

10.08.06

Vk - A - AS - In - K

Verordnung **des Bundesministeriums** **für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** **und** **des Bundesministeriums** **für Arbeit und Soziales**

Verordnung zur Umsetzung europarechtlicher Vorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt

A. Problem und Ziel

Die vorliegende Artikelverordnung soll dem Änderungsbedarf Rechnung tragen, der sich aus der Fortentwicklung des europäischen Rechts im Bereich der Freizügigkeit betreffend die Dienststellungen als Kapitän in der Seeschifffahrt und der Anerkennung von Befähigungszeugnissen ergeben hat. Hierbei sind Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofes in Vorabentscheidungsverfahren und neue oder geänderte Richtlinien des Rates und des Europäischen Parlaments umzusetzen.

Darüber hinaus werden entsprechend eines Beschlusses des Deutschen Bundestages zur konsequenten Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs in der Seeschifffahrt (Drs. 15/5514) neue Regelungen in Bezug auf die Zuverlässigkeit der Bewerber um Befähigungszeugnisse und klarer formulierte Bedingungen für den Entzug von Befähigungszeugnissen eingeführt und weiterer aktueller Änderungsbedarf bei der Durchführung der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung vollzogen.

B. Lösung

Erlass der Verordnung, die nach § 142 Abs. 1 des Seemannsgesetzes der Zustimmung des Bundesrates bedarf.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Bund, Ländern und Gemeinden entstehen durch die Verordnung keine zusätzlichen Haushaltsausgaben.

2. Vollzugaufwand

Keiner

E. Sonstige Kosten

Die Verordnung wirkt sich nicht auf Einzelpreise und das Preisniveau sowie auf Verbraucher und Verbraucherinnen aus. Unmittelbare Kosten für die Wirtschaft entstehen nicht.

Bundesrat

Drucksache 577/06

10.08.06

Vk - A - AS - In - K

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
und
des Bundesministeriums
für Arbeit und Soziales**

Verordnung zur Umsetzung europarechtlicher Vorschriften auf dem Gebiet der Seeschifffahrt

Bundeskanzleramt
Staatsministerin bei der Bundeskanzlerin

Berlin, den 8. August 2006

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Peter Harry Carstensen

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales zu erlassende

Verordnung zur Umsetzung europarechtlicher Vorschriften
auf dem Gebiet der Seeschifffahrt

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen

Hildegard Müller

Verordnung zur Umsetzung europarechtlicher Vorschriften
auf dem Gebiet der Seeschifffahrt*

Vom

Auf Grund des § 142 Abs. 1, des § 143 Abs. 1 Nr. 1, 7 und Abs. 2 und des § 143b Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 2 Buchstabe a und Nr. 3 und Satz 2 des Seemannsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9513-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, von denen § 142 Abs. 1 zuletzt durch Artikel 242 Nr. 2 und § 143 Abs. 1 und § 143b Abs. 1 Satz 1 zuletzt durch Artikel 242 Nr. 1 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304), § 143 Abs. 2 zuletzt durch Artikel 279 Nr. 7 Buchstabe b und § 143b Abs. 1 Satz 2 durch Artikel 279 Nr. 9 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert worden sind, jeweils in Verbindung mit § 1 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165) und dem Organisationserlass vom 22. November 2005 (BGBl. I S. 3197), verordnen das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Bundesministerium für Arbeit und Soziales im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung und dem Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

Artikel 1

Die Schiffsbesetzungsverordnung vom 26. August 1998 (BGBl. I S. 2577), zuletzt geändert durch Artikel 131 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 2 wird aufgehoben.
 - b) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2.
2. Nach § 2 werden folgende §§ 2a und 2b eingefügt:

“§ 2a
Kapitän

Unabhängig von der Bruttoreaumzahl des Schiffes muss der Kapitän Unionsbürger und Inhaber eines gültigen deutschen oder eines anerkannten ausländischen Befähigungszeugnisses sein. Vor der Aufnahme des Schiffsdienstes muss der Kapitän, soweit er nicht Inhaber eines gültigen deutschen Befähigungszeugnisses ist, die erforderlichen Kenntnisse der für ihn als Schiffsführer einschlägigen deutschen Seerechtsvorschriften durch die Teilnahme an einem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder der von ihm bestimmten Stelle anerkannten Lehrgang im Sinne von Artikel 3 Abs. 5 der Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten

* Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2005/45/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über die gegenseitige Anerkennung von Befähigungszeugnissen der Mitgliedstaaten für Seeleute und zur Änderung der Richtlinie 2001/25/EG (ABl. EU Nr. L 255 S. 160)

für Seeleute und zur Änderung der Richtlinie 2001/25/EG (ABl. EU Nr. L 255 S. 160) und Kenntnisse der deutschen Sprache nachweisen. Die Sprachkenntnisse können auch durch die Teilnahme an dem Lehrgang nach Satz 2 nachgewiesen werden.

