



Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung • 11030 Berlin

Präsidenten des Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert MdB
- Parlamentssekretariat -
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Datum: Berlin, *26.09.2011*
Seite 1 von 1

Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms,
Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend
„Bürokratie bei der Einflagung von Schiffen“
- Drucksache 17/6982

Anlagen: Antwort der Bundesregierung auf die oben bezeichnete
Kleine Anfrage (mit 5 Mehrabdrucken)

Sehr geehrter Herr Präsident,

als Anlage übersende ich die Antwort der Bundesregierung auf die
oben bezeichnete Kleine Anfrage. Mehrabdrucke dieses Schreibens
mit Anlagen für die Fraktionen des Deutschen Bundestages sind bei-
gefügt.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben, und verbleibe
mit freundlichen Grüßen

Enak Ferlemann

Enak Ferlemann, MdB

Parlamentarischer Staatssekretär beim
Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-2250
FAX +49 (0)30 18-300-2269

psts-f@bmvbs.bund.de
www.bmvbs.de



Anlage
zum Schreiben
vom 26.09.2011

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius,
Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN be-
treffend

„Bürokratie bei der Einflagung von Schiffen“

- Drucksache 17/6982

Frage 1: *Welche Behörden sind bei einer Einflagung, also dem Eintrag eines Schiffes in das deut-
sche Flaggenregister, durch den Reeder (z. B. Schiffsgesellschaft) zu konsultieren?*

*a) Wie kann eine straffere Struktur der bei der Einflagung involvierten Behörden ge-
schaffen werden?*

*b) Innerhalb welchen Zeitraums könnte nach Auffassung der Bundesregierung eine Re-
form des Flaggenrechts durchgeführt werden?*

*c) Welche Position vertritt die Bundesregierung zur Umstellung der Schiffssicherheits-
zeugnisse von schriftlicher Version auf elektronische Form?*

Antwort:

Die Eintragung eines Schiffes in ein deutsches Seeschiffsregister erfolgt bei dem jeweils zustän-
digen Amtsgericht. Darüber hinaus wird ein Schiff im Flaggenregister und in der internationalen
Fahrt im Regelfall auf freiwilliger Basis auch im Internationalen Seeschiffregister (ISR),
die beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie geführt werden, eingetragen. Für die
Eintragung eines Schiffes im Schiffregister im engeren Sinne sind damit gegebenenfalls zwei
Behörden zu kontaktieren.

Versteht man unter der Einflagung den gesamten Verwaltungsvorgang des Wechsels der Flagge
eines Schiffes, sind bei einer Einflagung darüber hinaus die Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft (Dienststelle Schiffssicherheit; Mitgliederabteilung), die Bundesnetz-
agentur, das Seemannsamt und der Hafenärztliche Dienst zu kontaktieren. Wie bei anderen Un-
ternehmensgründungen auch, sind gegebenenfalls auch das Finanzamt, die Agentur für Arbeit,
die Arbeitsschutzbehörde, die Rentenversicherung und das Ausländeramt oder eine deutsche
Auslandsvertretung zu konsultieren.

Um die administrativen Dienstleistungen für die Seeschifffahrt zu verbessern und die Flaggen-
staatsverwaltung zu modernisieren, hat die Bundesregierung - neben der bereits bestehenden
Möglichkeit, sich an den Einflagungsmanager der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsge-
nossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft zu wenden - die Einrichtung einer gemeinsa-
men behördenübergreifenden Homepage der deutschen Flaggenstaatsverwaltung gestartet. Im
Rahmen des Verbundprojekts „OptiFlag“ des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie
sowie der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrs-
wirtschaft sollen unter der Adresse www.deutsche-flagge.de alle Informationen für den operati-
ven Betrieb sowie die Einflagung von Schiffen und den Neubau von Handelsschiffen unter

deutscher Flagge in einem einheitlichen Internetauftritt gebündelt werden. Die Homepage soll durch zentralisierte, strukturierte und doch individualisiert abrufbare Informationen einen umfassenden Servicegedanken umsetzen, ohne bestehende Verwaltungszuständigkeiten zu verändern. Als zentrale Eingangsseite für Informationen zur deutschen Flagge soll die Homepage dennoch zu Erleichterungen und Vereinfachungen für die Schifffahrt führen.

