

17.05.01

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung zu der Entschlieung des Bundesrates zur Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Der Bundesminister

Berlin, den 14. Mai 2001

An den
Präsidenten des Bundesrates

Anliegender Bericht wird unter Bezugnahme auf die BR-Drucksache 534/98 (Beschluss) vom 10. Juli 1998 vorgelegt.

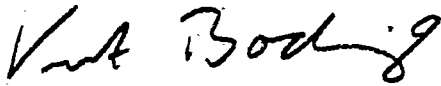
Im Berichtszeitraum hat sich aus Gründen, die nicht aus der Schiffsbesetzungsverordnung resultieren, die deutsche Handelsflotte um 155 Schiffe verringert. Damit einher ging der Abbau von 2.665 Seeleute-Arbeitsplätzen, davon 1.266 für deutsche Seeleute.

Der vorzulegende Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass sich bei den verbleibenden Bordarbeitsplätzen die Beschäftigungs- und Ausbildungssituation unter der Geltung der neuen Schiffsbesetzungsverordnung nicht verschlechtert hat, künftig der Bedarf an qualifizierten deutschen Seeleuten aber schwer abzudecken sein wird, wenn nicht verstärkt von den Reedern Ausbildungsplätze auf Schiffen unter der Bundesflagge zur Verfügung gestellt werden.

...

Sollten die mit dem „Schiffahrtskonzept“ der Bundesregierung verbundenen Möglichkeiten zu Kostenreduzierungen (u.a. auch durch die neue Schiffsbesetzungsverordnung) wieder zurückgenommen werden, wäre das im Hinblick auf den Erhalt von Bordarbeitsplätzen für deutsche Seeleute auf deutschen Schiffen äußerst kontraproduktiv.

Der Bericht ist inhaltlich mit den Bundesministern für Arbeit und Sozialordnung, Bildung und Forschung, Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft sowie mit dem Maritimen Koordinator abgestimmt.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kurt Bodewig', with a stylized, cursive script.

Kurt Bodewig

**Bericht der Bundesregierung über die Auswirkungen der Schiffsbesetzungs-
verordnung auf die Beschäftigungs- und Ausbildungssituation deutscher Seeleute
für die Jahre 1999 und 2000**

I. Einleitung:

Der Bundesrat hatte im November 1997 die Bundesregierung aufgefordert, ein schiff-
fahrtpolitisches Konzept zu entwickeln, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der
deutschen Handelsschifffahrt zu verbessern. Wesentliche Eckpunkte des Konzeptes soll-
ten sein:

- die Einführung einer Tonnagesteuer
- eine Reduzierung der vom Reeder abzuführenden Lohnsteuer um 40 %
- die Anpassung von Schiffsicherheitsvorschriften an internationale Standards sowie
- eine Flexibilisierung der Vorschriften über die Schiffsbesetzung.

Die ersten drei Vorhaben wurden mit dem Seeschifffahrtsanpassungsgesetz vom Bun-
destag und Bundesrat am 29. Mai 1998 mit breiter Mehrheit beschlossen (BR-Drs. 518/98
Beschluss).

Zur Durchführung des vierten Vorhabens wurde die Schiffsbesetzungsverordnung wie folgt
neu geregelt:

Entscheidend ist, dass mit der Schiffsbesetzung ein sicherer Betrieb des Schiffes ge-
währleistet wird.

Hierzu wird nicht mehr wie bisher eine zahlen- und typenmäßig generell festgelegte Re-
gelbesatzung vorgeschrieben. Den Grundsätzen des Schiffssicherheitsrechts folgend, hat
der Reeder die Verantwortung für die sichere Besetzung des Schiffes. Dies folgt der Tat-
sache, dass dem Reeder aufgrund des von der Internationalen Seeschifffahrts - Organisa-
tion - IMO - beschlossenen und nach dem SOLAS-Übereinkommen Kapitel IX verbindli-
chen Internationalen Sicherheitsmanagement-Code (ISM-Code) die Verantwortung für den
sicheren Schiffsbetrieb und die Einhaltung der Internationalen Vorschriften unter staatli-
cher Aufsicht (u.a. See-Berufsgenossenschaft - See-BG -) zugewiesen wird.