§ 2b

Schiffsoffiziere und Schiffsmechaniker

- (1) Auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl von über 500 bis 1 600 muss mindestens ein Offizier des nautischen oder technischen Schiffsdienstes Unionsbürger und Inhaber eines gültigen deutschen oder eines anerkannten ausländischen Befähigungszeugnisses sein.
- (2) Auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 1 600 bis 3 000 müssen mindestens
 1. ein Offizier des nautischen oder technischen Schiffsdienstes Unionsbürger und Inhaber eines gültigen deutschen oder eines anerkannten ausländischen Befähigungszeugnisses und
 2. ein Schiffsmechaniker nach der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung in dieser Funktion tätig oder ein anderes wachbefähigtes Besatzungsmitglied Unionsbürger sein; dies gilt nicht für Schiffe mit einer Antriebsleistung bis zu 750 Kilowatt.
- (3) Auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 3 000 bis 8 000 müssen mindestens
 1. ein Offizier des nautischen oder technischen Schiffsdienstes Unionsbürger und Inhaber eines gültigen deutschen oder eines anerkannten ausländischen Befähigungszeugnisses,
 2. ein Schiffsmechaniker nach der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung in dieser Funktion tätig und
 3. ein weiteres wachbefähigtes Besatzungsmitglied Unionsbürger sein.
- (4) Auf Schiffen mit einer Bruttoreumzahl von über 8 000 müssen mindestens
 1. zwei Offiziere des nautischen oder technischen Schiffsdienstes Unionsbürger- und Inhaber eines gültigen deutschen oder eines anerkannten ausländischen Befähigungszeugnisses,
 2. ein Schiffsmechaniker nach der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung in dieser Funktion tätig und
 3. ein weiteres wachbefähigtes Besatzungsmitglied Unionsbürger sein.
- (5) Schiffsmechanikern im Sinne der Absätze 2 bis 4 gleichgestellt sind Auszubildende zum Schiffsmechaniker im zweiten und dritten Ausbildungsjahr.
- (6) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann abweichend von den Vorschriften der Absätze 1 bis 4 in den Verwaltungsvorschriften nach § 4 Abs. 4 zeitlich befristete Regelungen treffen, soweit die vorgeschriebenen Offiziere des nautischen oder technischen Schiffsdienstes, die Unionsbürger sein müssen, auf dem inländischen seemännischen Arbeitsmarkt nachweislich nicht verfügbar sind. 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 Unionsbürger sein muss, ersetzt werden. Das Nähere wird in den Verwaltungsvorschriften nach § 4 Abs. 4 geregelt.“

3. § 4 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:
„(1) Die See-Berufsgenossenschaft erteilt auf Antrag des Reeders ein Schiffsbesatzungszeugnis nach dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt veröffentlichten Muster, wenn die Voraussetzungen des § 2 Abs. 1 und der §§ 2a und 2b vorliegen.“
4. Die Anlage wird aufgehoben.

Artikel 2

Die Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Januar 1992 (BGBl. I S. 22, 227), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 4. August 2004 (BGBl. I S. 2062), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:
„(1) „Übereinkommen“ bedeutet das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 1982 II S. 297) in der jeweils innerstaatlich geltenden Fassung.“
 - b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:
„(1a) „STCW-Code“ bedeutet die mit Entschließung 2 zur Schlussakte der Konferenz der Mitgliedstaaten der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation am 7. Juli 1995 angenommenen Änderungen der Anlage zum Übereinkommen (BGBl. 1997 II S. 1118) in der jeweils innerstaatlich geltenden Fassung.“
2. § 7 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 werden die Wörter „Deutsche im Sinne des Grundgesetzes“ durch das Wort „Personen“ ersetzt.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
„(2) Ein Befähigungszeugnis für den nautischen Dienst berechtigt Personen, die nicht Unionsbürger sind, nicht dazu, Schiffe unter der Bundesflagge zu führen. Dies ist in dem Befähigungszeugnis zu vermerken.“
3. § 8 wird wie folgt geändert:
 - a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

b) In Absatz 1 werden der Schlusspunkt gestrichen und die Wörter „oder wer auf Grund seines Verhaltens im Verkehr unzuverlässig ist.“ angefügt.

c) Nach Absatz 1 werden folgende Absätze 2 und 3 angefügt:

„(2) Unzuverlässig ist insbesondere, wer erheblich oder wiederholt gegen verkehrsstrafrechtliche Vorschriften im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Schiffes verstoßen hat und deswegen rechtskräftig verurteilt worden ist. Als unzuverlässig kann auch eine Person angesehen werden,

1. die gegen verkehrsstrafrechtliche Vorschriften außerhalb des Seeschiffsverkehrs erheblich verstoßen hat und deswegen rechtskräftig verurteilt worden ist,
2. die wiederholt mit Geldbuße geahndete Zuwiderhandlungen gegen Schifffahrtspolizeivorschriften begangen hat,
3. der ein Befähigungszeugnis für die Seeschifffahrt von der zuständigen Behörde bestandskräftig entzogen worden ist oder
4. gegen die wiederholt ein Fahrverbot für die Seeschifffahrt ausgesprochen wurde.

(3) Zur Feststellung der Eignung eines Bewerbers kann die Vorlage eines Führungszeugnisses nach § 30 des Bundeszentralregistergesetzes verlangt werden.“

4. § 15 Abs. 1 Nr. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Buchstabe a werden die Wörter „und eine Seefahrtzeit im Maschinendienst von mindestens sechs Monaten“ gestrichen.
- b) In Buchstabe b wird das Wort „einschlägigen“ gestrichen.
- c) Buchstabe c wird aufgehoben; der bisherige Buchstabe d wird Buchstabe c.

