

Der Bundesminister für Verkehr
See 7/09 – 2/71

Bonn, den 30. April 1971

An den
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung (SBAO)**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Müller-Hermann,
Gewandt, Rollmann, Mursch (Soltau-Harburg), Orgaß
und Genossen**
– **Drucksache VI/2011** –

Die Anfrage wird im Einvernehmen mit dem Herrn Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung wie folgt beantwortet:

Die von den Reedern an der Schiffsbesetzungs- und Ausbildungsordnung (SBAO) wegen erheblicher Kostenmehrbelastungen, Verschlechterung der internationalen Wettbewerbsposition und erheblicher Rechtsunsicherheit geäußerte Kritik ist im ganzen unberechtigt.

1. Ist die Bundesregierung in der Lage, Zahlen über die Schiffsbesetzung mit Patentinhabern im internationalen Vergleich der zehn wichtigsten europäischen und außereuropäischen Nationen für folgende Schiffsgrößenklassen vorzulegen:
 - a) Schiffe bis 500 BRT,
 - b) Schiffe von 500 BRT bis 1600 BRT,
 - c) Schiffe von 1600 BRT bis 10 000 BRT,
 - d) Schiffe über 10 000 BRT?

Ja, die Bundesregierung ist hierzu in der Lage. Ihr liegt Material zu Besetzungsvorschriften in Dänemark (1965), den Niederlanden (1970), Norwegen (1969), Schweden (1960), Finnland (1964) und dem Vereinigten Königreich (1906) vor. Außerdem hat die Bundesregierung in den letzten Monaten Ermittlungen über die tatsächliche Besetzung mit Schiffsoffizieren auf ausländischen Schiffen im Vergleich zu den deutschen Rechtsvorschriften angestellt. Die Ermittlungen bezogen sich auf alle, nämlich insgesamt 1325 Schiffe, die im Januar 1971 den Hafen Hamburg verließen. Darunter befanden sich 669 Schiffe über 300 BRT unter ausländischen Flaggen.

Soweit die ausländischen Rechtsvorschriften zahlenmäßige Aufstellungen über die Offiziersbesetzung enthalten, sind sie in der

nachstehenden Gegenüberstellung wiedergegeben. Bei der Gegenüberstellung ist zu berücksichtigen, daß die Fahrtgebiets-, Tonnage- und Maschinenleistungsgrenzen des Auslands nicht voll mit den deutschen übereinstimmen. Das gilt vor allem für die Niederlande, die die Grenze des 2-Wachenschiffen mit Wirkung vom 2. September 1970 von 500 BRT auf 75 m Länge erweitert haben. In der Gegenüberstellung ist das Schiff bis 75 m Länge dem Schiff von 1600 BRT gleichgesetzt.

Die Tonnageeinteilung der Gegenüberstellung weicht von der Gruppierung der Anfrage ab und berücksichtigt damit die Einteilung der SBAO. Es sei darauf hingewiesen, daß die SBAO bei den Schiffgrößen zwischen 500 und 1000 BRT auf die Freideckervermessung abstellt. Bei Volldecker- oder Doppelvermessung der Schiffe wird das Schiff mit 1000 BRT Volldeckervermessung dem Schiff von 500 BRT Freideckervermessung und das Schiff von 1600 BRT Volldeckervermessung dem Schiff von 1000 BRT Freideckervermessung gleichgestellt (vgl. § 2 Nr. 8 und 9 und § 4 letzter Satz SBAO). Daraus sich ergebende Überschneidungen sind in der Gegenüberstellung berücksichtigt. Da eine Unterteilung nach Schiffen mit einer Tonnage unter und über 10 000 BRT erst ab 1. Januar 1975 von Bedeutung ist, werden die Schiffe über 1000 BRT in einer Gruppe dargestellt.