Nach dem SOLAS-Übereinkommen muss jedes Schiff ein „Schiffsbesatzungszeugnis“ (Document of Safe Manning) mitführen. Hierzu hat die staatliche Überwachungsbehörde, in Deutschland die See-BG, die Aufgabe, Schiffsbesatzungszeugnisse zu erteilen, die u. a. auch der von der IMO angenommenen „Grundsätze für eine sichere Schiffsbesetzung“ entsprechen müssen. Dieses Zeugnis dokumentiert weltweit bei der Hafenstaatkontrolle die Überwachung, die der Flaggenstaat zur Sicherheit der Besetzung seiner Schiffe ausübt.

Für die Erteilung des Schiffsbesatzungszeugnisses hat der Reeder der See- BG für jedes Schiff einen Besetzungsvorschlag zur Genehmigung vorzulegen. Die See- BG erteilt nur dann das Schiffsbesatzungszeugnis (Genehmigung), wenn die maßgeblichen Kriterien wie Schiffssicherheit, sicherer Wachdienst, Arbeitsschutz und die sprachliche Verständigung der Besatzungsmitglieder untereinander sichergestellt sind.

Erfahrungsgemäß fahren Reedereien oftmals für bestimmte Vorhaben an Bord mehr Personal als im Schiffsbesatzungszeugnis festgesetzt.

In seiner 728. Sitzung am 10. Juli 1998 hat der Bundesrat zur Umsetzung des noch fehlenden Elements des Konzeptes - *Flexibilisierung der Vorschriften über die Schiffsbesetzung* - beschlossen, dem Entwurf einer vom Bundesminister für Verkehr erarbeiteten Schiffsbesatzungsverordnung mit Änderungen zuzustimmen (BR- Drs. 534/98 Beschluss). Insbesondere sollten die vorgenommenen Änderungen den sicheren Schiffsbetrieb, einschließlich der Einhaltung nationaler und internationaler maritimer Umweltschutzbestimmungen, gewährleisten.

Aus den Beratungen lässt sich zudem entnehmen, dass offenbar zusätzlich durch Aufnahme arbeitsmarktpolitischer Erwägungen auch der Wunsch bestand, über den reinen Sicherheitsaspekt hinaus

- die Beschäftigung deutscher Seeleute an Bord deutscher Schiffe abzusichern,
- dabei Wachoffizieren die Möglichkeit zu geben, die zum Erwerb höherer Befähigungen erforderlichen Seefahrtszeiten abzuleisten und
- insofern wichtige Rahmenbedingungen für die Ausbildung deutscher Seeleute – Nachwuchssicherung – zu setzen.

Der Bundesrat fasste zur Überprüfung der Auswirkungen der vorgenommenen Änderungen die nachstehende EntschlieÙung:

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.

Die entsprechend den Änderungen des Bundesrates gefasste Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2577) ist am 1. Januar 1999 in Kraft getreten; am 30. Dezember 1998 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) nach schriftlicher und mündlicher Anhörung der Beteiligten Allgemeine Verwaltungsvorschriften an die See-Berufsgenossenschaft erlassen.

Ferner hat die See-Berufsgenossenschaft (See-BG) die von der Versammlung der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) unter dem 25. November 1999 angenommene EntschlieÙung A.890(21) „Grundsätze für eine sichere Schiffsbesetzung“ zu beachten, durch welche die den gleichen Sachverhalt regelnde EntschlieÙung A.481(12) vom 19. November 1981 grundlegend überarbeitet und aufgehoben wurde.

Diese EntschlieÙung wurde unter dem 16. März 2000 im Verkehrsblatt bekannt gemacht (VkBl. 2000 S. 129).

Das BMVBW hat für die Erstellung dieses Berichtes um Auskünfte und Informationen bei folgenden Stellen gebeten:

- See-BG - Schiffssicherheitsabteilung -
- See-BG - Seemannsstatistik -
- Heuerstelle Hamburg - Fachvermittlungsstelle für Seeleute -
- Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest
- Seeämter
- Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.
- Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen - StAK -

Die See-BG führt mit den Sozialpartnern (Gewerkschaften ÖTV und DAG, Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere sowie Verband Deutscher Reeder) einen regelmäßigen Informationsaustausch über die praktischen Erfahrungen mit der Anwendung der SchBesV. Ihre diesbezüglichen Berichte sind - soweit sie die Ausbildungs- und Beschäftigungssituation betrafen - für den vorliegenden Bericht berücksichtigt worden. Unter anderem ist das von den Reedern zu verwendende Antragsformular für die Erteilung des Schiffsbesatzungszeugnisses dort abgestimmt worden.

Aus diesen Berichten und aus den Mitteilungen der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen und der Seeämter geht hervor, dass nach dortigen Erkenntnissen durch die Schiffsbesetzungsverordnung weder eine Verringerung der Schiffssicherheit noch eine Häufung von Unfällen aufgetreten ist.

Die Bundesregierung hat die Auswirkungen der Schiffsbesetzungsverordnung auf die Beschäftigungs- und Ausbildungssituation deutscher Seeleute überprüft.

Hierüber berichtet sie dem Bundesrat wie folgt:

II. Überprüfung der Auswirkungen:

1. Beschäftigungssituation:

Die Schiffsbesetzungsverordnung bezieht sich auf die unter der Bundesflagge verkehrenden Seeschiffe.

Im Berichtszeitraum hat sich die Zahl der Handelsschiffe über 100 BRT/BRZ unter deutscher Flagge durch Ausflaggungen um 155 (18,3 %) verringert. Dadurch ist zwangsläufig auch die Anzahl der Beschäftigten auf Schiffen unter deutscher Flagge in dem Umfang gesunken, wie er sich aus nachstehender zahlenmäßiger Aufschlüsselung ergibt:

- Abnahme der Gesamtbeschäftigten: 2.665 (18,4 % weniger als am 31.12.98), davon
- Abnahme Deutscher: 1.266 (14,1 % weniger als am 31.12.98) und
- Abnahme Ausländer: 1.399 (25,1 % weniger als am 31.12.98).

Der Bericht kann nur auf die nach der Verringerung der Flottenstärke verbliebenen Bordarbeitsplätze Bezug nehmen. Eine aussagekräftige Berichterstattung über die Auswirkungen der Schiffsbesetzungsverordnung muss auf die Relation der Besatzungsstärke zu den jeweils vorhandenen Schiffen abstellen.

Hiernach stellt sich die Beschäftigungssituation deutscher Seeleute wie folgt dar:

Auf Handelsschiffen unter deutscher Flagge war seit Inkrafttreten der neuen Schiffsbesetzungsverordnung am 1. Januar 1999 zu verschiedenen Stichtagen die aus der beigefügten Tabelle (Anlage 1 zum Bericht) ersichtliche Anzahl von Besatzungsmitgliedern beschäftigt. Diese Beschäftigtenzahlen beinhalten auch deutsche Seeleute, die auf fremdflaggigen Schiffen mit deutscher Sozialversicherung beschäftigt waren.

Aus der Tabelle ergibt sich, dass sich sowohl im Verhältnis deutscher zu ausländischen Seeleuten, als auch bezogen auf die Anzahl der Schiffe unter Geltung der Schiffsbesetzungsverordnung die Beschäftigungssituation deutscher Seeleute auf deutschen Schiffen stabilisiert hat.

2. Arbeitsmarktsituation:

Nach Mitteilung der Heuerstelle Hamburg vom 24. November 2000 (Anlage 2 zum Bericht) ist das Angebot an qualifizierten jungen Kräften ausgeschöpft; die Bereitschaft der Reeder hat zugenommen, auch ältere und andere Bewerber, die bisher geringere Einstellungschancen hatten, zu berücksichtigen. Zusammenfassend hat die Heuerstelle festgestellt, dass für alle Positionen im Offiziers- und Mannschaftsbereich, insbesondere für Alleinsteuerleute in der Kleinen Fahrt, nicht mehr ausreichend Bewerber zur Verfügung stehen. Daraus ergibt sich, dass in zahlreichen Fällen auch bisher schwerer vermittelbare Bewerber wieder Arbeit auf deutschen Schiffen gefunden haben.

Die Heuerstelle weist des Weiteren in ihrem Bericht auch deutlich darauf hin, dass künftig der Bedarf an qualifizierten deutschen Seeleuten schwer abzudecken sein wird, wenn von den Reedern nicht verstärkt Ausbildungsplätze auf Schiffen unter der Bundesflagge zur Verfügung gestellt werden.

Obwohl die Vorsorge für das Personal und deren Ausbildung Sache der Reeder ist, gewährt der Bund dafür finanzielle Unterstützung.

...

Die Zahl der beschäftigten Schiffsmechaniker/innen betrug 1999 insgesamt **486**.

Die Zahl für 2000 liegt noch nicht vor; am 31. Oktober 2000 betrug die Zahl **489** Schiffsmechaniker/innen.

3. Ausbildungssituation:

3.1 Auslastung der Fach- und Fachhochschulen und Einsatzmöglichkeiten der Absolventen:

Nach den vorliegenden Mitteilungen der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen - StAK - für den Berichtszeitraum sind die seemännischen Fachhoch- und Fachschulen im Berichtszeitraum ausgelastet gewesen.