5. § 16 wird aufgehoben.

6. In § 18d Abs. 1 werden die Wörter „die auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen Dienst tun,“ durch die Wörter „das auf Ro-Ro-Fahrgastschiffen Dienst tut,“ ersetzt.

7. Nach § 18d wird folgender § 18e eingefügt:

„§ 18e

Zusätzliche Anforderungen

für die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen, Offizieren, Schiffsleuten und sonstigem Personal auf Fahrgastschiffen, die keine Ro-Ro-Fahrgastschiffe sind

(1) Für den Erwerb des Befähigungsnachweises für den Dienst auf Fahrgastschiffen, die keine Ro-Ro-Fahrgastschiffe sind, müssen Kapitäne, Offiziere, Schiffsleute und sonstiges

Personal, das auf Fahrgastschiffen Dienst tut, die in den Absätzen 2 bis 6 vorgeschriebene Ausbildung entsprechend ihrer zugewiesenen Aufgaben nachweisen. Die Befähigungsnachweise für die Ausbildung nach den Absätzen 2, 5 und 6 sind fünf Jahre gültig und können durch den Nachweis eines entsprechenden Auffrischungslehrganges für weitere fünf Jahre verlängert werden.

(2) Kapitäne, Offiziere und sonstiges in Sicherheitsrollen geführtes Personal, das in Notfällen den Fahrgästen an Bord von Fahrgastschiffen im Sinne von Absatz 1 Hilfe zu leisten hat, müssen eine zugelassene Ausbildung in der Führung von Menschenmengen entsprechend den Anforderungen des Abschnittes A-V/3 Abs. 1 des STCW-Codes abgeschlossen haben.

(3) Kapitäne, Offiziere und sonstiges Personal für besondere Aufgaben und Verantwortlichkeiten an Bord von Fahrgastschiffen im Sinne von Absatz 1 müssen eine zugelassene Einführungsausbildung entsprechend den Anforderungen des Abschnittes A-V/3 Abs. 2 des STCW-Codes abgeschlossen haben.

(4) Das Personal, das den Fahrgästen in den Fahrgasträumen an Bord von Fahrgastschiffen im Sinne von Absatz 1 unmittelbare Dienste leistet, muss eine zugelassene Sicherheitsausbildung entsprechend den Anforderungen des Abschnittes A-V/3 Abs. 3 des STCW-Codes abgeschlossen haben.

(5) Kapitäne, Erste Offiziere und alle sonstigen Personen, denen die unmittelbare Verantwortung für das Ein- und Ausbooten der Fahrgäste an Bord von Fahrgastschiffen im Sinne von Absatz 1 zugewiesen ist, müssen eine zugelassene Ausbildung in Fahrgastsicherheit entsprechend den Anforderungen des Abschnittes A-V/3 Abs. 4 des STCW-Codes abgeschlossen haben.

(6) Kapitäne, Erste Offiziere, Leiter von Maschinenanlagen, Zweite technische Offiziere und alle sonstigen Personen, die für die Sicherheit der Fahrgäste in Notfällen an Bord von Fahrgastschiffen im Sinne von Absatz 1 die Verantwortung tragen, müssen eine zugelassene Ausbildung in Krisenbewältigung und menschlichem Verhalten entsprechend den Anforderungen des Abschnittes A-V/3 Abs. 5 des STCW-Codes abgeschlossen haben.“

8. § 20 Abs. 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Muster der nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Befähigungszeugnisse, Befähigungsnachweise und Vermerke werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Verkehrsblatt bekannt gemacht.“

9. Die §§ 21, 21a und 21b werden wie folgt gefasst:

„§ 21

Befähigungszeugnisse anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union

(1) Befähigungszeugnisse im Sinne von Artikel 4 der Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. April 2001 über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (ABl. EU Nr. L 136, S. 17), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2005/45/EG, werden den entsprechenden Befähigungszeugnissen nach §§ 3 bis 5 und

30 gleichgestellt und auf Antrag von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord unter Anwendung des Verfahrens nach Artikel 3 der Richtlinie 2005/45/EG anerkannt.

(2) Die Anerkennung wird durch Erteilung eines Vermerkes entsprechend den Anforderungen des Abschnittes A-I/2 Abs. 3 des STCW-Codes beurkundet. Sie beschränkt sich auf die im zur Anerkennung vorgelegten Befähigungszeugnis festgehaltenen Funktionen, Dienststellungen, Verantwortungsebenen und behält etwaige Einschränkungen bei.

(3) Handelt es sich um ein Befähigungszeugnis mit Funktionen auf der Führungsebene, müssen angemessene Kenntnisse der deutschen Seerechtsvorschriften durch erfolgreiche Teilnahme an einem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder der von ihm bestimmten Stelle anerkannten Lehrgang nachgewiesen werden.

(4) Die Gültigkeitsdauer des Vermerkes nach Absatz 2 darf die Dauer der Gültigkeit des zur Anerkennung vorgelegten Befähigungszeugnisses nicht überschreiten.