Die Gegenüberstellung geht vom konventionell betriebenen Schiff aus. Ähnlich wie in der BRD (§ 13 Abs. 1 Nr. 1 SBAO und Antwort auf die Frage 4) wird auch im Ausland eine gewisse Reduzierung der Zahl der maschinentechnischen Schiffsoffiziere bei Automatisierung oder Teilautomatisierung von Anlagen zugelassen. In welchem Umfang das geschieht, ist nach dem der Bundesregierung zur Verfügung stehenden Material zahlenmäßig nur für Norwegen bekannt, wo in ähnlichem Umfang wie in der BRD ein maschinentechnischer Schiffsoffizier weniger gefordert wird. Für einige Schiffe unter schwedischer Flagge mit Maschinenleistungen unter 2000 PS liegen Unterlagen über von der zuständigen Regierungsstelle sanktionierte Abweichungen von den Besetzungsvorschriften vor, die auf Vereinbarungen zwischen Reedern und Gewerkschaften beruhen, ein teilweise wachfreies Fahren der Maschinenanlage voraussetzen und die Besetzung in der Mittleren Fahrt auf einen, in der Großen Fahrt auf zwei Maschinisten herabsetzen.

Gegenüberstellung

1. Kleine Fahrt – 300 bis 500 BRT (über 600 bis 1000 PS Maschinenleistung)

	BRD	Norwegen	Dänemark	Niederlande	Schweden	Finnland
Kapitän	1	1	1	1	1	1
Schiffsoffiziere Deck	1	2	1	1	1	2
Schiffsoffiziere Maschine	2	2	2	2	2	2
Schiffsoffiziere gesamt	4	5	4	4	4	5

2. Kleine Fahrt – 500 bis 1000 BRT
(bis 3000 PS Maschinenleistung)

	BRD	Norwegen	Dänemark	Niederlande	Schweden	Finnland
Kapitän	1	1	1	1	1	1
Schiffsoffiziere Deck	1	2	2	1	3	2
Schiffsoffiziere Maschine	2	2	2 (ab 2000 PS 3)	2	3	2 (ab 1500 PS 3)
Schiffsoffiziere gesamt	4	5	5 (ab 2000 PS 6)	4	7	5 (ab 1500 PS 6)

3. Kleine Fahrt – über 1000 BRT
(Alle Maschinenleistungen)

Kapitän	1	1	1	1	1	1
Schiffsoffiziere Deck	3	3	2 (ab 1400 BRT 3)	2 (ab 1600 BRT 3)	3	2 (ab 3500 BRT 3)
Schiffsoffiziere Maschine	3	3	3 (ab 4000 PS 4)	3 (ab 8000 PS 4)	3	3
Schiffsoffiziere gesamt	7	7	6 (ab 1400 BRT 7) (ab 4000 PS 8)	6 (ab 1600 BRT 7) (ab 8000 PS 8)	7	6 (ab 3500 BRT 7)

4. Mittlere Fahrt – bis 500 BRT
(über 600 bis 1000 PS Maschinenleistung)

Kapitän	1	1	1	1	1	1
Schiffsoffiziere Deck	2	2	1	1	2	2
Schiffsoffiziere Maschine	2	2	2	2	3	2
Schiffsoffiziere gesamt	5	5	4	4	6	5

5. Mittlere Fahrt – 500 bis 1000 BRT
(bis 3000 PS Maschinenleistung)

Kapitän	1	1	1	1	1	1
Schiffsoffiziere Deck	3	3	2	2	3	2
Schiffsoffiziere Maschine	3	3	3	2	3	3
Schiffsoffiziere gesamt	7	7	6	5	7	6

6. Mittlere Fahrt – über 1000 BRT
(Alle Maschinenleistungen)

	BRD	Norwegen	Dänemark	Niederlande	Schweden	Finnland
Kapitän	1	1	1	1	1	1
Schiffsoffiziere Deck	3	3	2 (ab 1400 BRT 3)	2 (ab 1600 BRT 3)	3	2 (ab 3500 BRT 3)
Schiffsoffiziere Maschine	3	3	3 (ab 4000 PS	3 (ab 8000 PS	3	3
Schiffsoffiziere gesamt	7	7	6 (ab 1400 BRT 7) (ab 4000 PS	6 (ab 1600 BRT 7) (ab 8000 PS	7	6 (ab 3500 BRT 7)