Daneben wird eine Analyse und Optimierung der Prozesse zwischen dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie und der Dienststelle Schiffssicherheit mit dem Ziel der Verbesserung der Kundenorientierung der deutschen Flaggenstaatsverwaltung durchgeführt werden.

Zu den darüber hinaus bereits im Vorfeld der Nationalen Maritimen Konferenz unterbreiteten Modernisierungsvorschlägen werden die Bundesregierung und die Länder zielgerichtet den Dialog mit Blick auf weitere Entbürokratisierungsmöglichkeiten und Verbesserungen im Service für die Schifffahrt fortsetzen.

Um mittel- und langfristige eine belastbare Basis für zielgerichtete Maßnahmen für die deutsche Seeschifffahrt zu schaffen, wird die Bundesregierung des Weiteren die Attraktivität und die Wettbewerbsfähigkeit der Handelsschifffahrt unter deutscher Flagge untersuchen lassen.

Die Bundesregierung hält die Umstellung auf elektronische Dokumente für einen verfolgungswerten Ansatz.

Frage 2: *Hält die Bundesregierung den relativ hohen Verwaltungsaufwand für die Reeder im Rahmen der Einflaggung für zeitgemäß und wie begründet sie diesen?*

Antwort:

Die Bundesregierung strebt eine deutliche Verringerung des bürokratischen Aufwandes bei Einflaggungen an. Auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz in Wilhelmshaven hat die Bundesregierung den deutschen Reedern diesbezüglich ihre Bereitschaft erklärt, den Schifffahrtsstandort Deutschland attraktiver zu gestalten.

Der derzeitige Verwaltungsaufwand bei Einflaggungen erklärt sich durch historisch gewachsene Verwaltungszuständigkeiten bei verschiedenen Behörden des Bundes und der Länder.

Die Bundesregierung hat hierzu die Küstenländer gebeten, den durch das neue Internetportal „www.deutsche-flagge.de“ angestoßenen Entbürokratisierungsprozess aktiv zu unterstützen, damit administrative Erleichterungen für die Schifffahrt rasch ihre Wirkung entfalten können.

Frage 3: *Plant die Bundesregierung, wie verschiedene andere Flaggenstaaten, eine einheitliche Anlaufstelle für die Einflaggung?*

Wenn ja, wie soll dies ausgestaltet werden, wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Bei einer Einflaggung können sich Schifffahrtsunternehmen bereits jetzt an den Einflaggungsmanager der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft wenden. Der Einflaggungsmanager berät Reedereien umfassend über den Ablauf einer Einflaggung. Zudem wird die Homepage www.deutsche-flagge.de künftig behördenübergreifend alle für eine Einflaggung notwendigen Informationen aus einer Hand sowie auch Online-Anträge für Neubauten, Einflaggungen und den operativen Betrieb eines Schiffes unter

deutscher Flagge bereitstellen. Mit Blick auf weitere Modernisierungsmöglichkeiten sind die Küstenländer auch hier aufgefordert, den im Rahmen der 7. Nationalen Maritimen Konferenz begonnenen Dialog mit der Bundesregierung fortzusetzen.

Frage 4: *Welche sonstigen Regelungen kommen außer den Formalitäten nach Flaggenrecht für die Reeder als weiterer Aufwand hinzu, wenn sie ihre Schiffe im deutschen Register eintragen lassen?*

Antwort:

Neben dem Flaggenrecht sind die Vorschriften des Schiffsregisterrechts zu beachten. Das Schiffsregister ist ein öffentliches Register, das von den Amtsgerichten geführt wird. Das Amtsgericht stellt auf Antrag eine Urkunde über die Eintragung des Schiffes aus (Schiffszertifikat nach § 60 der Schiffsregisterordnung). Das Schiffszertifikat dient nach § 3 Buchstabe a des Flaggenrechtsgesetzes als Ausweis über die Berechtigung zum Führen der Bundesflagge und bescheinigt damit die deutsche Staatsangehörigkeit des Schiffes.