(5) Abweichend von Absatz 1 werden Befähigungszeugnisse für Funker im Sinne von Artikel 4 der Richtlinie 2001/25/EG auf Antrag vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie anerkannt. Absatz 4 gilt entsprechend.

(6) Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord kann andere als die in Absatz 1 bezeichneten Befähigungszeugnisse und berufliche Befähigungsnachweise für den Dienst auf Kauffahrteischiffen aus den Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum anerkennen und Gleichwertigkeitsbescheinigungen ausstellen, wenn nachgewiesen wird, dass der Inhaber des Befähigungszeugnisses über gleichwertige Kenntnisse verfügt, wie sie von dem Inhaber einer vergleichbaren deutschen seemännischen Qualifikation verlangt werden. Ein Anpassungslehrgang oder angemessene berufliche Erfahrungen können im Einzelfall verlangt werden.

§ 21a

Befähigungszeugnisse aus Drittstaaten

Befähigungszeugnisse aus anderen als den von § 21 erfassten Staaten können unter Anwendung des Verfahrens nach Artikel 18, 18a und des Anhangs II der Richtlinie 2001/25/EG, zuletzt geändert durch Richtlinie 2005/45/EG, anerkannt werden. Zuständig für die Erteilung der Anerkennungsvermerke sind die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest.

§ 21b

Bekämpfung von Betrug und sonstigen rechtswidrigen Praktiken im Zusammenhang mit Befähigungszeugnissen

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie wird im Rahmen der Führung des Seeleute-Befähigungs-Verzeichnisses nach § 9f des Seeaufgabengesetzes als zuständige Stelle im Sinne von Artikel 7a der Richtlinie 2001/25/EG, zuletzt geändert durch Richtlinie 2005/45/EG, tätig. Ihm obliegen die für die Aufdeckung und Bekämpfung von Betrug oder sonstigen rechtswidrigen Praktiken im Zusammenhang mit der Erteilung von Befähigungszeugnissen und mit der Anerkennung ausländischer Befähigungszeugnisse erforder-

lichen Maßnahmen. Dies umfasst auch den Informationsaustausch mit den zuständigen ausländischen Stellen im Sinne von Artikel 7a Abs. 2 der Richtlinie 2001/25/EG unter Beachtung der Vorschriften nach § 9f Abs. 4 und 5 des Seeaufgabengesetzes.“

10. § 21c wird aufgehoben.

11. § 23 wird wie folgt gefasst:

„§ 23

Entzug von Befähigungszeugnissen

(1) Ein Befähigungszeugnis ist vorbehaltlich der Anwendung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes zu entziehen, wenn der Inhaber unzuverlässig nach § 8 Abs. 2 Satz 1 ist.

(2) Ein Befähigungszeugnis kann vorbehaltlich der Anwendung des Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetzes entzogen werden, wenn sich der Inhaber nach dessen Erteilung als unzuverlässig erwiesen hat. Eine Unzuverlässigkeit liegt vor,

1. wenn der Inhaber mehrfach gegen die in der Seeschifffahrt geltenden Vorschriften im Hinblick auf Alkoholenuss verstoßen hat,
2. wenn der Inhaber unter erheblicher Einwirkung berauschender Mittel Wachdienst versehen hat oder
3. in den Fällen nach § 8 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 2.

(3) Über die Entziehung eines Befähigungszeugnisses entscheidet das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie. Dabei können Fristen und Bedingungen für die Erteilung eines neuen Befähigungszeugnisses niedrigerer, gleicher oder höherer Ordnung festgesetzt werden.

(4) Die Schifffahrtspolizeibehörden haben dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie unverzüglich alle Tatsachen mitzuteilen, die eine Entziehung rechtfertigen können.

(5) Die dem Befähigungszeugnis zugrunde liegende Erlaubnis erlischt mit der Entziehung. Das Befähigungszeugnis ist nach der Entziehung unverzüglich dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie zu übergeben. Satz 2 gilt auch dann, wenn die Entziehung des Befähigungszeugnisses angefochten und der sofortige Vollzug der Entziehung angeordnet worden ist.

(6) Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie trägt die personenbezogenen Daten einschließlich der Fristen und Bedingungen gemäß Absatz 3 über die Entziehung eines Befähigungszeugnisses unverzüglich in das Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis ein.“

12. § 24 wird aufgehoben.

13. Die Anlagen 4 bis 12 werden aufgehoben.

Artikel 3

Die Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung vom 12. April 1994 (BGBl. I S. 797), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. August 2004 (BGBl. I S. 2062), wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Abs. 1 wird die Angabe „(§§ 20 und 22 bis 24)“ durch die Angabe „(§ 27 Abs. 1 und 2, §§ 28, 29, 30 Abs. 1 bis 3, 32 und 33)“ ersetzt.
2. In § 4a Abs. 1 wird die Angabe „(§§ 3 bis 7, 9 bis 12 und 14 bis 16)“ durch die Angabe „(§§ 10 bis 15, 17 bis 19 und 21 bis 23)“ ersetzt.
3. § 32 wird wie folgt gefasst:

„§ 32
Europaklausel

Die Vorschriften des Berufsbildungsgesetzes über die Anerkennung der Befähigungsnachweise eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (§ 31 des Berufsbildungsgesetzes) in der jeweils geltenden Fassung werden angewendet.“

4. Die §§ 32a bis 32c werden aufgehoben.

Artikel 4

In § 14 der Seemannsamsverordnung vom 21. Oktober 1981 (BGBl. I S. 1146), die zuletzt durch Artikel 12 Nr. 5 des Gesetzes vom 30. Juli 2004 (BGBl. I S. 1950) geändert worden ist, werden die Angabe „72 Abs. 4“ durch die Angabe „74 Abs. 7“ ersetzt und nach der Angabe „§§ 71“ die Angabe „ , 74“ gestrichen.