Die Absolventen der Fachhoch- und Fachschulen haben zur Zeit keine Probleme, eine Anstellung als Wachoffizier zu bekommen; die Reeder bemühen sich bereits im Abschlusssemester um feste Zusagen der Studenten.

3.2 Schiffsmechaniker/in:

Im Jahresbericht 2000 der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V., die die zuständige Stelle für die Überwachung der Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin ist und die Durchführung der praktischen Ausbildung der Offiziersassistenten überwacht, ergibt sich für den Berichtszeitraum folgendes Bild:

Mehr als die Hälfte der zur Verfügung stehenden 830 Ausbildungsplätze werden zur Zeit nicht genutzt. Bewerber für die Berufsausbildung sind derzeit nicht gemeldet; für 25 Ausbildungsangebote konnten keine Bewerber vermittelt werden.

1999 wurden **145** Ausbildungsverträge zum Schiffsmechaniker/in neu abgeschlossen; im Jahre 2000 dürften es ca. **150** Ausbildungsverträge sein.

Im Jahre 1999 befanden sich **363** Auszubildende im 1. bis 3. Ausbildungsjahr zum Schiffsmechaniker/in; im Jahre 2000 waren es **400**.

1999 wurden **187** Schiffsmechanikerbriefe ausgestellt; 2000 waren es **140**.

...

3.3 Offiziersassistenten:

Die Ausbildung zum Offiziersassistenten hat keine Bedeutung mehr; 1999 gab es nur **vier** neue und im Jahre 2000 **acht** neue Offiziersassistenten.

An die Stelle dieser Ausbildung ist die Praktikantenausbildung getreten.

3.4 Praktikanten und Schiffsbetriebstechnische Assistenten:

Bei diesen Ausbildungen handelt es sich um eine Offiziersassistenten-Ausbildung in Form eines Praxissemesters oder eines schulrechtlichen Praktikums.

Im Jahre 2000 haben nach Angabe des Verbandes Deutscher Reeder e. V. **143** Bewerber (davon 116 als 1. Praxissemester und 27 als SBTA) mit dieser Ausbildung begonnen. Die Gesamtzahl soll um 27 % geringer sein als 1999.

III. Zusammenfassung:

Im Berichtszeitraum hat sich aus Gründen, die nicht aus der Schiffsbesetzungsverordnung resultieren, die deutsche Handelsflotte um 155 Schiffe verringert. Damit einher ging der Abbau von 2.665 Seeleute-Arbeitsplätzen, davon 1.266 für deutsche Seeleute.

Der vorgelegte Bericht kommt zu dem Ergebnis, dass sich bei den verbleibenden Bordarbeitsplätzen die Beschäftigungs- und Ausbildungssituation unter der Geltung der neuen Schiffsbesetzungsverordnung nicht verschlechtert hat, künftig der Bedarf an qualifizierten deutschen Seeleuten aber schwer abzudecken sein wird, wenn nicht verstärkt von den Reedern Ausbildungsplätze auf Schiffen unter der Bundesflagge zur Verfügung gestellt werden.

Bordpersonal auf Handelsschiffen über 100 BRT/BRZ unter deutscher Flagge

Stichtag	Deutsche Anzahl / %	Ausländer Anzahl / %	Insgesamt	Anzahl der Handelsschiffe
31. 12. 1998	8.916 / 61,56 %	5.567 / 38,44 % (davon EU: 311, OECD: 441)	14.483	847
30. 09. 1999	8.356 / 63,36 %	4.833 / 36,64 % (davon EU: 306, OECD: 395)	13.189	750
31. 12. 1999	7.594 / 65,6 %	3.983 / 34,4 % (davon EU: 299, OECD: 383)	11.577	717
30. 06. 2000	8.000 / 64,2 %	4.463 / 35,8 % (davon EU: 316, OECD: 398)	12.463	722
30. 11. 2000	7.762 / 64,63 %	4.247 / 35,37 % (davon EU: 316, OECD: 398)	12.009	699
31.12.2000	7.650 / 64,73 %	4.168 / 35,27 % (davon EU: OECD:)	11.818	692

(Quelle: See- BG und BMVBW)

Drucksache 379/01

Heuerstelle Hamburg 20079 Hamburg

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Empf. 29. NOV. 2000

Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Postfach 20 01 00

Anlage 2 zum Bericht

53170 Bonn

Telefon (040) 2485-1312/1331/1313
2485-1335 Fax

Info: Nachr. 21. November 2000 - LS 20/48.51.01/00 -
Dat. 24. November 2000 / I81 - 5474 -

Bericht-Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)
- Beschäftigungssituation der deutschen Seeleute -

Seit Streichung des AFG-§ 207 (Fachvermittlung für Seeleute) mit Inkrafttreten des SGB-III (1.1.1998) und Wegfall der entsprechenden Fachausschüsse wird die bis dahin vorhandene die Zahlen aller Heuerstellen zusammenfassenden Gesamt-Statistik seitens der beiden Landesarbeitsämter nicht mehr erstellt. Darüber hinaus ist eine Fortschreibung der dem bereits vorliegenden Bericht zugrunde liegenden Zahlen bis zum 30. September nicht möglich, weil hier seit April d.J. von den übrigen Heuerstellen nur noch vereinzelt oder keine aktuellen Zahlen mehr eingehen. Die nachfolgende Beurteilung der Entwicklung dieses Arbeitsmarktsektors stellt daher nur eine Tendenzeinschätzung aufgrund der örtlichen Bewegungszahlen dar.

Da sich in den einzelnen Heuerstellen im Küstenbereich als Folge der Einführung von "Arbeitsamt 2000" auch organisatorische und personelle Konsequenzen ergeben haben und bis dato noch keine zentrale Heuerstelle existiert, halten wir es für sinnvoll, künftige Anfragen direkt an das Landesarbeitsamt zu richten.

Zugang Bewerberangebote (BewA)

Insgesamt etwa gleichbleibend bei leichtem Anstieg im 2. und 3. Quartal, wobei die Zahl der arbeitssuchenden Kapitäne (mittlere und große Fahrt) überwog; es zeichnete sich aber ein zunehmender Mangel an guten Bewerbern für quasi alle Führungspositionen ab. Gleiches gilt im Mannschaftsbereich auch für die Schiffsmechaniker.

Zugang Stellenangebote (SteA)

Ebenfalls etwa gleichbleibend mit Anstieg im 2. und 4. Quartal, der sich aber überwiegend auf Positionen als Ltd. Techn. Offizier bezog; besonders Vakanzen für Spezialbereiche wie Produktentanker oder Schwerguttransport konnten nicht ohne weiteres besetzt werden mangels Bewerber mit entsprechenden Erfahrungen und Qualifikationen.

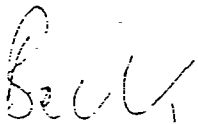
Vermittlungen

Das Angebot an guten Kräften ist ausgeschöpft, daher stieg die Bereitschaft der Reeder, nun auch Älteren und/oder "scheinbar" nicht so gut qualifizierten Bewerbern eine Einstellungschance einzuräumen; insofern stieg auch die Zahl der getätigten Vermittlungen leicht an.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß seit Inkrafttreten der Tonnagesteuerregelung zunächst die Zahl der Stellenangebote unter deutscher Flagge anstieg; im Angebot sind abgesehen von vereinzelt Nachfragen nach Schiffsmechanikern überwiegend Positionen für I.Naut. bzw. I.Techn.Offiziere, im 3.Quartal waren auch zunehmend Angebote für II.Naut. und II.Techn.Offiziere zu verzeichnen. Für alle Positionen stehen aber nicht mehr ausreichend Bewerber zur Verfügung, der Mangel an Alleinsteuern für die kleine Fahrt ist besonders gravierend. Die Ausbildungsbereitschaft der Reeder ist dennoch nicht gestiegen. Dagegen hat es den Anschein, als wolle man das Interesse der Reeder an einem Einsatz von Europäern auch in Führungspositionen ausweiten, und die entsprechende Bereitschaft steigt.

Die Arbeitgeberseite befindet sich nun eigentlich in einem Dilemma, denn die Tonnagesteuerregelung verlangt eine Besetzung der Schiffe entsprechend der Schiffsbesetzungsverordnung, wegen der "ungünstigen" Personalpolitik der letzten Jahre steht aber das gewünschte Personal kaum noch zur Verfügung, vor allem nicht mehr lange.

Im Auftrag

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'Beck' or similar, written in a cursive style.

Anlage: grafische Übersicht der Bewegungszahlen 1981-2000 (4.Quartal geschätzt)
auf der Basis der Heuerstelle Hamburg

Jahreszahlen 1981-2000 (1=1981)