7. Große Fahrt – 500 bis 1000 BRT
(bis 3000 PS)

Kapitän	1	1	1	1	1	1
Schiffsoffiziere Deck	3	3	2	2	3	3
Schiffsoffiziere Maschine	3	3	3	2	3	3
Schiffsoffiziere gesamt	7	7	6	5	7	7

8. Große Fahrt – über 1000 BRT
(alle Maschinenleistungen)

Kapitän	1	1	1	1	1	1
Schiffsoffiziere Deck	3	2 (ab 1400 BRT 3)	3	3	3	3
Schiffsoffiziere Maschine	3 (ab 6000 PS	3 (ab 4000 PS	3 (ab 8000 PS	3 (ab 3000 PS	3 (ab 2400 PS	3 (ab 4)
Schiffsoffiziere gesamt	7 (ab 6000 PS	6 (ab 1400 BRT 7) (ab 4000 PS	7 (ab 8000 PS	7 (ab 3000 PS	7 (ab 2400 PS	7 (ab 8)

Für das Vereinigte Königreich liegen keine für die o. a. Übersicht verwertbaren Zahlen vor. Es gilt die allgemeine bereits aus dem Jahre 1906 stammende und bisher unveränderte Mindestvorschrift, daß Schiffe über 100 Tonnen neben dem Kapitän einen nautischen Schiffsoffizier, bei Maschinenanlagen über 100 PS zwei Schiffssingenieure fahren müssen. Im übrigen wird ein Schiff nur dann als seetüchtig angesehen, wenn es ausreichend besetzt ist. Das wird im einzelnen vom Board of Trade festgestellt. Die o. a. Ermittlungen, unter denen sich 74 Schiffe über 1600 BRT unter der Flagge des Vereinigten Königreichs befanden, haben gezeigt, daß diese Schiffe ausnahmslos neben dem Kapitän mit mindestens drei nautischen und drei maschinentechnischen Schiffsoffizieren, in vielen Fällen mit je vier Schiffsoffizieren besetzt waren.

Über weitere Staaten wie Frankreich, USA, südamerikanische Staaten und Staaten des Ostblocks liegt kein Material über die Gesetzgebung vor, doch ist der Bundesregierung bekannt, daß auf Schiffen über 1600 BRT neben dem Kapitän mindestens drei nautische und drei maschinentechnische Schiffsoffiziere gefahren werden, in den Staaten des Ostblocks sogar wesentlich mehr. Die o. a. Untersuchung hat das bestätigt.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die Besetzungsvorschriften des Auslandes und der SBAO für Schiffe über 1600 BRT im wesentlichen übereinstimmen. Lediglich in Finnland wird ein dritter Offizier des Decksdienstes in der Kleinen und Mittleren Fahrt erst ab 3500 BRT gefordert. Die o. a. Ermittlungen zeigen, daß die tatsächliche Besetzung diesem Ergebnis entspricht. Von 502 Schiffen über 1600 BRT unter ausländischen Flaggen waren nur 34 mit weniger Schiffsoffizieren besetzt, als die SBAO fordert. Darunter befanden sich fünf von insgesamt 271 Schiffen unter den Flaggen von EWG- und EFTA-Staaten.

Bei Schiffen bis 1600 BRT ergeben sich neben Unterschieden zu Gunsten der BRD (im Verhältnis zu Norwegen, Schweden und in der Kleinen Fahrt bis 500 BRT auch zu Finnland) gewisse Unterschiede zuungunsten der BRD im Verhältnis zu den Niederlanden, Finnland und Dänemark, die für die Niederlande aus der unterschiedlichen 2-Wachengrenze, für Finnland und Dänemark aus der erst ab 3500 bzw. 1400 BRT gegebenen Wachfreiheit des Kapitäns resultieren. Während die deutsche 2-Wachengrenze bei Schiffen von 1000 BRT liegt, liegt sie bei niederländischen Schiffen etwa bei 1600 BRT (75 m). Das deutsche Recht (§ 138 Seemannsgesetz kennt eine geographische Begrenzung des 2-Wachengebiets, die in den Niederlanden fehlt. Daraus sich ergebende Unterschiede in der Besetzung mit Schiffsoffizieren liegen in der Kleinen Fahrt bzw. dem Gebiet des § 138 SeemG nur bei Schiffen über 1000 BRT vor, und zwar dadurch, daß in der BRD im Verhältnis zu Dänemark bei Schiffen bis 1400 BRT, im Verhältnis zu den Niederlanden bis 1600 BRT, im Verhältnis zu Finnland bis 3500 BRT ein Schiffsoffizier mehr gefordert wird. Die o. a. Feststellungen zeigen allerdings, daß auf den erfaßten 167 Schiffen (davon 107 EWG- und EFTA-Staaten) zwischen 300 und 1600 BRT unter ausländischen Flag-

gen nur fünf geringer mit Schiffsoffizieren besetzt waren, als die SBAO für deutsche Schiffe verlangt.

In der Mittleren Fahrt besteht bei Schiffen bis 500 BRT im Verhältnis zu Dänemark und den Niederlanden eine Differenz von einem Schiffsoffizier, bei Schiffen zwischen 501 und 1000 BRT ein Unterschied von einem Schiffsoffizier im Verhältnis zu Dänemark und Finnland und zwei Schiffsoffizieren im Verhältnis zu den Niederlanden. In der Großen Fahrt bestehen diese Unterschiede in gleichem Umfang, jedoch nur im Verhältnis zu Dänemark und den Niederlanden. Bei 119 Schiffen der oben erwähnten 167 Schiffe, die eine Vermessung von 499 BRT und darüber haben, ist nicht bekannt, ob sie in einem Fahrtgebiet über die Grenzen des § 138 SeemG hinaus eingesetzt sind. Wenn das für die Gegenüberstellung unterstellt werden soll, ergibt sich, daß 32 dieser 119 Schiffe niedriger besetzt waren, als die SBAO vorsieht, davon 15 von 19 Schiffen unter der Flagge der Niederlande und weitere zwölf von 58 Schiffen unter den Flaggen von EWG- und EFTA-Staaten.

2. Inwieweit hat sich die Bundesregierung bei der Konzipierung der SBAO an die im Ausland, vor allem in den EWG- und EFTA-Ländern gültigen Bestimmungen für die Besetzung mit Patentinhabern orientiert?

Die Bundesregierung hat die ihr bekannten ausländischen Regelungen bei den Entwurfsarbeiten zur SBAO beachtet. Die oben erwähnte Regelung der Niederlande ist erst am 2. September 1970 in Kraft getreten.

3. Inwieweit entstehen zusätzliche Kosten (auf der Lohnkostenbasis 1971 und prozentual an den gesamten Personalkosten) durch die Neuregelung der SBAO in den in Frage 1 genannten Schiffsgrößenklassen?

Die Zahl der in der SBAO geforderten Schiffsoffiziere entspricht den Anforderungen, die, auf die Lohnkosten gesehen, seit nahezu 20 Jahren gegeben sind. Bereits der Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt vom 1. Januar 1952 legte fest:

1. die geographische Grenze des 2-Wachengebiets,
2. die Grenze von 1000 BRT für das 2-Wachenschiff,
– zu 1. und 2. unverändert in § 138 SeemG übernommen –
3. den Grundsatz, daß auf Schiffen über 500 BRT die Wachen im nautischen Bereich von Schiffsoffizieren gegangen werden müssen, d. h. zwei Offiziere auf 2-Wachenschiffen über 500 BRT, drei Offiziere auf 3-Wachenschiffen über 500 BRT,
4. die Verteilung der Heuer eines fehlenden Schiffsoffiziers auf die verbleibenden.

Ein vierter Ingenieur auf Schiffen über 6000 PS Maschinenleistung in der Großen Fahrt war bereits in der Schiffsbesetzungsordnung von 1931 vorgeschrieben.

Eine der Bundesregierung vorliegende Repräsentativerfassung der tatsächlichen Offiziersbesetzung deutscher Schiffe aller Größenklassen aus dem Jahre 1958 zeigt, daß die Besetzung damals für kleinere Schiffe den jetzigen Anforderungen der SBAO entsprach, für größere Schiffe zum Teil über sie hinausging.

Lohnkostenmäßig bedeutet die SBAO damit keine zusätzliche Belastung der Reeder. Differenzen können aber insoweit gegeben sein, als bei einer Verteilung der Heuer fehlender Schiffsoffiziere Kosten für die Verpflegung und Urlaub eingespart werden können.

4. Wie stellt die SBAO nach Meinung der Bundesregierung sicher, daß personalsparende Rationalisierungen und Automatisierung realisiert werden können, wenn sie die Schiffssicherheit nicht gefährden?

Maßnahmen der Automatisierung oder Teilautomatisierung von Anlagen können nach § 13 Abs. 1 Nr. 1 SBAO zu einer abweichenden Besetzungsregelung führen, die der Bundesminister für Verkehr zuläßt. Das ist auch geschehen.

5. Hat die Bundesregierung Zahlen darüber vorliegen, wie groß bei den einzelnen Patenten das derzeitige Personaldefizit ist?

Nach dem Stand vom 1. Januar 1971 betragen die Fehlstellen etwa 20 % bei den Nautikern, 22 % bei den maschinentechnischen Schiffsoffizieren, wenn ein Zuschlag von nur 33 1/3 % für Urlaub, freie Tage, Krankheiten und dergleichen berücksichtigt wird.

6. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den Anteil der Schiffe in den in Frage 1 genannten Schiffsgößenklassen, die aufgrund der gegenwärtigen Personallage die Besetzungsvorschriften der SBAO nicht erfüllen können?

Der Anteil der Schiffe, die die Besetzungsvorschriften nicht erfüllen können, entspricht im wesentlichen dem in der Antwort zur Frage 5 gegebenen Prozentverhältnis. Dabei sind Schiffe über 1600 BRT und Schiffe in der Trampfahrt stärker betroffen.

7. Worauf führt die Bundesregierung die Personalmisere – insbesondere bei Patentinhabern – in der deutschen Seeschifffahrt zurück, und welche Konsequenzen gedenkt sie daraus zu ziehen?

Die Gründe für die Personalschwierigkeiten der deutschen Seeschifffahrt, insbesondere auch bei den Patentinhabern, sind in erster Linie auf den Nachwuchsmangel und darauf zurückzuführen, daß die Abwanderung in Landberufe früher erfolgt, als

es in der Vergangenheit üblich war. Insoweit darf ich auf die Drucksache V/3431 vom 28. Oktober 1968 hinweisen, in der eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Rollmann, Wendelborn, Orgaß und Genossen (Drucksache V/3306) beantwortet wurde. Es handelt sich hier um Erscheinungen, die sich nicht auf die deutsche Seeschifffahrt beschränken und sich aus der im Verhältnis zu Landberufen in der Zeit der Vollbeschäftigung nachlassenden Anziehungskraft der Berufe in der Seeschifffahrt ergeben.

Einer der wesentlichen Gründe – das seltene Zusammensein mit den Familien – wird durch die im Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt vom 1. Januar 1971 getroffene neue Urlaubsregelung erheblich gemindert. Auswirkungen konnten bei der erst kurzen Geltungszeit des Tarifvertrages noch nicht beobachtet werden.

Die Sorge für ausreichendes Personal zur Besetzung der Schiffe ist Aufgabe der Reeder, die dabei von der Bundesanstalt für Arbeit unterstützt werden.

Leber