Artikel 5

Diese Verordnung tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Der Bundesminister für
Arbeit und Soziales

Begründung

I. Allgemeines

Die vorliegende Artikelverordnung soll dem Änderungsbedarf Rechnung tragen, der sich aus der Fortentwicklung des europäischen Rechts im Bereich der Freizügigkeit betreffend die Dienststellungen als Kapitän in der Seeschifffahrt und der Anerkennung von Befähigungszeugnissen ergeben hat. Hierbei sind Urteile des Europäischen Gerichtshofes und neue oder geänderte Richtlinien des Rates und des Europäischen Parlaments umzusetzen.

Darüber hinaus werden die mit der zwölften Verordnung zur Änderung seeverkehrsrechtlicher Vorschriften begonnenen Maßnahmen zur Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs in der Seeschifffahrt fortgeführt. Dazu werden entsprechend eines Beschlusses des Deutschen Bundestages zur konsequenten Bekämpfung des Alkoholmissbrauchs in der Seeschifffahrt (Drs. 15/5514) neue Regelungen in Bezug auf die Zuverlässigkeit der Bewerber um Befähigungszeugnisse und klarer formulierte Bedingungen für den Entzug von Befähigungszeugnissen eingeführt.

Schließlich dient die Verordnung einer allgemeinen Weiterentwicklung des nationalen Rechts auf Grund der gewonnenen Erfahrungen bei der Durchführung insbesondere der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung.

II. Erläuterungen zu den Einzelbestimmungen

Zu Artikel 1

Mit der Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung wird der Verpflichtung zur Rechtsbereinigung der dem Gemeinschaftsrecht entgegenstehenden Vorschriften im Hinblick auf die Staatsangehörigkeit des Kapitäns entsprochen.

- Zu Nr. 1 und 2

Der EuGH hatte sich in zwei Urteilen in Vorabentscheidungsverfahren (Rechtssachen C-47/02 und C-405/01) mit der Frage der Zulässigkeit eines Staatsangehörigkeitsvorbehalts für Dienststellungen als Kapitän und Erster Offizier befasst. Er hat die Vorlagefragen dahingehend beantwortet, dass Art. 39 Abs. 4 EG-Vertrag einen Mitgliedstaat nur dann berechtigt, seinen Staatsangehörigen die Beschäftigung als Schiffsführer (Kapitän) und Ersten Offizier unter seiner Flagge vorzubehalten, wenn die ihnen zugewiesenen hoheitlichen Befugnisse tatsächlich regelmäßig ausgeübt werden und sie nicht nur einen sehr geringen Teil ihrer Tätigkeiten ausmachen.

Daher wird in dem neu eingefügten § 2a entsprechend dem erreichten Stand der europäischen Integration bestimmt, dass der Kapitän eines Schiffes unter der Bundesflagge Unionsbürger sein muss. Damit ist der bisherige Vorbehalt der Dienststellung Kapitän auf einem Schiff unter der Bundesflagge ausschließlich für deutsche Staatsangehörige in Umsetzung der aktuellen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs aufgehoben. Gleichzeitig werden in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Richtlinie 2005/45/EG von den Unionsbürgern – soweit sie nicht ihre seemännische Ausbildung in Deutschland absolviert haben - Kenntnisse der deutschen Seerechtsvorschriften und, in Übereinstimmung mit Artikel 17 Buchstabe e der Richtlinie 2001/25/EG, angemessene deutsche Sprachkenntnisse vorgeschrieben. Zum Nachweis der Sprachkenntnisse ist kein gesonderter Sprachlehrgang erforderlich. Dazu dient der in deutscher Sprache durchzuführende vorgeschriebene Seerechtslehrgang, womit im Interesse der Seeleute und Reeder eine unbürokratische Regelung realisiert wird.

Der neue § 2b enthält die maßgeblichen Vorschriften des bisherigen § 2 Abs. 2 bezüglich der Staatsangehörigkeitsvorschriften für Schiffsoffiziere, Schiffsmechaniker und sonstige wachbefähigte Schiffsleute. Im materiellen Regelungsgehalt hat sich nichts wesentliches geändert. Die Vorschrift wurde teilweise sprachlich neu gefasst, um in der Vergangenheit aufgetretene unterschiedliche Interpretationen bei Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretern zu beenden, zum Beispiel im Hinblick auf die Staatsangehörigkeit des vorgeschriebenen Schiffsmechanikers. Durch die neue Sprachfassung ist klargestellt, dass es entscheidend darauf ankommt, Inhaber des Schiffsmechanikerbriefes nach der geltenden Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung zu sein und nicht auf die Unionsstaatsbürgerschaft.

