

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

Vom 26. August 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 § 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 sowie § 143 zuletzt durch Artikel 11 Nr. 15 und 16 des Gesetzes vom 6. Juni 1994 (BGBl. I S. 1170) geändert und § 143b 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 Kauffahrtschiffe, 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 und des maritimen Umweltschutzes,
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 Hafenfølge und die Art der zu befördernden Ladung zu berücksichtigen.

(2) Unabhängig von der Bruttoreaumzahl 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 seemannischen 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.

(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 wird 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 nach Anhörung der Küstenländer, der Seeleute-Gewerkschaften und der Schiffsverbände 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 Weiterfahrtsverbot, 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

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. Januar 1999 in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt die Schiffsbesatzungsverordnung 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 26. August 1998

Der Bundesminister für Verkehr
Wissmann

Der Bundesminister
für Arbeit und Sozialordnung
Norbert Blüm

Anlage
(zu § 4 Abs. 1)

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

Neuordnung der Schiffsbesetzung
für Kauffahrteischiffe, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen.

Neue SCHIFFSBESETZUNGSVERORDNUNG (SchBeSV)

Die neue Schiffsbesetzungsverordnung, die am 10. Juli 1998 vom Bundesrat verabschiedet wurde und zum **1. Januar 1999 in Kraft tritt**, beinhaltet folgende materiellen Schwerpunkte:

1. Auf Antrag des Reeders erteilt die See-BG ein Schiffsbesatzungszeugnis, das vom Tage der Ausstellung an fünf Jahre gültig ist. Im Einzelfall kann eine abweichende Gültigkeitsdauer festgesetzt werden.

Der Reeder ist verpflichtet, Änderungen der für die Erteilung des Schiffsbesatzungszeugnisses maßgeblichen Voraussetzungen der See-BG unverzüglich anzuzeigen und ein den geänderten Voraussetzungen entsprechendes Schiffsbesatzungszeugnis zu beantragen. Die See-BG erteilt dann erforderlichenfalls ein neues Schiffsbesatzungszeugnis und zieht das bisherige Zertifikat ein.

2. Im Gegensatz zu den geltenden Schiffsbesetzungsregularien mit seinen starr festgelegten Besetzungstabellen liegt es ab 1. 1. 1999 in der Verantwortung des Reeders, das Schiff nach Anzahl, Qualifikation und Eignung der Besatzungsmitglieder so zu besetzen, daß

- die Schiffssicherheit,
- der sichere Wachdienst,
- die Einhaltung der Vorschriften des Arbeitsschutzes und des maritimen Umweltschutzes,
- die Erhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit an Bord,
- die sprachliche Verständigung der Besatzung untereinander

gewährleistet sind.

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

Wenn der Antrag des Reeders auf ein Schiffsbesatzungszeugnis diesen Kriterien entspricht, wird das Schiffsbesatzungszeugnis erteilt.

- f) Auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl 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,
sowie
 - ein Schiffsmechaniker nach der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung und ein weiteres wachbefähigtes Besatzungsmitglied Deutscher im Sinne des Grundgesetzes oder Staatsangehöriger eines Mitgliedstaates der Europäischen Union sein.

Im Vergleich zum heutigen Besetzungsrecht wird ab 1. 1. 1999 eine „**Arbeitsmarktklausel**“ eingeführt, die folgende Regelung zum Inhalt hat:

4. Soweit auf Schiffen mit einer Bruttoreaumzahl **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.

Als wachbefähigtes Besatzungsmitglied gilt

- a) ein (Junior-) Nautischer oder Technischer Wachoffizier,
- b) ein Auszubildender zum Schiffsmechaniker ab 2. Ausbildungsjahr,
- c) ein Nautischer oder Technischer Offiziersassistent bzw. ein Offiziersassistent im Gesamtschiffsbetrieb, so er mindestens eine sechsmonatige Einweisung/Ausbildung auf der Brücke bzw. in der Maschine bzw. in beiden Bereichen absolviert hat, dies dokumentiert ist und ihm ein Wachbefähigungszeugnis erteilt wurde,
- d) gleiches gilt für einen Schiffsmann sowie Schiffselektriker bzw. Schiffselektrotechniker der die Kriterien gem. c) erfüllt hat,
- e) ein Schiffsmann, der in entsprechender Eigenschaft während der letzten fünf Jahre vor dem 1. Februar 1997 mindestens ein Jahr im Decksbereich oder im Maschinenbereich Dienst getan hat. Er erfüllt ebenfalls die Anforderungen an den Erwerb des Befähigungszeugnisses für wachbefähigte Schiffsleute.

August 1998
Km/Wt - F 1.00.3