbildungsberuf, die an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang teilgenommen und eine Seefahrtszeit von weniger als sechs Monaten im Decksdienst abgeleistet haben.
5. Schiffsleute mit einer vor Inkrafttreten dieser Verordnung gelegenen Seefahrtszeit im Decksdienst auf nicht der Fischerei dienenden Kauffahrteischiffen brauchen an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang nicht teilgenommen zu haben.

Abschnitt V

Schiffsleute des Decksdienstes auf Fischereifahrzeugen

1. Schiffsleute des Decksdienstes auf Fischereifahrzeugen in der Großen Hochseefischerei sind
 - 1.1 Facharbeiter
 - 1.1.1 Bestleute und Netzmacher,
 - 1.1.2 Schiffsleute nach Abschnitt IV Nummer 1.2 und 3.2 und Schiffsmechaniker mit einer Seefahrtszeit von mindestens sechs Monaten im Decksdienst auf Fischereifahrzeugen,
 - 1.1.3 Fischwirte mit abgeschlossener Berufsausbildung und einer Seefahrtszeit von mindestens sechs Monaten im Decksdienst auf Fischereifahrzeugen in der Großen Hochseefischerei,
 - 1.1.4 Schiffsleute mit einer Seefahrtszeit von mindestens 27 Monaten im Decksdienst auf Fischereifahrzeugen;
 - 1.2 Fachkräfte
 - 1.2.1 Schiffsleute nach Abschnitt IV Nummer 1.2 und 3.2 und Schiffsmechaniker mit einer Seefahrtszeit von weniger als sechs Monaten im Decksdienst auf Fischereifahrzeugen,
 - 1.2.2 Fischwirte mit abgeschlossener Berufsausbildung mit einer Seefahrtszeit von weniger als sechs Monaten im Decksdienst auf Fischereifahrzeugen in der Großen Hochseefischerei,
 - 1.2.3 Schiffsleute mit abgeschlossener Berufsausbildung, die an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang teilgenommen und eine Seefahrtszeit von mindestens sechs Monaten im Decksdienst auf Fischereifahrzeugen abgeleistet haben,
 - 1.2.4 Schiffsleute, die an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang teilgenommen und entweder eine Seefahrtszeit von mindestens zwei Jahren vor Vollendung des 18. Lebensjahres oder von mindestens einem Jahr nach Vollendung des 18. Lebensjahres im Decksdienst auf Fischereifahrzeugen abgeleistet haben;
- 1.3 Hilfskräfte, die als Schiffsleute nicht in Nummer 1.1 und 1.2 aufgeführt sind, aber an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang teilgenommen haben. Die Seebertugsgenossenschaft kann Personen, die am Sicherheitslehrgang nicht teilgenommen haben, für höchstens sechs Monate als Hilfskräfte zulassen.
2. Schiffsleute des Decksdienstes auf Fischereifahrzeugen in der Kleinen Hochseefischerei und in der Küstenfischerei sind
 - 2.1 Facharbeiter
 - 2.1.1 Bestleute und Fischwirte,
 - 2.1.2 Schiffsleute nach Abschnitt IV Nummer 1.2 und 3.2 mit einer Seefahrtszeit von mindestens sechs Monaten im Decksdienst auf Fischereifahrzeugen,

2.1.3 Schiffsleute mit einer Seefahrtszeit von mindestens 27 Monaten im Decksdienst auf Fischereifahrzeugen;

2.2 Fachkräfte

2.2.1 Schiffsleute nach Abschnitt IV Nummer 1.2 und 3.2 mit einer Seefahrtszeit von weniger als sechs Monaten im Decksdienst auf Fischereifahrzeugen,

2.2.2 Auszubildende nach der Verordnung über die Berufsausbildung zum Fischwirt vom 18. November 1972 (BGBl. I S. 2136) im letzten Ausbildungsjahr,

2.2.3 Schiffsleute nach Nummer 1.2.4;

2.3 Hilfskräfte, die als Schiffsleute nicht in Nummer 2.1 und 2.2 aufgeführt sind, aber an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang teilgenommen haben. Die See-Berufsgenossenschaft kann Personen, die am Sicherheitslehrgang nicht teilgenommen haben, für höchstens sechs Monate als Hilfskräfte zulassen.

3. Schiffsleute mit einer vor Inkrafttreten dieser Verordnung gelegenen Seefahrtszeit im Decksdienst brauchen an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang nicht teilgenommen zu haben.

Abschnitt VI

Schiffsleute des Maschinendienstes auf Kauffahrteischiffen

1. Schiffsleute des Maschinendienstes auf Kauffahrteischiffen sind

1.1 Facharbeiter,

die erfolgreich an einer von der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e. V. anerkannten Fortbildung zum Maschinenvormann teilgenommen haben, oder

nach Erwerb des Facharbeiter-/Gesellenbriefes in einem Beruf des Berufsfeldes Metalltechnik oder Elektrotechnik oder in einem anderen einschlägigen metallverarbeitenden oder elektrotechnischen Beruf eine Seefahrtszeit von mindestens sechs Monaten im Maschinendienst abgeleistet haben;

1.2 Fachkräfte,

die nach Erwerb des Facharbeiter-/Gesellenbriefes in einem Beruf des Berufsfeldes Metalltechnik oder Elektrotechnik oder in einem anderen einschlägigen metallverarbeitenden oder elektrotechnischen Beruf an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang teilgenommen und eine Seefahrtszeit von weniger als sechs Monaten im Maschinendienst abgeleistet haben, oder

an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang teilgenommen und eine Seefahrtszeit von mindestens einem Jahr nach Vollendung des 18. Lebensjahres im Maschinendienst abgeleistet haben;

1.3 Hilfskräfte, die als Schiffsleute nicht in Nummer 1.1 und 1.2 aufgeführt sind, aber an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang teilgenommen haben.

2. Als Facharbeiter im Sinne der Nummer 1.1 gelten auch

2.1 Schiffsbetriebsmeister und Schiffsmechaniker;

2.2 Schiffsleute ohne Facharbeiter-/Gesellenbrief mit einer vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung gelegenen Seefahrtszeit von mindestens sechs Monaten als Maschinenwart, Heizer, Hilfskesselwärter oder Lagerhalter.

3. Als Fachkräfte im Sinne der Nummer 1.2 gelten auch

3.1 Offiziersassistenten ohne abgeschlossene Berufsausbildung nach § 23 der Schiffs-offiziers-Ausbildungsverordnung;

3.2 Auszubildende nach der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung im zweiten und dritten Ausbildungsjahr, wenn der Auszubildende das schulische Berufsgrundbildungsjahr im Berufsfeld Metalltechnik abgeleistet hat, jedoch erst im dritten Ausbildungsjahr;

3.3 Auszubildende nach der Matrosen-Ausbildungsordnung im dritten Ausbildungsjahr (Leichtmatrose).

4. Schiffsleute mit einer vor Inkrafttreten dieser Verordnung gelegenen Seefahrtszeit im Maschinendienst brauchen an einem vom Bundesminister für Verkehr anerkannten Sicherheitslehrgang nicht teilgenommen zu haben.

Anforderungen an die Qualifikation der wachbefähigten Schiffsleute

Als wachbefähigte Schiffsleute gelten

1. Im Gesamtschiffsbetrieb:
Besatzungsmitglieder nach Anlage 1 Abschnitt III.
2. Im Decksdienst:
 - 2.1 Besatzungsmitglieder nach Anlage 1 Abschnitt IV Nummer 1.1 bis 1.3 und Nummer 2 bis 4 und
 - 2.2 Besatzungsmitglieder nach Anlage 1 Abschnitt IV Nummer 1.4, die entweder mindestens sechs Monate Aufgaben im Brückenwachdienst unter unmittelbarer Aufsicht des Kapitäns oder des nautischen Wachoffiziers wahrgenommen haben oder die mit Erfolg eine besondere Ausbildung an Land oder an Bord von Schiffen abgeschlossen haben und mindestens zwei Monate zur See gefahren sind oder die während der letzten fünf Jahre vor dem 28. April 1984 in entsprechender Eigenschaft mindestens ein Jahr im Decksdienst zur See gefahren sind.
3. Im Maschinendienst:
 - 3.1 Besatzungsmitglieder nach Anlage 1 Abschnitt VI Nummer 1.1 und 1.2, Nummer 2 und 3 und
 - 3.2 Besatzungsmitglieder nach Anlage 1 Abschnitt VI Nummer 1.3, die entweder mindestens sechs Monate im Maschinendienst zur See gefahren sind oder die während der letzten fünf Jahre vor dem 28. April 1984 in entsprechender Eigenschaft mindestens ein Jahr im Maschinendienst zur See gefahren sind.

Anlage 3
(zu § 4 Abs. 1)

Muster des Schiffsbesatzungszeugnisses
im Format DIN A4

(Bundesadler)

Bundesrepublik Deutschland

Schiffsbesatzungszeugnis
Document of safe manning

Ausgestellt im Namen der Bundesrepublik Deutschland durch die See-Berufsgenossenschaft
Issued on behalf of the Federal Republic of Germany by the See-Berufsgenossenschaft

Schiffsname:		
Name of Ship		
Schiffsart:	Heimathafen:	
Type of Ship	Port of registry	
Unterscheidungssignal:	Bruttoreaumeinheit:	
Distinctive number or letters	Gross tonnage	
Maschinenleistung:	Generatorleistung:	
Propulsion Power	Generator Power	
Fahrtgebiet:		
Trading area		
Automationsgrad der Maschine:	Selbststeuer:	Rufanlage:
Grade of automation of machinery plant	Automatic Pilot	Inter communication system
Festmacherwinden:	vorn:	hinten:
Mooringwinches	fore	aft

Es wird hiermit bescheinigt, daß das Schiff entsprechend der Schiffsbesatzungsverordnung und der IMO (IMCO)-Resolution A. 481 (XII) vom 19. November 1961 für die Durchführung von Seereisen im oben angegebenen Fahrtgebiet als ordnungsgemäß besetzt anzusehen ist, wenn auf ihm mindestens die in diesem Schiffsbesatzungszeugnis aufgeführte Besatzung gefahren wird.

This is to certify that, under the provisions of the Schiffsbesatzungsverordnung and of IMO (IMCO) Resolution A. 481 (XII) of 19 November 1961, the ship is considered to be safely manned if, whenever it proceeds to sea in the above mentioned trading area, its complement corresponds to, or exceeds, the one specified in this Document of Safe Manning.

Kapitän:	Schiffselektriker:	Bemerkungen: Remarks
Master	Electrician	
1. naut. Schiffsoffizier:	Schiffsbetriebsmeister:	
Chief Mate	Head of Deck and Engine Ratings	
2. naut. Schiffsoffizier:	Bootsmann:	
2nd Deck Officer	Boatswain	
3. naut. Schiffsoffizier:	Schiffsmechaniker:	
3rd Deck Officer	Multi Purpose Rating Licensed	
Leitender techn. Schiffsoffizier:	Facharbeiter Deck:	
Chief Engineer Officer	Deck Rating Licensed	
2. techn. Schiffsoffizier:	Fachkraft Deck:	
2nd Engineer Officer	Deck Rating	
3. techn. Schiffsoffizier:	Hilfskraft Deck:	
3rd Engineer Officer	Deck Hand	
Funkoffizier:	Facharbeiter Maschine:	
Radio Officer	Engine Room Rating Licensed	
Sprechfunker:	Fachkraft Maschine:	
Radiotelephone Operator	Engine Room Rating	
Schiffselektrotechniker:	Hilfskraft Maschine:	
Electrical Technician	Engine Room Hand	
Gesamtzahl:		
Total Number		

Dieses Schiffsbesatzungszeugnis gilt bis zum
This Document of Safe Manning will remain in force until

Ausgestellt in Hamburg am
Issued in Hamburg on

(Dienstsegel)

See-Berufsgenossenschaft
— Schiffssicherheitsabteilung —

(Unterschrift)
(Signature of issuing official)

Die Spalten der nachfolgenden Tabellen 1 bis 5 haben folgende Bedeutung:

Spalte K Schiffe ohne Selbststeuer- und Rufanlage, ohne Festmacherwinden und ohne automatisierte Maschinenanlage;

Spalte A Schiffe mit Selbststeuer- und Rufanlage und mit automatisierter Maschinenanlage und bei einem Bruttoreaumgehalt von über 4 000 bis 10 000 Registertonnen mit je 2 Festmacherwinden vorn und achtern oder bei einem Bruttoreumgehalt von über 10 000 Registertonnen mit je 3 Festmacherwinden vorn und achtern;

Spalte a Einsatz von Schiffsteuten entweder im Decks- oder Maschinendienst;

Spalten b, c und d Einsatz von Besatzungsmitgliedern im Gesamtschiffsbetrieb.

Schiffe mit Selbststeuer- und Rufanlage und Festmacherwinden aber ohne automatisierte Maschinenanlage und Schiffe mit automatisierter Maschinenanlage aber ohne Selbststeuer- und Rufanlage und Festmacherwinden gehören nur für den Bereich, dessen Voraussetzungen sie erfüllen, zur Spalte A.

1. Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von über 212 bis 300 Registertonnen Freidecker- oder über 300 bis 500 Registertonnen Voldeckervermessung und mit einer Maschinenleistung bis 600 Kilowatt.

	Küstenfahrt und Kleine Fahrt			Mittlere Fahrt			Große Fahrt		
	K	A		K	A		K	A	
	a	a	b	a	a	b	a	a	b
1.1 Nautischer Dienst und Decksdienst									
Kapitän	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1. nautischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. nautischer Schiffsoffizier	—	—	—	1	1	1	1	1	1
Schiffsmechaniker	—	—	—	—	—	1	—	—	1
Facharbeiter Deck	1	—	—	1	1	—	2	1	—
Fachkräfte Deck	1	2	2	2	2	1	2	2	1
Hilfskräfte Deck	2	1	1	2	1	1	1	1	2
1.2 Technischer Dienst und Maschinendienst									
Leitender technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. technischer Schiffsoffizier	1	—	—	1	—	—	1	—	—
Facharbeiter Maschine	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Fachkräfte Maschine	1	—	—	1	—	—	1	—	—
Hilfskräfte Maschine	—	—	—	—	—	—	—	—	—

2. Frachtschiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von über 300 bis 500 Registertonnen Freidecker- oder über 500 bis 1 000 Registertonnen Voldeckervermessung und mit Maschinenleistungen bis 2 500 Kilowatt

	Küstenfahrt und kleine Fahrt			Mittlere Fahrt			Große Fahrt		
	K	A		K	A		K	A	
	a	a	b	a	a	b	a	a	b
2.1 Nautischer Dienst und Deckdienst									
2.1.1 Maschinenleistung bis 1 100 Kilowatt									
Kapitän	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1. nautischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. nautischer Schiffsoffizier	—	—	—	1	1	1	1	1	1
Schiffsmechaniker	—	—	1	—	—	1	—	—	1
Facharbeiter Deck	1	1	—	2	1	—	2	1	—
Fachkräfte Deck	2	2	1	2	2	2	2	2	2
Hilfskräfte Deck	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2.1.2 Maschinenleistung von über 1 100 bis 2 500 Kilowatt									
Kapitän	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1. nautischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. nautischer Schiffsoffizier	—	—	—	1	1	1	1	1	1
Schiffsmechaniker	—	—	1	—	—	1	—	—	1
Facharbeiter Deck	1	1	—	2	1	—	2	1	—
Fachkräfte Deck	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Hilfskräfte Deck	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2.2 Technischer Dienst und Maschinendienst									
2.2.1 Maschinenleistung bis 1 100 Kilowatt									
Leitender technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. technischer Schiffsoffizier	1	—	—	1	—	—	1	—	—
3. technischer Schiffsoffizier	—	—	—	1	—	—	1	—	—
Facharbeiter Maschine	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Fachkräfte Maschine	1	—	—	1	—	—	2	—	—
Hilfskräfte Maschine	—	—	—	—	1	—	1	1	—
2.2.2 Maschinenleistung von über 1 100 bis 1 500 Kilowatt									
Leitender technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. technischer Schiffsoffizier	1	—	—	1	—	—	1	1	1
3. technischer Schiffsoffizier	—	—	—	1	—	—	1	—	—
Facharbeiter Maschine	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Fachkräfte Maschine	2	—	—	1	1	—	2	1	—
Hilfskräfte Maschine	—	1	—	—	—	—	1	—	—
2.2.3 Maschinenleistung von über 1 500 bis 2 500 Kilowatt									
Leitender technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3. technischer Schiffsoffizier	—	—	—	1	—	—	1	—	—
Facharbeiter Maschine	1	—	—	1	—	—	1	1	—
Fachkräfte Maschine	1	1	—	1	1	—	1	—	—
Hilfskräfte Maschine	—	—	1	1	—	1	1	—	1

3. Frachtschiffe mit einem Bruttoreumgehalt von über 500 bis 1 000 Registertonnen Freidecker- oder über 1 000 bis 1 600 Registertonnen Voldeckervermessung und mit Maschinenleistungen bis 3 000 Kilowatt

	Küstenfahrt und kleine Fahrt			Mittlere Fahrt					Große Fahrt				
	K		A			K			A		K		
	a	a	b	a	a	b	c	d	a	a	b	c	d
3.1 Nautischer Dienst und Decksdienst													
Kapitän	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1. nautischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. nautischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Schiffsmechaniker	—	—	1	—	—	1	2	3	—	—	1	2	3
Facharbeiter Deck	2	1	—	2	1	—	—	—	2	2	1	—	—
Fachkräfte Deck	2	2	2	2	3	3	2	1	2	2	2	2	1
Hilfskräfte Deck	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1
3.2 Technischer Dienst und Maschinendienst													
3.2.1 Maschinenleistung bis 1 500 Kilowatt													
Leitender technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. technischer Schiffsoffizier	1	—	—	1	—	—	—	—	1	1	1	1	1
3. technischer Schiffsoffizier	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Facharbeiter Maschine	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Fachkräfte Maschine	1	1	—	1	1	—	—	—	1	1	—	—	—
Hilfskräfte Maschine	1	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—
3.2.2 Maschinenleistung von über 1 500 bis 2 500 Kilowatt													
Leitender technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3. technischer Schiffsoffizier	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Facharbeiter Maschine	1	—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—
Fachkräfte Maschine	1	1	—	2	1	—	—	—	2	—	—	—	—
Hilfskräfte Maschine	1	—	1	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—
3.2.3 Maschinenleistung von über 2 500 bis 3 000 Kilowatt													
Leitender technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3. technischer Schiffsoffizier	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Facharbeiter Maschine	1	—	—	1	—	—	—	—	2	1	—	—	—
Fachkräfte Maschine	1	1	1	2	1	1	—	—	1	—	1	—	—
Hilfskräfte Maschine	1	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	1	—

5. Frachtschiffe in allen Fahrtgebieten mit einem Bruttoreumgehalt von über 1 600 Registertonnen Freidecker- oder über 4 000 Registertonnen Voldeckervermessung und mit allen Maschinenleistungen

5.1 Nautischer Dienst und Decksdienst

Bruttoreumgehalt von:	über 1 600 Registertonnen Freidecker- oder 4 000 Registertonnen Voldeckervermessung bis 6 000 Registertonnen		über 6 000 bis 8 000 Registertonnen		über 8 000 bis 12 000 Registertonnen		über 12 000 bis 16 000 Registertonnen		über 16 000 bis 50 000 Registertonnen		über 50 000 Registertonnen	
	K	A	K	A	K	A	K	A	K	A	K	A
	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a
Kapitän	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
1. nautischer Schiffs-offizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. nautischer Schiffs-offizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3. nautischer Schiffs-offizier	—	—	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Bootsmann	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Facharbeiter Deck	3	2	3	3	3	3	4	3	5	4	5	4
Fachkräfte Deck	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	3	2
Hilfskräfte Deck	1	1	1	1	2	1	2	1	2	1	2	1

5.2 Technischer Dienst und Maschinendienst

Maschinenleistung	bis 3 000 Kilowatt		über 3 000 bis 6 000 Kilowatt		über 6 000 bis 7 000 Kilowatt		über 7 000 bis 9 000 Kilowatt		über 9 000 bis 18 000 Kilowatt		über 18 000 bis 35 000 Kilowatt		über 35 000 Kilowatt	
	K	A	K	A	K	A	K	A	K	A	K	A	K	A
	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a	a
Leitender technischer Schiffs-offizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2. technischer Schiffs-offizier	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3. technischer Schiffs-offizier	1	—	1	—	1	—	1	1	1	1	1	1	1	1
4. technischer Schiffs-offizier	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	1	—
Facharbeiter Maschine	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	3	2	3	3
Fachkräfte Maschine	1	1	1	1	1	2	1	2	1	2	2	2	3	2
Hilfskräfte Maschine	—	—	1	1	2	1	2	1	3	2	2	1	2	1

4. Frachtschiffe mit einem Bruttoreaumgehalt von über 1 000 bis 1 600 Registertonnen Freidecker- oder über 1 600 bis 4 000 Registertonnen Voldeckervermessung und mit allen Maschinenleistungen

	Küstenfahrt, Kleine Fahrt, Mittlere Fahrt				Große Fahrt			
	K	A			K	A		
	a	a	b	c	a	a	b	c
4.1 Nautischer Dienst und Decksdienst								
Kapitän	1	1	1	1	1	1	1	1
1. nautischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1
2. nautischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1
Schiffsmechaniker	—	—	1	2	—	—	1	2
Facharbeiter Deck	3	2	1	—	3	2	1	—
Fachkräfte Deck	2	2	2	2	3	2	2	2
Hilfskräfte Deck	1	1	1	1	—	2	2	2
4.2 Technischer Dienst und Maschinendienst								
4.2.1 Maschinenleistung bis 1 500 Kilowatt								
Leitender technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1
2. technischer Schiffsoffizier	1	—	—	—	1	1	1	1
3. technischer Schiffsoffizier	1	—	—	—	1	—	—	—
Facharbeiter Maschine	1	—	—	—	2	—	—	—
Fachkräfte Maschine	1	1	—	—	1	1	—	—
Hilfskräfte Maschine	1	—	1	—	—	—	1	—
4.2.2 Maschinenleistung von über 1 500 bis 2 500 Kilowatt								
Leitender technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1
2. technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1
3. technischer Schiffsoffizier	1	—	—	—	1	—	—	—
Facharbeiter Maschine	1	—	—	—	2	1	—	—
Fachkräfte Maschine	2	1	—	—	1	—	1	—
Hilfskräfte Maschine	—	—	1	—	—	—	—	—
4.2.3 Maschinenleistung von über 2 500 Kilowatt								
Leitender technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1
2. technischer Schiffsoffizier	1	1	1	1	1	1	1	1
3. technischer Schiffsoffizier	1	—	—	—	1	—	—	—
Facharbeiter Maschine	1	—	—	—	2	1	—	—
Fachkräfte Maschine	2	1	—	—	1	1	2	1
Hilfskräfte Maschine	—	1	2	1	1	—	—	—

Begründung

I. Allgemeines

1. Der Entwurf regelt die Besetzung der Kauffahrteischiffe sowohl im Offiziers- als auch im Mannschaftsbereich mit Ausnahme der Funkoffiziere, Sprechfunker, Schiffsärzte und des Küchen- und Bedienungspersonals.

Die Besetzung mit Funkoffizieren und Sprechfunkern richtet sich nach Kapitel IV Regeln 6 und 7 der Anlage zum Übereinkommen von 1974 – Verordnung vom 11. Januar 1979 (BGBl. II S. 141) i. V. mit § 47 der Schiffsicherheitsverordnung vom 30. September 1980 (BGBl. I S. 1833), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 23. September 1983 (BGBl. I S. 1197), sowie nach der Verordnung über die Besetzung der Kauffahrteischiffe mit Seefunkern für Zwecke des öffentlichen Seefunkdienstes vom 14. Juli 1981 (BGBl. I S. 652). Allerdings werden die nach diesen Bestimmungen vorgeschriebenen Funkoffiziere und Sprechfunker in das Schiffsbesetzungszeugnis aufgenommen (vgl. § 4 Abs. 1).

Die Besetzung mit Schiffsärzten richtet sich nach § 15 der Krankenfürsorgeverordnung vom 25. April 1972 (BGBl. I S. 73).

Die Regelung der Besetzung von Kauffahrteischiffen mit Küchen- und Bedienungspersonal soll der Vereinbarung der Sozialpartner in den Bemannungsvorschriften der See-Berufsgenossenschaft (Anlage zu § 49 Unfallverhütungsvorschriften – UVV – für Unternehmen der Seefahrt) – im folgenden „Bemannungsvorschriften“ – überlassen bleiben. Daneben bleibt die Erste Verordnung auf Grund des Gesetzes über die Ermächtigung des Reichsarbeitsministers zum Erlass sozialer Schutzvorschriften für die Besetzung von Seeschiffen und Hochseefischereifahrzeugen vom 14. Februar 1934 (RGBl. II S. 1396), geändert durch Artikel 281 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974 (BGBl. I S. 469) in Kraft, die Mindestregelungen für diesen Bereich enthalten.

2. Die Verordnung löst einerseits den Teil der Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung vom 19. August 1970 (BGBl. I S. 1253), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 21. Dezember 1978 (BGBl. I S. 3678), ab, der die Besetzung von Kauffahrteischiffen mit Kapitänen und Schiffsoffizieren des nautischen und technischen Schiffsdienstes regelt. Die entsprechenden Besetzungsbestimmungen werden durch die Vierte Verordnung zur Änderung der Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung außer Kraft gesetzt. Der verbleibende, die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen und nautischen und technischen Schiffsoffizieren regelnde Teil der Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung soll bis zu einer künftigen generellen Neuregelung der Ausbildung und der Befugnisse von Kapitänen und nautischen und technischen Schiffsoffizieren als Schiffsoffiziers-Ausbildungsverordnung bestehen bleiben.

3. Andererseits übernimmt der Entwurf im Mannschaftsbereich mit geringfügigen Abweichungen die Bemannungsvorschriften, die ihrerseits den früheren Entwurf dieser Verordnung zur Grundlage haben.

4. Die Notwendigkeit der Verordnung hatte sich aus Erörterungen mit den Gewerkschaften und Reederverbänden über eine Neugestaltung des Schiffsbesetzungsrechts ergeben. Anlaß für diese Erörterungen waren die Feststellungen eines vom Seeverkehrsbeirat eingesetzten schiffahrtapolitischen Arbeitskreises, der die Ursachen des Verbringens von deutscher Tonnage unter fremde Flaggen feststellen und Vorschläge für Maßnahmen ausarbeiten sollte, die geeignet sind, diesen Ursachen entgegenzuwirken. Der Arbeitskreis, der aus Vertretern der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr und der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft sowie des Verbandes Deutscher Reeder und des Verbandes Deutscher Küstenschiffseigner bestand, hatte übereinstimmend festgestellt, daß die Personalkosten ein ausschlaggebender Grund für das Verbringen deutscher Schiffe unter fremde Flaggen sind.

Zur Verringerung der Personalkosten ermöglicht der Entwurf deshalb

- ein Höchstmaß an Flexibilität bei der Festlegung der Besetzung für das einzelne Schiff und
- die stärkere Berücksichtigung der jeweiligen Qualifikationen der Seeleute bei der Bemessung der notwendigen Besatzungsstärke.

Diesen Prämissen trägt der Entwurf dadurch Rechnung, daß Regelbesetzungen vorgeschrieben werden, d. h. Besetzungen, die die Durchführung eines sicheren Schiffsbetriebes, die Einhaltung der arbeitsrechtlichen Schutzvorschriften und den Wachdienst in der Regel gewährleisten. Von den Regelbesetzungen kann auf Antrag der Arbeitnehmer- oder Arbeitgeberseite nach oben oder unten abgewichen werden, wenn eine übermäßige Arbeitsbelastung eine Erhöhung erfordert oder wenn Automatisierungsgrad, Ausrüstung, Einsatzgebiet des Schiffes oder andere Umstände einen sicheren Schiffsbetrieb und die Einhaltung der arbeitsrechtlichen Schutzvorschriften auch mit einer reduzierten Besetzung zulassen.

5. Über Anträge auf Abweichungen von der Regelbesetzung im Einzelfall soll die See-Berufsgenossenschaft entscheiden. Hierbei ist die Beteiligung der Reederverbände und Gewerkschaften dadurch sichergestellt, daß vor der Entscheidung zwingend ein mit Vertretern der Gewerkschaften und Reederverbände paritätisch besetzter Ausschuß anzuhören ist.

Der Entwurf beruht in wesentlichen Teilen auf den Arbeiten einer Expertengruppe, die von dem oben genannten schiffahrtapolitischen Arbeitskreis des Seeverkehrsbeirates aus Vertretern der Reederverbände und Seeleutegewerkschaften gebildet worden

war. Obwohl die Arbeitsergebnisse dieser Experten-
gruppe von den Reederverbänden und Gewerkschaf-
ten nicht in vollem Umfang akzeptiert wurden, folgt
der Entwurf diesen Ergebnissen weitgehend, weil er

- den Belangen von Schiffssicherheit und Arbeits-
schutz Rechnung trägt und einen vernünftigen
Kompromiß zwischen den zum Teil extremen Auf-
fassungen darstellt und,
 - soweit die Besetzung im Mannschaftsbereich
betroffen ist, die durch Mehrheitsbeschluß der von
den Sozialpartnern gebildeten Vertreterversamm-
lung der See-Berufsgenossenschaft im Vorgriff
auf diese Verordnung verabschiedete und am
1. Januar 1983 in Kraft getretenen Bemannungs-
vorschriften übernimmt (s. oben unter Nummer 3).
6. Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Mehr-
kosten belastet. Die zur Durchführung der Verord-
nung bei der See-Berufsgenossenschaft entstehen-
den Kosten sollen durch Gebühren gedeckt werden.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zur Präambel

Der Entwurf stützt sich auf § 142 Abs. 1 Nr. 1 und § 143
Abs. 1 Nr. 7 sowie auf die neue Bestimmung des § 143 b
des Seemannsgesetzes, nach der die See-Berufsgen-
ossenschaft ermächtigt werden kann,

- Regelbesetzungen für Schiffe oder Schiffgruppen
festzulegen, für die wegen ihrer Größe, Bauart und der
Art des Einsatzes eine Regelbesetzung nicht vorge-
schrieben werden kann (vgl. § 6 Abs. 1 und 4, § 10
Abs. 1 und § 11 des Entwurfs),
- für zeitlich und räumlich eingeschränkte Fahrten in
Küstennähe im Einzelfall eine von der Regelbesat-
zung abweichende Besetzung zuzulassen (vgl. § 12
Abs. 4 des Entwurfs),
- ein Schiffsbesatzungszeugnis auszustellen (vgl. § 4
des Entwurfs) sowie
- über Anträge auf Abweichung von der Regelbesat-
zung nach Anhörung eines paritätisch besetzten Aus-
schusses zu entscheiden (vgl. § 12 Abs. 1 bis 3 und
§ 13 des Entwurfs).

Da die Verordnung auch die Seefischerei erfaßt, ist die
Verordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister
für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten zu erlassen.

Zu § 1:

Die Vorschrift regelt den Anwendungsbereich der Ver-
ordnung, die hiernach für alle Kauffahrteischiffe gilt, d. h.
für Seeschiffe, die nach dem Flaggenrechtsgesetz vom
8. Februar 1951 (BGBl. I S. 79) berechtigt sind, die Bun-
desflagge zu führen und dem Erwerb durch Seefahrt
dienen.

Zu § 2:

Die Vorschrift regelt die Verantwortlichkeit des Kapi-
tāns und des Reeders für die ordnungsgemäße Befol-
gung der sich aus der Verordnung für sie ergebenden
Pflichten. Wegen der Folgen von Zuwiderhandlungen
gegen diese Pflichten s. § 16 und die Begründung dazu.

Zu § 3:

Die Vorschrift verweist, um unnötige Wiederholung zu
vermeiden und die Verordnung zu entlasten, auf die
Begriffsbestimmungen des § 2 Abs. 4 der Schiffssicher-
heitsverordnung. Die darüber hinaus notwendigen
Begriffsbestimmungen für die Anwendung der Verord-
nung sind wegen ihres großen Umfangs in Anlagen 1
und 2 enthalten.

Zu § 4:

Die Einführung eines Schiffsbesatzungszeugnisses
entspricht der IMO-Resolution A.481 (XII) vom
19. November 1981. Die Vorschrift enthält Bestimmun-
gen über Ausstellung, Gültigkeitsdauer und Einziehung
ungültig gewordener Schiffsbesatzungszeugnisse. Die
See-Berufsgenossenschaft erteilt auf Antrag des Ree-
ders ein Schiffsbesatzungszeugnis über die Besetzung
des Schiffes. In diesem Zeugnis bescheinigt die See-
Berufsgenossenschaft, daß das Schiff entsprechend
der Schiffsbesatzungsverordnung und der IMO-Resolu-
tion A.481 (XII) ordnungsgemäß besetzt ist, wenn min-
destens die in dem Zeugnis aufgeführte Besatzung an
Bord ist (vgl. Anlage 3 zur Verordnung). Das Schiffsbe-
satzungszeugnis erleichtert im übrigen auch die Kon-
trolle der Schiffsbesatzung nach der Bekanntmachung
der Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Hafen-
staatkontrolle vom 1. Juni 1982 (BGBl. II S. 585).

Die Gültigkeitsdauer des Schiffsbesatzungszeugnisses
von 2 Jahren ist der Gültigkeitsdauer der Fahrterlaub-
nisscheine der See-Berufsgenossenschaft angeglic-
hen.

Zu § 5:

Die Vorschrift bestimmt den Umfang der der See-
Berufsgenossenschaft übertragenen Aufgaben bei der
Durchführung und Überwachung der Verordnung. Die
See-Berufsgenossenschaft untersteht hierbei nach
§ 143 b Abs. 2 Seemannsgesetz der Fachaufsicht des
Bundesministers für Verkehr.

Anders als § 8 Abs. 2 der Schiffsbesetzungs- und Aus-
bildungsordnung sieht die Vorschrift bei Unterbeset-
zung keinen Zwang zum Festhalten des Schiffes vor,
weil sich das unbedingte Festhaltegebot vor allem bei
Reisen zwischen deutschen Häfen nicht bewährt hat.
Die Neufassung stellt sicher, daß eine Auslauf- oder
Weiterfahrterlaubnis nur unter Wahrung der Schiffssi-
cherheit und des Schutzes der an Bord befindlichen
Personen erteilt werden darf.

Zu § 6:

Diese Vorschrift behandelt die Regelbesetzungen für
nicht der Fischerei dienende Kauffahrteischiffe, mit
Ausnahme der Regelbesetzungen mit Schiffselektro-
technikern und Schiffselektrikern. Für keine Fahrzeuge
und besondere Schiffgruppen (Absatz 1) sowie in
einem bestimmten Bereich des Maschinendienstes
(Absatz 4) ist die Festsetzung der Regelbesatzung
durch die See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall vor-
gesehen, im übrigen in den Tabellen der Anlage 4 der
Verordnung (s. Absatz 2) und hinsichtlich der nauti-
schen Schiffsoffiziere auf Fahrgastschiffen in Absatz 3
festgelegt.

Absatz 5 stellt klar, daß die für die kleine Fahrt vorgesehenen Regelbesatzungen auch für den über dieses Fahrgebiet hinausgehenden in § 138 Abs. 1 des Seemannsgesetzes beschriebenen Fahrtbereich gelten.

Zu § 7:

Die Vorschrift ergänzt die Bestimmungen über die Regelbesatzung in § 8 um Regelungen, die sich aus technischen Gründen nicht zur Aufnahme in die Tabellen der Anlage 4 eignen. Insbesondere enthält die Vorschrift Regelungen, nach denen im Mannschaftsbereich unter Berücksichtigung der jeweiligen Qualifikation eine flexible Gestaltung der Besatzungsstruktur ermöglicht wird (Absätze 5 und 6). Absatz 7 entspricht sachlich der Regelung des § 13 Abs. 1 Nr. 4 Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung.

Zu § 8:

Die Vorschrift legt für die Anwendung der §§ 6 und 7 Abs. 6 die Zahl der wachbefähigten Schiffaleute fest, die erforderlich sind, um in der Regel einen ordnungsgemäßen Wachdienst durchzuführen.

Zu § 9:

Die Vorschrift legt in Ergänzung der §§ 6 und 7 die Voraussetzungen fest, unter denen ein Schiffselektrotechniker oder ein Schiffselektriker erforderlich ist. Die Vorschrift sieht weiter vor, daß unter bestimmten Voraussetzungen ein technischer Schiffsoffizier durch einen Schiffselektriker oder Schiffselektrotechniker und umgekehrt ein Schiffselektriker oder Schiffselektrotechniker durch einen technischen Schiffsoffizier ersetzt werden kann.

Zu § 10:

Die Vorschrift behandelt die Regelbesatzungen der Fischereifahrzeuge. Für kleine Fischereifahrzeuge bis 250 Bruttoregistertonnen soll die Regelbesatzung durch die See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall festgesetzt werden (Absatz 1); im übrigen ist sie in den Tabellen (Absatz 2) festgelegt. Das für die Be- und Verarbeitung des Fanges benötigte Personal ist vom Reeder zusätzlich an Bord zu geben.

Zu § 11:

Die Vorschrift sieht für Spezialfahrzeuge und bestimmte Schiffgruppen, die sich wegen ihrer geringen Größe, Bauart oder der Art ihres Einsatzes für eine konkrete normative Besatzungsregelung nicht eignen, die Festlegung der Regelbesatzung durch die See-Berufsgenossenschaft im Einzelfall vor.

Zu § 12:

Die Vorschrift regelt das Verfahren für Anträge auf Abweichungen von der Regelbesatzung nach den §§ 6 bis 11 (vgl. Allgemeines unter I. Nr. 4 und 5.).

Die in Absatz 3 vorgesehene Anhörung des Schiffsbesatzungsausschusses entspricht § 143 b Absatz 1 Nr. 2 Buchstabe b des Seemannsgesetzes. In Absatz 3

werden außerdem Kriterien genannt, die die See-Berufsgenossenschaft bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen hat.

Absatz 4 erlaubt, daß die See-Berufsgenossenschaft für zeitlich und räumlich eingeschränkte Fahrten in Küstennähe im Einzelfall ohne Anhörung des Schiffsbesatzungsausschusses eine von der Regelbesatzung abweichende Besatzung zulassen kann. Eine solche Regelung ist notwendig, um in derartigen Fällen eine schnelle Entscheidung zu ermöglichen.

Zu § 13:

Die Vorschrift entspricht § 143 b Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b des Seemannsgesetzes.

Zu § 14:

Absatz 1 entspricht der Regelung des § 33 Nr. 3 der Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung, die durch die Vierte Änderungsverordnung zur Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung aufgehoben wird. Absatz 2 entspricht der Regelung der Bemannungsvorschriften.

Zu § 15:

Die Vorschrift ermöglicht den Antritt oder die Fortsetzung der Reise eines Schiffes, wenn eine Unterbesetzung aus Gründen eintritt, die weder der Kapitän noch der Reeder zu vertreten haben. Entsteht die Unterbesetzung während der Seereise, erlaubt Absatz 1 es dem Kapitän, im Interesse der Durchführung der beabsichtigten Seereise bis zum nächsten im Rahmen dieser Seereise vorgesehenen Bestimmungshafen zu fahren. Spätestens dort hat der Kapitän die Besatzung zu ergänzen. Ist jedoch die Ergänzung der Besatzung mit zumutbarem Aufwand nicht möglich, so kann die See-Berufsgenossenschaft die Weiterfahrt zulassen. Hierbei wird sie insbesondere Gesichtspunkte der Schiffssicherheit zu berücksichtigen haben.

Entsteht die Unterbesetzung vor Antritt der Seereise, erlaubt es Absatz 2, daß die Reise angetreten werden darf, wenn ein sicherer Wachdienst auf der Brücke und in der Maschine gewährleistet ist. Auch in diesen Fällen hat der Kapitän spätestens im nächsten Bestimmungshafen die Besatzung zu ergänzen. Die Begründung zu Absatz 1 gilt entsprechend.

Absatz 3 enthält Eintragungs- und Meldeverpflichtungen des Kapitäns, die der Beweissicherung und der Kontrolle durch die See-Berufsgenossenschaft und durch die Arbeitsschutzbehörde dienen.

Zu § 16:

Die Vorschrift regelt im einzelnen die Ordnungswidrigkeitsstatbestände im Hinblick auf die Verantwortlichkeit des Reeders und des Kapitäns nach § 2 der Verordnung. Unabhängig von den als Ordnungswidrigkeit ausgewiesenen Verstößen gegen Besatzungsvorschriften sind Verstöße gegen Besatzungsvorschriften durch den Reeder oder Kapitän, die zu einer Gefährdung von Leib und Leben eines anderen oder wesentlicher Sachwerte führen, Straftat nach § 123 a des Seemannsgesetzes.

Zu § 17:

Absatz 1 Satz 1 berücksichtigt, daß die See-Berufsgenossenschaft bereits vor Inkrafttreten dieser Verordnung Schiffsbesatzungszeugnisse nach den Bemannungsvorschriften (vgl. I. Allgemeines Nr. 1) erteilt hat. Nach Absatz 1 Satz 2 haben die Reeder die Möglichkeit, die Personalstruktur ihrer Schiffe innerhalb einer Frist von einem Jahr nach Inkrafttreten der Verordnung deren Vorschriften anzupassen.