Gleichfalls wird aus der geänderten Formulierung deutlicher als bisher, dass der Schiffsmechaniker an Bord tatsächlich in dieser Funktion tätig sein muss.

- Zu Nr. 3 und 4

Der neu gefasste § 4 Abs. 1 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das Muster des Schiffsbesatzungszeugnisses nicht mehr als Anlage zur Schiffsbesatzungsverordnung durch ein Rechtsetzungsverfahren, sondern zeitnah im Verkehrsblatt zu veröffentlichen. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass aktueller Bedarf an geringen Korrekturen, klarstellenden Zusätzen und international bewährten Änderungen zur Vermeidung fehlerhafter Interpretationen der Schiffsbesatzungszeugnisse kurzfristig auftreten kann.

Zu Artikel 2

Mit der Änderung der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung werden

- die Fortentwicklungen des europäischen Rechts in Bezug auf die Anerkennung von Befähigungszeugnissen in der Gemeinschaft und aus Drittstaaten umgesetzt,
- die erforderlichen korrespondierenden Regelungen im Zusammenhang mit der Änderung der Schiffsbesatzungsverordnung nach Artikel 1 getroffen,
- neue Vorschriften im Hinblick auf die persönliche Eignung der Bewerber um Befähigungszeugnisse und damit im Zusammenhang stehend neue Vorschriften über den Entzug von Befähigungszeugnissen eingeführt und
- weitere Präzisierungen entsprechend den vorliegenden Erfahrungen mit der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung seit der grundlegenden Überarbeitung der Verordnung im Jahre 1998 vorgenommen.

- Zu Nr. 1

Die Präzisierung der Definition „Übereinkommen“ in § 2 Abs. 1 und die neue Definition „STCW-Code“ dienen der rechtlichen Klarstellung. Seit 1995 wurden die Anlage zum Übereinkommen und der STCW-Code mehrfach, jedoch nicht in jedem Falle gleichzeitig und zum gleichen Sachverhalt geändert. Beispielsweise wurden mit Entschließung MSC.156(78) lediglich die Muster der Befähigungszeugnisse und Befähigungsnachweise im STCW-Code geändert (siehe auch Begründung zu Nr. 8).

- Zu Nr. 2

Die Überarbeitung der allgemeinen Voraussetzungen für den Erwerb von Befähigungszeugnissen nach § 7 ist eine Folgeänderung aus der Öffnung der Dienststellung des Kapitäns für Unionsbürger. Darüber hinaus ist es nicht mehr zeitgemäß, den Erwerb von Befähigungszeugnissen nur Deutschen im Sinne des Grundgesetzes vorzubehalten und ausländischen Staatsbürgern dies nur über eine bürokratische Sonderfallregelung nach § 24 zu gestatten. Der neu formulierte Absatz 2 nimmt allerdings einen Kerngedanken des bisherigen § 24 auf, wonach Inhaber deutscher Kapitänsbefähigungszeugnisse, die nicht Unionsbürger sind, unverändert keine Berechtigung zum Führen eines Schiffes unter der Bundesflagge erhalten.

- Zu Nr. 3

Durch den unter I. genannten Beschluss des Deutschen Bundestages wurde die Bundesregierung unter anderem aufgefordert, wegen des hohen Schadensrisikos durch Trunkenheitsfahrten dem Alkoholmissbrauch in der Seeschifffahrt bereits präventiv zu begegnen. Kriterien, wie „Zuverlässigkeit“ und „persönliche Eignung“ sollten für die Erteilung und Entziehung von Befähigungszeugnissen konkretisiert werden.

Dem kommt der Verordnungsgeber mit der Neuformulierung des § 8 umfassend nach. Zur Erhöhung der Präventionswirkung werden bei der Beurteilung der persönlichen Eignung für Erwerb und Inhabung von Befähigungszeugnissen verschärfte Zuverlässigkeitskriterien eingeführt, nach denen nicht nur die Verstöße im Bereich der Seeschifffahrt, sondern das Verhalten im Gesamtbereich des Verkehrs berücksichtigt werden können. Die Vorschrift in der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung folgt damit gleichfalls einer Empfehlung des Verkehrsgerichtstages 2006.

- Zu Nr. 4

In den Jahren seit der Umsetzung der 1995 geänderten Vorschriften des STCW-Übereinkommens durch die 1998 grundlegend überarbeitete Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung hat sich gezeigt, dass die Einführung der Seefahrtzeit von sechs Monaten im Maschinendienst für Schiffsmechaniker, die ein Befähigungszeugnis zum technischen Schiffsoffizier erwerben wollen, negative Auswirkungen auf die Attraktivität des Berufes entfaltet hat. Entgegen den seinerzeitigen Ergebnissen der nationalen Diskus-

sionen bei der Umsetzung des STCW-Übereinkommens ist diese Seefahrtzeit nicht zwingend aus den international verbindlichen Vorgaben herzuleiten. Daher wird dem Wunsch des Verbandes der Schiffingenieure entsprochen und diese Seefahrtzeit gestrichen.