Schiffe, die die deutsche Flagge führen, müssen zudem den internationalen, europäischen und nationalen Schiffssicherheits-, Umweltschutz- sowie Haftungs Vorschriften entsprechen und über die entsprechenden internationalen Zeugnisse (insb. SOLAS, Freibord, Vermessung, MARPOL, AFS, Haftung für Bunkerölverschmutzungsschäden) verfügen.

Frage 5: *Müssen Seeleute aus Nicht-EU-Staaten, die auf Schiffen mit deutscher Flagge fahren, in jedem Falle ein Visum/eine Aufenthaltsgenehmigung für die Bundesrepublik Deutschland bei sich führen (auch bei ausschließlichen Fahrten z. B. zwischen Indischem und Pazifischen Ozean)?*

- a) *Wenn ja, wie begründet dies die Bundesregierung?*
- b) *Wenn ja, wie gelangt die von jenen Regelungen betroffene Schiffsbesatzung an das Visum im Ausland (unterschiedliche Verfügbarkeit der Botschaften und Konsulate)?*
- c) *Wenn nein, warum nicht?*
- d) *Sieht die Bundesregierung Änderungsbedarf diesbezüglich?*

Antwort:

Ausländer, die als Besatzungsmitglieder eines Seeschiffes tätig sind, das berechtigt ist, die Bundesflagge zu führen, benötigen grundsätzlich einen Aufenthaltstitel (§ 4 Absatz 4 des Aufenthaltsgesetzes). Hiervon gelten nach Maßgabe von § 24 Absatz 1 Aufenthaltsverordnung bestimmte Ausnahmen.

Die Bundesregierung prüft, ob eine Aufrechterhaltung der Vorschriften in ihrer jetzigen Form sinnvoll ist.

Für die Erteilung der notwendigen Visa sind gemäß § 71 Absatz 2 Aufenthaltsgesetz im Ausland die vom Auswärtigen Amt ermächtigten Auslandsvertretungen zuständig.

Örtlich zuständig ist grundsätzlich die Auslandsvertretung, in deren Amtsbezirk der Ausländer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat. Ausnahmsweise kann ein Visum mit Ermächtigung der zuständigen Auslandsvertretung oder des Auswärtigen Amtes auch von einer anderen als der für den gewöhnlichen Aufenthaltsort des Ausländers zuständigen Auslandsvertretung erteilt werden.

Aufgrund des politischen Interesses der Bundesregierung an Rückflaggen wurde der Verband Deutscher Reeder vom Auswärtigen Amt gebeten, seine Mitglieder um frühzeitige Kontaktaufnahme mit der betreffenden Auslandsvertretung zu bitten, sobald sich die Planungen für eine Rückflagge konkretisieren, damit die im Visumverfahren erforderlichen Abfragen bereits im Vorfeld erledigt werden können. Dem Auswärtigen Amt sind die im Rahmen der Rückflagge meist nur wenige Stunden betragende Liegezeiten der Schiffe bekannt und die Auslandsvertretungen wurden daher gebeten, flexibel auf Terminwünsche zur Antragsabgabe und Abholung der visierten Pässe von Besatzungsmitgliedern zu reagieren. Für Fälle, in denen im Rahmen von Rückflaggen Visa beantragt werden, für die die Auslandsvertretung keine örtliche Zuständigkeit sieht, wurde vom Auswärtigen Amt eine grundsätzliche Ermächtigung zur Visumserteilung ausgesprochen.

Frage 6: *Wie kann ein Kapitän die Befähigung zum Führen eines Schiffes unter deutscher Flagge erhalten?*

- a) *Bei welchen Stellen (im In- und Ausland) kann der Kapitän Deutsch-Sprachkurse durchführen, damit diese anerkannt werden?*
- b) *Wird bei dem zu erbringenden Sprachkurs auf das Netz der weltweit vertretenen Goethe-Institute zurückgegriffen?*

Antwort:

Die Fragen unter Ziffer 6 werden wegen des Zusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Befähigung zum Kapitän eines Schiffes unter der Bundesflagge kann durch ein gültiges deutsches Befähigungszeugnis zum Kapitän nach den §§ 3 und 4 der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung oder ein nach § 21 der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung anerkanntes ausländisches Befähigungszeugnis nachgewiesen werden.

Nach § 2a der Schiffsbesetzungsverordnung muss ein Kapitän, soweit er nicht Inhaber eines deutschen Befähigungszeugnisses ist, Kenntnisse der deutschen Sprache nachweisen. Die Form des Nachweises ist gesetzlich nicht festgeschrieben. Ausländische Kapitäne können daher zum Erwerben deutscher Sprachkenntnisse grundsätzlich alle gebotenen Möglichkeiten im In- und Ausland nutzen, dies schließt die weltweit vertretenen Goethe-Institute selbstverständlich ein.

Frage 7: *Plant die Bundesregierung eine generelle Vereinfachung des deutschen Flaggenrechts, um den Reedern das selbstgesetzte Ziel der Rückflagge im Rahmen des Maritimen Bündnisses zu erleichtern?*

- a) *Wenn ja, wie soll dies umgesetzt werden?*
- b) *Wenn nein, warum nicht?*

Antwort:

Die Bundesregierung hält an dem gesetzgeberischen Ziel der Stärkung der deutschen Handelsflotte im internationalen Wettbewerb weiter fest. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1-3 verwiesen.

Frage 8: *Bis wann wird die Bundesregierung das ILO-Seearbeitsübereinkommen (2006) ratifiziert und das Seearbeitsgesetz dem Bundestag vorgelegt haben?*

Antwort:

Die Bundesregierung erarbeitet derzeit einen Referentenentwurf zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommen, der voraussichtlich Anfang nächsten Jahres vorgelegt werden wird.

Frage 9: *Wird in dem geplanten Seearbeitsgesetz die bisherige An- und Abmusterung von Seeleuten ersatzlos gestrichen werden?*

Antwort:

Die bisherigen Regelungen zum Musterungsverfahren (§§ 13 bis 22 Seemannsgesetz) sollen nicht in das Seearbeitsgesetz übernommen werden. Das seit dem Jahr 1957 im Kern unverändert bestehende Musterungsverfahren ist nicht mehr zeitgemäß und hat sich in der heutigen Praxis als lückenhaft erwiesen, da es nur in einem Bruchteil der von deutschflaggen Schiften angelaufenen ausländischen Häfen Seemannsämter (Botschaften bzw. Konsulate) gibt und die üblichen Geschäftszeiten der Seemannsämter im Ausland nicht mit dem 24-Stunden-Betrieb eines Schiffes an sieben Tagen der Woche vereinbar sind. Der bisherige Hauptzweck der Musterung – die amtliche Bestätigung über den Antritt des Dienstes auf einem bestimmten Schiff – hat sich heutzutage durch die Einführung verschiedener effektiverer Kontrollsysteme (insbesondere die sog. Flaggenstaat- und Hafenstaatkontrolle) und Meldeverpflichtungen erledigt.

Frage 10: *Müssen Seeleute auch zukünftig bei jeder An- und Abmusterung (Musterungsrolle) auf die Infrastruktur der Seemannsämter im Inland bzw. die begrenzte Anzahl an konsularischen Behörden Deutschlands im Ausland zurückgreifen?*

Antwort:

Durch den geplanten ersatzlosen Wegfall des Musterungsverfahrens wird die An- und Abmusterung der Seeleute bei den Seemannsämtern entfallen.