

02.06.98

VP - AS - U

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und
des Bundesministeriums für
Arbeit und Sozialordnung**

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

A. Zielsetzung

Die Verordnung ist eine Teilmaßnahme des Seeschiffahrtskonzeptes der Bundesregierung vom 16. Juli 1997, dem der Deutsche Bundestag am 12. Dezember 1997 zugestimmt hat (BT-Drucks. 13/9376, 13/8298).

Danach soll nicht mehr wie bisher eine Regelbesatzung vorgeschrieben, sondern dem Reeder die Verantwortung für die Besetzung des Schiffes im Einzelfall zugewiesen werden unter Beachtung bestimmter vorgegebener Kriterien.

Mit dem gesamten Schifffahrtskonzept wird angestrebt, daß die deutsche Flotte im internationalen Wettbewerb standhalten kann und daß dadurch auch zur Beschäftigungssicherung beigetragen wird.

B Lösung

Erlaß der Verordnung, die nach § 142 Abs. 1, § 143 Abs. 1 und 2 und § 143 b Abs. 1 des Seemannsgesetzes der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Bund, Ländern und Gemeinden entstehen durch die Verordnung keine Mehrkosten.

E. Sonstige Kosten

Die Wirtschaft wird durch diese Verordnung nicht belastet. Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

02.06.98

VP - AS - U

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr und
des Bundesministeriums
für Arbeit und Sozialordnung

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

Der Chef des Bundeskanzleramtes
031 (323) - 940 04 - Schi 28/98

Bonn, den 29. Mai 1998

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr und von dem Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung zu erlassende

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

mit Begründung und Vorblatt.

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


Friedrich Bohl

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

vom 1998

Auf Grund des § 142 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Satz 3, des § 143 Abs. 1 Nr. 7 und Abs. 2 und des § 143 b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 2 Buchstabe a und 3 und Satz 2 des Seemannsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9513-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, von denen § 142 Abs. 1 sowie § 143 zuletzt durch Artikel 11 Nr. 15 und 16 des Gesetzes vom 6. Juni 1994 (BGBl. I S. 1170) geändert und § 143 b durch Artikel 1 Nr. 16 des Gesetzes vom 1. März 1983 (BGBl. I S. 215) eingefügt worden sind, verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten:

§ 1

Anwendungsbereich

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

§ 2

Verpflichtungen des Reeders

(1) Der Reeder hat das Schiff nach Anzahl, Qualifikation und Eignung der Besatzungsmitglieder so zu besetzen, daß

1. die Schiffssicherheit,
2. der sichere Wachdienst,
3. die Einhaltung der Vorschriften des Arbeitsschutzes,
4. die Erhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit an Bord sowie
5. die sprachliche Verständigung der Besatzung untereinander

gewährleistet sind. Bei der Besetzung des Schiffes sind die betrieblichen Voraussetzungen, insbesondere der Schiffstyp, der Automationsstand, die Ausrüstung, das Einsatzgebiet, die Hafenfolge und die Art der zu befördernden Ladung zu berücksichtigen.

(2) Auf Schiffen aller Größen muß der Kapitän Deutscher im Sinne des Grundgesetzes und Inhaber eines gültigen deutschen Befähigungszeugnisses sein.

Auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von über 1600 muß mindestens ein Besatzungsmitglied des Decks- oder des Maschinendienstes mit Wachbefähigung Deutscher im Sinne des Grundgesetzes oder Staatsangehöriger eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union sein. Auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 8000 muß zusätzlich mindestens ein Offizier des nautischen oder technischen Schiffsdienstes Deutscher im Sinne des Grundgesetzes oder Staatsangehöriger eines Mitgliedstaates der Europäischen Union und Inhaber eines gültigen deutschen oder eines anerkannten ausländischen Befähigungszeugnisses sein.

(3) Der Reeder hat unbeschadet der Verpflichtungen des Kapitäns nach § 3 dafür zu sorgen, daß

1. das Schiff entsprechend dem Schiffsbesatzungszeugnis gemäß § 4 Abs. 1 besetzt ist,

2. die Anordnungen der See-Berufsgenossenschaft nach § 5 Abs. 2 Satz 1 befolgt werden und
3. das Schiffsbesatzungszeugnis an Bord mitgeführt wird.

§ 3

Verpflichtungen des Kapitäns

Der Kapitän hat dafür zu sorgen, daß

1. das von ihm geführte Schiff entsprechend dem Schiffsbesatzungszeugnis gemäß § 4 Abs. 1 besetzt ist,
2. die Anordnungen der See-Berufsgenossenschaft nach § 5 Abs. 2 Satz 1 befolgt werden und
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 und
4. ein Abdruck des Schiffsbesatzungszeugnisses an geeigneter Stelle an Bord ausgehängt wird.

§ 4

Schiffsbesatzungszeugnis

- (1) Die See-Berufsgenossenschaft erteilt auf Antrag des Reeders ein Schiffsbesatzungszeugnis nach dem Muster der Anlage, wenn die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 und 2 vorliegen.
- (2) Das Schiffsbesatzungszeugnis ist vom Tag der Ausstellung an fünf Jahre gültig. Die See-Berufsgenossenschaft kann im Einzelfall eine abweichende Gültigkeitsdauer festsetzen.

(3) Der Reeder ist verpflichtet, Änderungen der für die Erteilung des Schiffsbesatzungszeugnisses maßgeblichen Voraussetzungen der See-Berufsgenossenschaft unverzüglich anzuzeigen und ein den geänderten Voraussetzungen entsprechendes Schiffsbesatzungszeugnis zu beantragen. Erteilt die See-Berufsgenossenschaft in diesem Fall ein neues Schiffsbesatzungszeugnis, so zieht sie das bisherige Schiffsbesatzungszeugnis ein.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr erläßt allgemeine Verwaltungsvorschriften über die Voraussetzungen für die Erteilung des Schiffsbesatzungszeugnisses durch die See-Berufsgenossenschaft.

§ 5

Überwachung

(1) Die See-Berufsgenossenschaft überwacht die Einhaltung der Vorschriften dieser Verordnung 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 ordnungsmäßigen Besetzung nach § 13 Abs. 2 Satz 2 des Seemannsgesetzes durch die Seemannsämter bleibt unberührt.

(2) Fehlt es an einem gültigen Schiffsbesatzungszeugnis oder ist ein Schiff nicht entsprechend dem Schiffsbesatzungszeugnis besetzt, 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. Von einem Auslauf- oder Weiterfahrtverbot, das in Häfen ausgesprochen wird, unterrichtet die See-Berufsgenossenschaft unverzüglich die zuständige Hafenbehörde.

§ 6

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 125 Nr. 8 des Seemannsgesetzes handelt, wer als Kapitän vorsätzlich oder fahrlässig einer Vorschrift des § 3 Nr. 1, 2 oder 3 über eine dort genannte Sorgfaltspflicht zuwiderhandelt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 127 Nr. 4 des Seemannsgesetzes handelt, wer als Reeder vorsätzlich oder fahrlässig einer Vorschrift des § 2 Abs. 3 über eine dort genannte Sorgfaltspflicht zuwiderhandelt.

§ 7

Übergangsvorschrift

(1) Die Wirksamkeit eines vor Inkrafttreten dieser Verordnung ausgestellten Schiffsbesatzungszeugnisses wird durch das Inkrafttreten dieser Verordnung nicht berührt.

§ 8

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am 1. August 1998 in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt die Schiffsbesetzungsverordnung vom 4. April 1984 (BGBl. I. S. 523), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 14. März 1996 (BGBl. I. S. 511) außer Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

Der Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung

Muster des Schiffsbesatzungszeugnisses
im Format DIN A4

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: IMO-Nr.:
Name of Ship IMO-No.

Schiffsart: Heimathafen:
Type of Ship Port of registry

Unterscheidungssignal: Bruttoreaumzahl:
Distinctive number or letters Gross tonnage

Antriebsleistung: 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-Resolution A.481(XII) 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-Resolution A.481(XII), 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: Master	Schiffsbetriebsmeister: Head of Deck and Engine Ratings	Bemerkungen: Remarks
Erster Offizier: Chief Mate	Bootsmann: Boatswain	
Nautische Wachoffiziere: Navigational Watchkeeping Officers	Schiffsmechaniker: Multi Purpose Rating Licensed	
Leiter der Maschinenanlage: Chief Engineer Officer	Facharbeiter Deck: Deck Rating Licensed	
Zweiter Technischer Offizier: Second Engineer Officer	Fachkraft Deck: Deck Rating	
Technische Wachoffiziere: Engineering Watchkeeping Officers	Hilfskraft Deck: Deck Hand	
Funker: Radio Operator	Facharbeiter Maschine: Engine Room Rating Licensed	
Schiffselektrotechniker: Electrical Technician	Fachkraft Maschine: Engine Room Rating	
Schiffselektriker: Electrician	Hilfskraft Maschine: 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

(Dienstsiegel)
(Official Seal)

See-Berufsgenossenschaft
- Schiffssicherheitsabteilung -

(Unterschrift / Signature of issuing official)

I. Allgemeines

Die Verordnung als Teilmaßnahme des Seeschiffahrtskonzeptes der Bundesregierung schreibt nicht mehr wie bisher eine Regelbesatzung vor, sondern weist in erster Linie dem Reeder die Verantwortung für die Besetzung des Schiffes im Einzelfall zu.

Dieses entspricht einerseits den Grundsätzen des von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation beschlossenen internationalen Sicherheitsmanagement-Code, die dem Reeder die Verantwortung für den sicheren Schiffsbetrieb und die Einhaltung der internationalen Vorschriften unter staatlicher Aufsicht zuweisen, zum anderen den Prinzipien des vom Deutschen Bundestag am 2. April 1998 beschlossenen Schiffssicherheitsanpassungsgesetzes (Drucks. 13/9722, 10271).

Der Reeder hat unter Berücksichtigung der betrieblichen Voraussetzungen des Schiffes der See-Berufsgenossenschaft einen Besetzungsvorschlag vorzulegen, die nur dann das Schiffsbesatzungszeugnis ausstellt, wenn die maßgeblichen Kriterien wie die Schiffsicherheit, der sichere Wachdienst, der Arbeitsschutz und die sprachliche Verständigung der Besatzungsmitglieder untereinander sichergestellt sind.

Das Bundesministerium für Verkehr wird die Verwaltungspraxis der See-Berufsgenossenschaft durch allgemeine Verwaltungsvorschriften regeln.

Die Dienststellung des Kapitäns bleibt auch künftig deutschen Staatsangehörigen mit deutschem Befähigungszeugnis vorbehalten. Darüber hinaus wird je nach Schiffsgröße mindestens für einen weiteren Schiffsoffizier und für eine Nachwuchskraft die deutsche Staatsangehörigkeit oder die EU-Staatsangehörigkeit vorgesehen.

II.

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1:

Die Vorschrift regelt den Anwendungsbereich der Verordnung, die hiernach - wie bisher - für alle Kauffahrteischiffe gilt, d. h. für Seeschiffe, die nach dem Flaggenrechtsgesetz berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen und dem Erwerb durch Seefahrt dienen.

Zu § 2:

Zum Grundsätzlichen wird auf die Begründung zum Teil I "Allgemeines" verwiesen.

- Die Regelung in Absatz 2 Satz 1, daß der Kapitän ausschließlich Deutscher sein muß, entspricht dem geltenden Recht. Sie widerspricht auch nicht dem geltenden Gemeinschaftsrecht.
- Durch die Vorschrift in Absatz 2 Satz 2 wird insbesondere im Interesse der Nachwuchssicherung mindestens eine Position im nachgeordneten Bereich deutschen oder EU-Staatsangehörigen vorbehalten.
- Die Vorschrift in Absatz 3 entspricht im Grundsatz der geltenden Verantwortlichkeit des Reeders für die ordnungsgemäße Befolgung der sich aus der Verordnung für ihn ergebenden Pflichten. Darüber hinaus hat er auch für die Mitführung des Schiffsbesatzungszeugnisses an Bord zu sorgen.

Zu § 3:

Die Vorschrift regelt die Verantwortlichkeit des Kapitäns entsprechend der geltenden Regelung.

Zu § 4:

Die Vorschrift enthält Bestimmungen über die Erteilung und die Gültigkeitsdauer des Schiffsbesatzungszeugnisses, in dem die See-Berufsgenossenschaft bescheinigt, daß das Schiff ordnungsgemäß besetzt ist, wenn die in dem Zeugnis aufgeführte Besatzung an Bord ist (vergl. Anlage 1 zur Verordnung).

Über die einzelnen Voraussetzungen für die Erteilung des Schiffsbesatzungszeugnisses erläßt das Bundesministerium für Verkehr allgemeine Verwaltungsvorschriften, in denen auch vorgesehen wird, daß Erfahrungen und Erkenntnisse der Arbeitsschutzbehörden der Länder durch die See-Berufsgenossenschaft Berücksichtigung finden.

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 § 143b Abs. 2 Seemannsgesetz der Fachaufsicht des Bundesministers für Verkehr.

Zu § 6:

Die Vorschrift regelt im einzelnen die Ordnungswidrigkeitstatbestände im Hinblick auf die Verantwortlichkeit des Reeders und des Kapitäns nach § 2 Abs. 3 und § 3.

Zu § 7:

Die Vorschrift enthält die Übergangsregelung.

Zu § 8:

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung und das Außerkrafttreten der geltenden Schiffsbesatzungsverordnung.

Zu Anlage 1

Siehe Begründung zu § 4.

**Beschluß
des Bundesrates**

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

Der Bundesrat hat in seiner 728. Sitzung am 10. Juli 1998 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden Änderungen zuzustimmen.

Der Bundesrat hat ferner die aus der Anlage ersichtliche Entschließung gefaßt.

Anlage

Änderungen

und Entschließung zur

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

1. Zu § 2 Abs. 1 Nr. 3

In § 2 Abs. 1 Nr. 3 sind nach dem Wort "Arbeitsschutz" die Wörter "und des maritimen Umweltschutzes" einzufügen.

Begründung:

Der Einhaltung der Umweltschutzvorschriften sollte der gleiche Stellenwert eingeräumt werden, wie der Einhaltung der Arbeitsschutzvorschriften. In der SchBesV ist zu berücksichtigen, daß ausreichend ausgebildete und qualifizierte Besatzungsmitglieder des nautischen oder technischen Schiffsdienstes nicht nur die Arbeitsschutzbestimmungen an Bord der Schiffe beachten und einzuhalten haben, sondern auch die Einhaltung der nationalen und internationalen maritimen Umweltschutzbestimmungen.

2. Zu § 2 Abs. 2

In § 2 ist Absatz 2 wie folgt zu fassen:

"(2)Unabhängig von der Bruttoreumzahl des Schiffes muß der Kapitän Deutscher im Sinne des Grundgesetzes und Inhaber eines gültigen deutschen Befähigungszeugnisses sein.

Auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 500 bis 1.600 muß mindestens ein Offizier des nautischen oder technischen Schiffsdienstes Deutscher im Sinne des Grundgesetzes oder Staatsangehöriger eines Mitgliedstaates der Europäischen Union und Inhaber eines gültigen deutschen oder eines anerkannten ausländischen Befähigungszeugnisses sein.

Auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 1.600 bis 3.000 muß mindestens

- ein Offizier des nautischen oder technischen Schiffsdienstes Deutscher im Sinne des Grundgesetzes oder Staatsangehöriger eines Mitgliedstaates der Europäischen Union und Inhaber eines gültigen deutschen oder eines anerkannten ausländischen Befähigungszeugnisses sein,
- ein Schiffsmechaniker nach der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung oder ein anderes wachbefähigtes Besatzungsmitglied Deutscher im Sinne des Grundgesetzes oder Staatsangehöriger eines Mitgliedstaates der Europäischen Union sein. Dies gilt nicht für Schiffe mit einer Antriebsleistung bis zu 750 Kilowatt Maschinenleistung.

Auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 3.000 bis 8.000 muß mindestens

- ein Offizier des nautischen oder technischen Schiffsdienstes Deutscher im Sinne des Grundgesetzes oder Staatsangehöriger eines Mitgliedstaates der Europäischen Union und Inhaber eines gültigen deutschen oder eines anerkannten ausländischen Befähigungszeugnisses sein,
- ein Schiffsmechaniker nach der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung und ein weiteres wachbefähigtes Besatzungsmitglied Deutscher im Sinne des Grundgesetzes oder Staatsangehöriger eines Mitgliedstaates der Europäischen Union sein.

Auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 8.000 müssen mindestens

- zwei Offiziere des nautischen oder technischen Schiffsdienstes Deutsche im Sinne des Grundgesetzes oder Staatsangehörige eines Mitgliedstaates der Europäischen Union und Inhaber eines gültigen deutschen oder eines anerkannten ausländischen Befähigungszeugnisses sein,
- ein Schiffsmechaniker nach der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung und ein weiteres wachbefähigtes Besatzungsmitglied Deutscher im Sinne des Grundgesetzes oder Staatsangehöriger eines Mitgliedstaates der Europäischen Union sein.

Soweit auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 3.000 der vorgeschriebene Schiffsmechaniker auf dem inländischen seemännischen Arbeitsmarkt nachweislich nicht verfügbar ist, kann dieser durch ein anderes wachbefähigtes Besatzungsmitglied, das Deutscher im Sinne des Grundgesetzes

oder Staatsangehöriger eines Mitgliedstaates der Europäischen Union sein muß, ersetzt werden. Das Nähere wird in den Verwaltungsvorschriften nach § 4 Abs. 4 geregelt.

Begründung:

Die Änderungen sind erforderlich, um einen sicheren Schiffsbetrieb zu gewährleisten. Sie dienen auch der Beschäftigungssicherung deutscher Seeleute an Bord deutscher Schiffe und ermöglichen auch künftig eine Ausbildung nach deutschem EU-Recht. Darüber hinaus wird W-Patentinhabern die Möglichkeit gegeben, die für den Erwerb des Vollpatentes erforderliche Erfahrungsseefahrtszeit abzuleisten.

Nach § 2 Abs. 2 Satz 1 der Verordnung soll für den Kapitän zwingend die deutsche Staatsangehörigkeit vorgeschrieben werden. Deshalb muß auch künftig der Beruf des Schiffsmechanikers als Grundlage für den bewährten Weg zum Schiffsoffizier erhalten bleiben. Die nach der Verordnung geforderte "Wachbefähigung" der Mannschaftsmitglieder kann durch eine Ausbildung und Seefahrtszeit von jeweils sechs Monaten erlangt werden. Die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker dauert demgegenüber drei Jahre und vermittelt eine Facharbeiterqualifikation, die deutlich über die Wachbefähigung für den Brücken- und Maschinenbetrieb hinausgeht.

3. Zu § 4 Abs. 4

In § 4 ist Absatz 4 wie folgt zu fassen:

"(4) Das Bundesministerium für Verkehr erläßt nach Anhörung der Küstenländer, der Seeleute-Gewerkschaften und der Schifffahrtsverbände allgemeine Verwaltungsvorschriften über die Voraussetzungen für die Erteilung des Schiffsbesatzungszeugnisses durch die See-Berufsgenossenschaft."

Begründung:

Die Anhörung der Beteiligten soll sicherstellen, daß die Schiffsbesetzung im Benehmen mit allen Partnern der Seeschifffahrt erfolgt.

4. Zu § 8 Abs. 1

In § 8 Abs. 1 sind die Wörter

"1. August 1998"

durch die Wörter

"1. Januar 1999" zu ersetzen.

Begründung:

Die Verordnung sollte zeitgleich an das Inkrafttreten der bereits beschlossenen steuerlichen Maßnahmen des Schiffahrtskonzeptes angepaßt werden.

Entschließung

Die Bundesregierung wird gebeten, die Auswirkungen der Schiffsbesetzungsverordnung auf die Beschäftigungs- und Ausbildungssituation der deutschen Seeleute zu überprüfen und dem Bundesrat zwei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung zu berichten.