Schließlich kann die Vorschrift nach § 15 Abs. 1 Buchstabe c im Interesse der Rechtsbereinigung ersatzlos wegfallen, da diese Regelung nie angewendet wurde.

- Zu Nr. 5

Die Regelung zum gleichzeitigen Erwerb der Befähigungszeugnisse zum nautischen und technischen Wachoffizier kann ersatzlos entfallen, da es ein derartiges Bildungsangebot nicht gibt. Es zeichnet sich auch nicht ab, dass in absehbarer Zeit eine entsprechende Ausbildungsinitiative unternommen werden wird. Der Gesamtschiffsbetrieb im Offiziersbereich hat sich bei den Reedereiunternehmen nicht in dem Maße durchsetzen können, dass gesonderte Ausbildungsvorschriften nötig wären. Im übrigen stehen die geltenden Einzelvorschriften für den Erwerb des nautischen (§ 10) und des technischen Befähigungszeugnisses (§ 15) zum Wachoffizier auch einem gleichzeitigen Erwerb dieser Befähigungszeugnisse nicht entgegen.

- Zu Nr. 6

Es handelt sich um eine sprachliche Anpassung ohne inhaltliche Änderung der Vorschrift.

- Zu Nr. 7

Der Schiffssicherheitsausschuss der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation hatte mit EntschlieÙung MSC.66(68) Vorschriften über verbindliche Mindeststandards für die Ausbildung und Befähigung des Personals auf Fahrgastschiffen, die keine Ro-Ro-Fahrgastschiffe sind, erlassen. Diese Änderung wurde mit der vierten Verordnung über die Inkraftsetzung von Änderungen der Anlage zum STCW-Übereinkommen bereits in Kraft gesetzt. Mit dem neu eingefügten § 18e werden die Anforderungen für den Erwerb der Befähigungsnachweise entsprechend der üblichen Rechtssystematik bei der Umsetzung der STWC-Vorschriften abschließend geregelt.

- Zu Nr. 8

Mit dem neu formulierten Satz 1 des § 20 Abs. 1 erhält das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Ermächtigung, die Muster der Befähigungszeugnisse, Befähigungsnachweise und Vermerke im Verkehrsblatt amtlich zu veröffentlichen. Dies ist angezeigt, um im Interesse der Seeleute schnell und unkompliziert auf international vereinbarte Änderungen der Muster (Vorschriften dazu finden sich im STCW-Code Abschnitt A-I/2) reagieren zu können. Auf die Begründung zu Artikel 1 Nr. 3 wird verwiesen.

- Zu Nr. 9

Der neu gefasste § 21 setzt die Bestimmungen der Richtlinie 2005/45/EG über die gegenseitige Anerkennung der Befähigungszeugnisse in der Gemeinschaft um. Damit unterliegen die Berufsnachweise der Seeleute nicht mehr dem allgemeinen System der innergemeinschaftlichen Anerkennung (Hochschuldiplom-Richtlinie und zweite Anerkennungsrichtlinie bzw. der derzeit geltenden Richtlinie 2005/36/EG über die Anerkennung der Berufsqualifikationen). Der Grundgedanke der vorliegenden Anerkennungsregelung ist, dass alle in der Gemeinschaft qualifizierten Seeleute genau die Tätigkeiten auf Schiffen unter der Flagge anderer Mitgliedstaaten ausüben dürfen, die sie auch in ihren Herkunftsmitgliedstaaten übernehmen dürfen. Dabei wird bei der gemeinschaftsinternen Anerkennung auf das Befähigungszeugnis, nicht auf die Staatsangehörigkeit seines Inhabers, abgestellt. Daher hat auch ein Staatsangehöriger eines Drittstaates, der seine seemännische Qualifikation beispielsweise in Frankreich erworben hat, Anspruch auf Anerkennung seines französischen Befähigungszeugnisses in Deutschland. § 21 Abs. 6 ist als Auffangtatbestand gedacht für den Fall, dass EU-Seeleute mit Anspruch auf Freizügigkeit gemäß Artikel 39 EG-Vertrag ein Befähigungszeugnis zur Anerkennung vorlegen, das auf Grund nationaler Vorschriften ohne Bezug auf das STCW-Übereinkommen erteilt wurde.

Die Anerkennung von Befähigungszeugnissen aus Drittstaaten regelt der neue § 21a. Die Richtlinie 2001/25/EG beschreibt detailliert das Anerkennungsverfahren (in der derzeit geltenden Richtlinien-Fassung sind dies die Artikel 18, 18a und der Anhang II), so dass zur innerstaatlichen Umsetzung lediglich die zuständigen Stellen benannt werden müssen.