Absatz 2 trägt dem Umstand Rechnung, daß nach dem am 18. Juli 1982 in Kraft getretenen Internationalen Schiffsvermessungs-Übereinkommen vom 23. Juni 1969 für neu zu bauende Schiffe von diesem Zeitpunkt ab (für vorhandene Schiffe erst ab 18. Juli 1994) im Schiffsmeßbrief nur die Bruttoreaumzahl ausgewiesen wird, die etwa der Voldeckervermessung nach den bisherigen Vermessungsvorschriften (Oslo-Regeln) entspricht, und daß während einer Übergangszeit bis zum 18. Juli 1994 auf Antrag des Reeders durch eine zusätzliche Bescheinigung auch das Vermessungsergebnis in Bruttoregistertonnen nach den Oslo-Regeln festgestellt werden kann.

Zu § 18:

Die Vorschrift enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu § 19:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung. Hierbei werden die das Schiffsbesatzungszeugnis betreffenden Vorschriften erst nach 3 Monaten in Kraft gesetzt, um der See-Berufsgenossenschaft die aus verwaltungstechnischen Gründen notwendige Zeit zu geben, Schiffsbesatzungszeugnisse auch für die Schiffe auszustellen, denen ein solches Zeugnis bisher noch nicht erteilt worden ist (vgl. Begründung zu § 17 Abs. 1).

III. Zu den Anlagen

Zu Anlage 1:

Teil A

Die unter Abschnitt I. aufgeführten Begriffsbestimmungen entsprechen sachlich denen der Schiffsbesatzungs- und Ausbildungsordnung von 1970 und denen der am 1. Januar 1983 in Kraft getretenen Bemannungsvorschriften.

Abschnitt II. entspricht den bisherigen Anforderungen der See-Berufsgenossenschaft an die Rufanlage.

Teil B

Die einzelnen Qualifikationen der Kapitäne und Schiffs-offiziere werden bereits in der Schiffs-offiziers-Ausbildungsverordnung definiert, so daß in Abschnitt I. eine Verweisung auf diese Vorschrift ausreicht.

Durch die unter Abschnitt II. aufgeführten Begriffsbestimmungen wird die Unsicherheit über den bisher nicht definierten Begriff des Schiffselektrotechnikers bzw. des Schiffselektrikers ausgeräumt und des weiteren der Entwicklung nach mehr elektrischen Einrichtungen auf modernen Schiffen Rechnung getragen. Im übrigen entsprechen diese Begriffsbestimmungen denen der Bemannungsvorschriften.

Unter Abschnitt III. werden die Besatzungsmitglieder aufgeführt, die aufgrund ihrer Aus- bzw. Fortbildung für den integrierten Einsatz sowohl im Decks- als auch im Maschinendienst gleichermaßen einsetzbar sind und im Rahmen der Umtauschfaktoren des § 7 Abs. 6 zu wesentlichen Besatzungsreduzierungen im Mannschaftsbereich führen.

Die Abschnitte IV. bis VI. definieren die einzelnen Schiffsleute des jeweiligen Dienstzweiges, wobei zwischen den drei Gruppen Facharbeiter, Fachkräfte und Hilfskräfte unterschieden wird. Durch die Zuordnung verschiedener Schiffsleute zu einer dieser Gruppen sollen die bisher zahlreichen und unübersichtlichen Musterungsbezeichnungen vereinfacht und für Anwender und Kontrollorgane deutlicher dargestellt werden. Die Bestimmungen enthalten im wesentlichen die Regelungen der Bemannungsvorschriften.

Zu Anlage 2:

Hier werden die Voraussetzungen festgelegt, unter denen die in Anlage I genannten Schiffsleute für die ordnungsgemäße Durchführung des Wachdienstes als wachbefähigt anzusehen sind. Die Qualifikationsanforderungen entsprechen denen der Bemannungsvorschriften.

Zu Anlage 3:

Siehe Begründung zu § 4.

Zu Anlage 4:

Siehe Begründung zu § 6.

16.03.84

Beschluß

des Bundesrates

zur

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

/ Der Bundesrat hat in seiner 533. Sitzung am 16. März 1984 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit den aus der Anlage ersichtlichen Änderungen zuzustimmen.

Anlage

Ä n d e r u n g e n
der

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

1. § 5 Abs. 2

§ 5 Abs. 2 ist wie folgt zu fassen:

"(2) Fehlt es an einem gültigen Schiffsbesatzungszeugnis oder ist ein Schiff nicht entsprechend dem Schiffsbesatzungszeugnis besetzt und liegt kein Fall des § 15 vor, hat die See-Berufsgenossenschaft das Auslaufen oder die Weiterfahrt zu verbieten oder nur unter Bedingungen oder Auflagen zu gestatten, durch welche die Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen gewährleistet wird."

Begründung:

Klarstellung des Gewollten insbesondere im Hinblick auf § 4 Abs. 3 Nr. 1 der Verordnung.

2. § 5 Abs. 2

In § 5 Abs. 2 ist folgender Satz 2 anzufügen:

"Von einem Auslauf- oder Weiterfahrtverbot, das in Häfen ausgesprochen wird, unterrichtet die See-Berufsgenossenschaft unverzüglich die zuständige Hafenbehörde."

Begründung:

Auslauf- oder Weiterfahrtverbote können in der Praxis nur in den Häfen ausgesprochen werden. Zur Vermeidung von Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs und der Umschlagstätigkeiten in den Häfen ist es unerlässlich, die jeweiligen Hafenbehörden unverzüglich zu unterrichten.

Als Folge ist in

§ 2 Abs. 1 Nr. 2 und Absatz 2 Nr. 2 sowie in § 16 Abs. 2 Nr. 1 und in Absatz 4 jeweils das Zitat "§ 5 Abs. 2" durch das Zitat "§ 5 Abs. 2 Satz 1" zu ersetzen.

3. § 16 Abs. 2 Nr. 5

§ 16 Abs. 2 Nr. 5 ist wie folgt zu fassen:

"5. entgegen § 15 Abs. 3 dort vorgeschriebene Eintragungen oder Mitteilungen unterläßt."

Begründung:

Konkretere Bezeichnung des mit Geldbuße bedrohten Verhaltens.