Mit der Richtlinie 2005/45/EG wurden in die Richtlinie 2001/25/EG Vorschriften über die Bekämpfung von Betrug und sonstigen rechtswidrigen Praktiken im Zusammenhang mit Befähigungszeugnissen eingefügt. Damit reagiert die Gemeinschaft, folglich auch der deutsche Gesetzgeber, auf Hinweise der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation zu diesem, die Schiffssicherheit unmittelbar betreffenden Sachverhalt. Im Rahmen der Zuständigkeit für das Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis (SBV) nach dem Seeaufgabengesetz ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) die prädestinierte Stelle für diese Aufgabe der Betrugsbekämpfung im Seeschiffahrtsbereich. Im SBV liegen alle dafür erforderlichen personenbezogenen Daten gemäß § 9 Abs. 3 des Seeaufgabengesetzes zeitnah vor. Dadurch sind sowohl in Deutschland originär ausgestellte als auch zum Dienst auf Schiffen unter der Bundesflagge anerkannte ausländische Befähigungszeugnisse erfasst. Gleichfalls sind gemäß § 9 Abs. 4 und 5 des Seeaufgabengesetzes die zu beachtenden Datenschutzbestimmungen bereits geltendes Recht. Die Kommunikation mit anderen Schifffahrtsverwaltungen im Hinblick auf Gültigkeitsprüfungen von Befähigungszeugnissen und Anerkennungsvermerken gemäß Artikel 7a Abs. 3 der Richtlinie 2001/25/EG gehört seit Einrichtung des SBV zur Aufgabe des BSH.

- Zu Nr. 10

Im Zuge der vorgenannten Neuordnung der Anerkennung ausländischer Befähigungszeugnisse kann diese Vorschrift ersatzlos aufgehoben werden.

- Zu Nr. 11

Durch die Neufassung des § 23, der die Entziehung eines Befähigungszeugnisses regelt, wird ergänzend zu den Vorschriften über den Alkoholmissbrauch beim Führen eines Schiffes auf Seeschiffahrtsstraßen entsprechend des Beschlusses des Deutschen Bundestages eine weitere wesentliche Verschärfung im Bereich der Seeschifffahrt herbeigeführt. Nach Absatz 1 ist nunmehr das Befähigungszeugnis bei Vorliegen bestimmter in Verbindung mit der Schiffsführung begangener Straftatbestände zwingend zu entziehen. Diese Verpflichtung der zuständigen Behörde ist unter den Vorbehalt von Regelungen gestellt, die vorrangig Anwendung finden. Damit ist insbesondere der Entzug des Befähigungszeugnisses durch ein Seeamt nach dem Seesicherheits-Untersuchungs-Gesetz (SUG) gemeint.

In Absatz 2 werden die Tatbestände, bei denen ein Befähigungszeugnis nach pflichtgemäßem Ermessen entzogen werden kann, präzisierend verschärft. So kann nunmehr der Verstoß gegen verkehrsrechtliche Strafvorschriften zur Entziehung des Befähigungszeugnisses führen, auch wenn diese außerhalb der Seeschifffahrt begangen worden sind.

In Absatz 3 wird dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie die Zuständigkeit für die Entziehung von Befähigungszeugnissen zugewiesen, weil diese Behörde das Seeleute-Befähigungs-Verzeichnis nach § 9f Seeaufgabengesetz führt. In dieses Verzeichnis müssen nach § 9 Abs. 3 Nr. 6 des Seeaufgabengesetzes auch Angaben betreffend bestandskräftige oder vorläufig wirksame Entscheidungen über entzogene Befähigungszeugnisse aufgenommen werden.

- Zu Nr. 12

Es handelt sich um eine Folgeänderung aus der Öffnung der Dienststellung als Kapitän für Unionsbürger. Auf die Begründung zu Artikel 2 Nr. 2 wird verwiesen.

- Zu Nr. 13

Wie in der Begründung zu Artikel 2 Nr. 8 vermerkt, werden die Muster der Befähigungszeugnisse künftig im Verkehrsblatt veröffentlicht. Daher können die Anlagen 4 bis 12 der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung ersatzlos aufgehoben werden.

Zu Artikel 3

Die Notwendigkeit einer Änderung der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung ergibt sich aus einer Änderung des Berufsbildungsgesetzes, auf dessen Vorschriften teilweise Bezug genommen wird und die bereits unter Artikel 2 thematisierte Fortentwicklung des europäischen Rechts im Hinblick auf die Anerkennung von beruflichen Qualifikationsnachweisen in der Gemeinschaft.

- Zu Nr. 1 und 2

Die §§ 4 und 4a der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung verweisen auf Vorschriften des Berufsbildungsgesetzes über die Berechtigung zum Einstellen und Ausbilden (§ 4) und über Berufsausbildungsverhältnisse (§ 4a). Diese Verweise werden der derzeit gelten-

den Fassung des Berufsbildungsgesetzes angepasst; eine Änderung des materiellen Regelungsgehaltes der genannten Vorschriften ist damit nicht verbunden.

- Zu Nr. 3 und 4

Neu aufgenommen wird ein Verweis auf die Europaklausel des Berufsbildungsgesetzes. Durch § 31 BBiG sind alle erforderlichen Regelungen einschließlich der Zuständigkeitszuweisung im Hinblick auf die Anerkennung von Berufsabschlüssen auf der Facharbeiterebene getroffen, so dass die Vorschriften der §§ 32a bis 32c aufgehoben werden können.

Zu Artikel 4

Mit der Änderung des § 14 der Seemannsamtverordnung wird der Verweis auf Vorschriften des Seemannsgesetzes an die derzeit geltende Fassung dieses Gesetzes angepasst; eine Änderung des materiellen Regelungsgehaltes der genannten Vorschriften ist damit nicht verbunden.

Zu Artikel 5

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung.