



Verwaltungsgericht Hamburg

Urteil

Im Namen des Volkes

hat das Verwaltungsgericht Hamburg, Kammer 5, aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 2. Februar 2021 durch

den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht ...,
die Richterin am Verwaltungsgericht ...,
die Richterin ...,
die ehrenamtliche Richterin ...,
den ehrenamtlichen Richter ...

für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens trägt der Kläger.

Das Urteil ist wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar.

Der Kläger kann die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe der festzusetzenden Kosten abwenden, falls nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in Höhe des zu vollstreckenden Betrages leistet.

Rechtsmittelbelehrung:

Innerhalb eines Monats nach Zustellung kann gegen dieses Urteil schriftlich oder nach Maßgabe des § 55a der Verwaltungsgerichtsordnung – VwGO – in elektronischer Form die Zulassung der Berufung beantragt werden.

Der Antrag ist bei dem Verwaltungsgericht Hamburg, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, zu stellen. Er muss das angefochtene Urteil bezeichnen.

Innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung des vollständigen Urteils sind die Gründe darzulegen, aus denen die Berufung zuzulassen ist. Die Begründung ist, soweit sie nicht bereits mit dem Antrag vorgelegt worden ist, bei dem Hamburgischen Obergericht, Lübeckertordamm 4, 20099 Hamburg, schriftlich oder in elektronischer Form (s.o.) einzureichen.

Die Berufung ist nur zuzulassen,

- wenn ernstliche Zweifel an der Richtigkeit des Urteils bestehen,
- wenn die Rechtssache besondere tatsächliche oder rechtliche Schwierigkeiten aufweist,
- wenn die Rechtssache grundsätzliche Bedeutung hat,
- wenn das Urteil von einer Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts, des Bundesverwaltungsgerichts, des Gemeinsamen Senats der obersten Gerichtshöfe des Bundes oder des Bundesverfassungsgerichts abweicht und auf dieser Abweichung beruht oder
- wenn ein der Beurteilung des Berufungsgerichts unterliegender Verfahrensmangel geltend gemacht wird und vorliegt, auf dem die Entscheidung beruhen kann.

Vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Hamburgischen Oberverwaltungsgericht eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer der in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Hochschulen mit Befähigung zum Richteramt zugelassen. Ferner sind die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen als Bevollmächtigte zugelassen. Ergänzend wird wegen der weiteren Einzelheiten auf § 67 Abs. 2 Satz 3, Abs. 4 und Abs. 5 VwGO verwiesen.

Auf die Möglichkeit der Sprungrevisions nach § 134 VwGO wird hingewiesen.

Tatbestand

Der Kläger begehrt die Erteilung eines Seediensttauglichkeitszeugnisses auch für den Decks- und Brückendienst.

Der Kläger fährt seit über 20 Jahren ehrenamtlich als Maschinist und Steuermann und seit fünf Jahren auch als Kapitän auf Traditionsschiffen zur See.

Mit Inkrafttreten der Verordnung zur Änderung der schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen und anderen Schiffen, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregeln unterliegen (SchSichRÄndV, vom 7. März 2018, BGBl. I S. 237 (Nr. 8)) zum 14. März 2018 wurden die Anforderungen an Traditionsschiffe und ihre Besatzungen geändert und unter anderem (spätestens ab Mitte März 2023) das Erfordernis einer zweijährlichen Seediensttauglichkeitsuntersuchung eingeführt.

Der Kläger möchte seine Tätigkeiten unter der geänderten Rechtslage weiterhin ausüben. Er ließ sich hierfür am 14. Juli 2018 von dem zugelassenen Arzt Dr. H. auf seine Seediensttauglichkeit untersuchen. Dieser befand den Kläger nach Vorlage eines fachaugenärztlichen Gutachtens vom 7. Februar 2012, nach welchem

der Kläger eine angeborene Grünschwäche (Deuteranomalie) hat (Anomaliequotient (AQ) 2,0), mangels ausreichenden Farbunterscheidungsvermögens in Bezug auf den Decksdienst für seedienstuntauglich. Für den technischen und übrigen Dienst erhielt der Kläger ein bis zum 14. Juni 2020 befristetes Seediensttauglichkeitszeugnis.

Mit Schreiben vom 19. Juni 2018 beantragte der Kläger bei der Beklagten eine Ausnahmegenehmigung für den Decksdienst auf Traditionsschiffen.

Mit Bescheid vom 26. Juni 2018 erklärte die Beklagte, sie habe den Antrag des Klägers gemäß § 13 Abs. 1 Seearbeitsgesetz (SeeArbG) geprüft und sei zu dem Ergebnis gekommen, dass der Kläger aufgrund seiner fachaugenärztlich festgestellten Grünschwäche mit einem AQ von 2,0 nicht für den Decksdienst und den elektronischen Dienst an Bord eines Seeschiffes geeignet sei. Ein regelrechtes Farbunterscheidungsvermögen bestehe bei einem AQ von 0,7 bis 1,4. Der Kläger erfülle diesen nicht und sei nach Ziffer 2.1 der Anlage 1 zu § 3 der Maritime-Medizin-Verordnung (MariMedV) seedienstuntauglich. Gemäß dem Internationalen Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) müssten alle im Decksdienst tätigen Besatzungsmitglieder über ein regelrechtes Farbunterscheidungsvermögen verfügen (STCW-Code, Abschnitt B-I/9, Absatz 12).

Der Kläger legte am 13. Juli 2018 Widerspruch gegen den Bescheid ein. Zur Begründung trug er vor, dass der Bescheid unter anderem auf Grundlage des nicht einschlägigen § 13 Abs. 1 SeeArbG erlassen worden sei. Das SeeArbG sei gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 auf die Besatzung von Kauffahrteischiffen, nicht aber auf die von Traditionsschiffen anwendbar.

Im Übrigen könne er trotz seiner leichten, angeborenen Grünschwäche ohne weiteres grüne Eintragungen in der Seekarte, grüne Seezeichen, grüne (Positions-)Lichter, Nachtsignale oder Leuchtfeuer sowie grüne Anzeigen auf nautischen Instrumenten als solche erkennen und diese von andersfarbigen Anzeigen und Lichtern unterscheiden. Damit sei er sowohl in der Lage, Ausguck zu halten als auch ein Schiff sicher zu navigieren.

Auch genüge sein Farbunterscheidungsvermögen den Anforderungen, die der Verordnungsgeber an die körperliche Leistungsfähigkeit zum Führen von Wasserfahrzeugen im Sinne der Verordnung über das Führen von Sportbooten (SpFV) stelle. Die Voraussetzungen, die beim Decksdienst auf einem Traditionsschiff vom Besatzungsmitglied erfüllt werden müssten, unterschieden sich aber nicht von denen auf Sportbooten.

Es bestehe keine Notwendigkeit – insbesondere sei das STCW-Übereinkommen auf Traditionsschiffe nicht anwendbar – die strengen Anforderungen, die an den Dienst auf Kauffahrteischiffen gestellt werden, auf Traditionsschiffe zu übertragen.

Mit Widerspruchsbescheid vom 26. November 2018, zugestellt am 29. November 2018, wies die Beklagte den Widerspruch zurück. Zur Begründung führte sie aus, dass der Kläger mit einem AQ von 2,0 nicht über das für die Seediensttauglichkeit im Decksdienst erforderliche Farbunterscheidungsvermögen gemäß der CIE-Norm 1 (nach dem CIE-Normfarbsystem der Internationalen Beleuchtungskommission – Commission internationale de l'éclairage (CIE)) verfüge. Diese über die MariMedV und die Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) anwendbare normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift sei für die Verwaltung bindend. Die CIE-Normen bildeten auch den aktuellen internationalen medizinischen Standard ab, was Anforderungen an das Farbsehvermögen im Verkehr betreffe.

Die Deuteranomalie des Klägers führe dazu, dass er im Grüntonbereich nicht exakt differenzieren könne. Für die Tätigkeit als Schiffsführer sei es aber zwingend erforderlich, die für die Orientierung im Schiffsverkehr erforderlichen Zeichen und Lichter genau zu erkennen und eine Seekarte lesen zu können, ohne die farblichen Markierungen zu verkennen. Es bestehe die Gefahr, dass der Kläger nicht nur sich selbst, sondern auch Leib und Leben anderer Besatzungsmitglieder und der auf Traditionsschiffen mitfahrenden Gäste gefährde.

Etwas Anderes ergebe sich auch nicht aus der Tatsache, dass der Erstbescheid fehlerhaft mit der Verweisungsnorm § 13 SeeArbG begründet worden sei, obwohl das SeeArbG nur für Kauffahrteischiffe gelte. Die fehlerhafte Begründung könne im

Rahmen des Widerspruchsbescheids noch nach § 45 Abs. 1 Nr. 2 Hamburger Verwaltungsverfahrensgesetz (HmbVfVfG) geheilt werden. Die richtige Verweisungsnorm sei Anlage 1a, Teil 3, Regel 12.5 SchSV i.V.m. Abschnitt 2 und Anlagen 1 und 2 MariMedV. Insbesondere werde die Begründung durch den Austausch der Verweisungsnorm dem Wesen nach nicht verändert.

Der Kläger hat am 19. Dezember 2018 Klage erhoben. Mit am 6. Februar 2019 nachgereichter Begründung wiederholt und vertieft er seinen Vortrag aus dem Widerspruchsverfahren. Ergänzend macht er geltend, dass sowohl das STCW-Übereinkommen als auch die „Leitlinien für die ärztliche Untersuchung von Seeleuten“ der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Office Geneva – ILO) und der internationalen Schifffahrtsorganisation (International Maritime Organization – IMO) ein Farbunterscheidungsvermögen entsprechend der CIE-Norm 1 oder 2 ausreichen ließen. Die CIE-Norm 1 definiere das normale Farbsehen, die CIE-Norm 2 das anormale Farbsehen A, bei dem Personen mit leichter Fehlsichtigkeit farbige Signalleuchten sehen und erkennen könnten. Da der Kläger sich mit einem AQ 2,0 im unteren Bereich der Deuteranomalie-Skala von 2,0 bis 20 befinde, sei bei ihm voraussichtlich von einem Farbunterscheidungsvermögen im Sinne der CIE-2 Norm auszugehen. Auch die Empfehlungen der CIE verlangten im Schiffsverkehr die Einhaltung der CIE-1 Norm nur für Schiffe mit einer Größe von mehr als 500 Bruttoreaumzahl (BRZ). Für Schiffe geringerer Größe, wozu auch die deutschen Traditionsschiffe zählten, ließen sie ein Farbunterscheidungsvermögen nach der CIE-2 Norm ausreichen. Eine entsprechende Untersuchung, ob der Kläger diese Norm erfülle, habe die Beklagte nicht veranlasst, obwohl der Kläger seine Mitwirkung mehrfach angeboten habe.

Es sei davon auszugehen, dass es sich beim Wortlaut der Anlage 1 MariMedV, Ziffer 2.1 um ein Redaktionsversehen handle und es ausreichend sei, wenn die CIE-2 Norm erfüllt werde. Ausweislich der Verordnungsbegründung sollten nämlich die Leitlinien der ILO und IMO bis auf einige Abweichungen in deutsches Recht überführt werden, um den internationalen Anforderungen zu entsprechen und keine deutschen Besonderheiten mehr gelten zu lassen.

Jedenfalls aber sei die MariMedV dahingehend europarechtskonform auszulegen, denn die Vorgaben des STCW-Abkommens hätten in der Richtlinie 2012/35 EU Niederschlag gefunden, nach deren Art. 11 Abs. 1 die Mitgliedstaaten Normen für die Erteilung der Seediensttauglichkeit entsprechend den Vorgaben des Abschnittes A-I/9 des STCW-Codes festzulegen hätten.

Schließlich verstoße die MariMedV gegen die Grundrechte, da sie den Kläger unverhältnismäßig in seiner allgemeinen Handlungsfreiheit einschränke. Insbesondere sei die Regelung nicht erforderlich, wie sich aus den Empfehlungen der Beleuchtungskommission ergebe. Dabei seien die erheblichen Gefahren, die von Schiffsunfällen für die Besatzung, außenstehende Personen und die Umwelt ausgehen können, berücksichtigt worden. Seezeichen seien neben ihrer farblichen Kodierung regelmäßig mit zusätzlichen geometrischen Symbolen (Toppzeichen) ausgestattet, die eine Unterscheidung unabhängig vom Farbsehvermögen des Beobachters ermöglichten. Leuchtfeuer verfügten neben ihrer farblichen Kodierung zusätzlich über eine sogenannte Kennung, also die festgesetzte Wiederkehr von Dunkel- und Leuchtphasen. Die Fahrtrichtung eines Schiffes könne an der Anordnung der Topplichter erkannt werden und die Möglichkeiten der elektronischen Navigation setzen kein Farbunterscheidungsvermögen voraus. Es sei daher nicht erforderlich, Personen, die in der Farbunterscheidung nur leicht eingeschränkt seien, von der Schiffsführung kleinerer Schiffe auszuschließen.

Tatsächlich stünde die Traditionsschiffahrt der Sportschiffahrt viel näher als der Berufsschiffahrt was die Größe der eingesetzten Fahrzeuge, deren Geschwindigkeit, die Fahrgebiete sowie Einsatzzeit, Besatzung und Ausbildung der Besatzung angehe. Traditionsschiffe seien deutlich kleiner und deshalb leichter zu navigieren und ermöglichten bauartbedingt einen besseren Überblick als auf den meisten Kaufahrteischiffen. Sie seien zwar größer und behäbiger als Sportboote, führen aber auch deutlich langsamer. Auch auf Sportbooten könnten Leib und Leben von Passagieren gefährdet werden. Insgesamt überzeuge die Gleichstellung von Traditionsschiffahrt und Berufsschiffahrt vor diesem Hintergrund nicht.

Die MariMedV sei darüber hinaus im Falle des Klägers nur analog anwendbar. Es sei deshalb erforderlich zu prüfen, inwieweit das für einen anderen Regelungsbe- reich (hier den Arbeitsschutz auf Kauffahrteischiffen) aufgestellte Normkonzept auch auf den vorliegenden Sachverhalt (Betriebssicherheit eines Traditionsschiffes) anwendbar sei. Hier sei die Versagung des Tauglichkeitszeugnisses schon nicht erforderlich, weil der Kläger den aktuellen medizinischen Standards der CIE ent- spreche. Der Kläger habe zudem über 20 Jahre mit seinem angeborenen Farbseh- vermögen den Wach- und Brückendienst auf verschiedenen Traditionsschiffen be- anstandungs- und unfallfrei ausgeübt.

Der Verordnungsgeber habe zudem mit den Anforderungen der MariMedV seinen durch Gesetz eingeräumten Ermessensspielraum überschritten. Er verstoße damit gegen die Vorgaben des STCW-Übereinkommens, denen Gesetzesrang zukomme.

Der Kläger beantragt,

die Beklagte unter Aufhebung der angegriffenen Bescheide zu verpflich- ten, ihm ein Seediensttauglichkeitszeugnis (auch) für den Decks- und Brückendienst auf Traditionsschiffen zu erteilen.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung verweist die Beklagte auf ihre Ausführungen im Verwaltungsver- fahren. Ergänzend führt sie aus, es sei nicht zu beanstanden, dass die MariMedV strengere Anforderungen an Besatzungsmitglieder stelle, als in den Leitlinien der ILO und der IMO vorgesehen. Denn dabei handele es sich um rechtlich nicht bin- dende Empfehlungen. Dem nationalen Verordnungsgeber sei es unbenommen,

über diese hinauszugehen. Aus diesem Grund sei es ebenso wenig zu beanstanden, dass der deutsche Verordnungsgeber von den Empfehlungen der CIE dergestalt abgewichen sei, dass sich die Anforderungen an das Farbsehvermögen von Besatzungsmitgliedern im Brückendienst nicht nach Schiffsgröße unterschieden. Es sei auch kein überzeugender Grund erkennbar warum für Seeleute auf Schiffen mit einer Größe von weniger als 500 BRZ weniger strenge Anforderungen an das Farbsehvermögen gelten sollten. Gerade in den am dichtesten befahrenen Küstengewässern, die von kleinen Schiffen in der Regel frequentiert würden, sei eine sehr gute und schnelle Orientierungsfähigkeit wichtig.

Die Vorgabe der CIE-Norm 1 für Nautiker auf Traditionsschiffen sei auch nicht – wie vom Kläger vorgetragen – ein Redaktionsversehen. Der Verordnungsgeber habe nicht ausdrücklich normieren müssen, in welchen Fällen er von den Vorgaben der ILO-/IMO-Leitlinien abweichen wolle. Dies ergebe sich vielmehr schon aus dem Normtext.

Ebenso wenig sei ein Verstoß gegen das Europarecht gegeben. Art. 11 RL 2012/35/EU enthalte keine eigenen materiellen Vorgaben, sondern nehme auf Abschnitt A-I/9 Abs. 1 des STCW-Codes Bezug. Auch hier gelte, dass es dem deutschen Verordnungsgeber freistehe, strengere Maßstäbe an das Farbsehvermögen zu formulieren.

Schließlich verstoße die Vorgabe im deutschen Recht auch nicht gegen höherrangiges Recht. Selbst wenn durch die Regelung in die allgemeine Handlungsfreiheit eingegriffen würde, so sei dieser Eingriff jedenfalls gerechtfertigt. Die besonderen Verhältnisse auf See und bei Revierfahrten (große Entfernungen zu Seezeichen; häufig wechselnde und eingeschränkte Sichterhältnisse; Seegang; nachts Verwechslungsgefahr von Tonnen und Leuchtleuchern mit Beleuchtung der Stadt an Land) sowie an Bord (jeweilige Beobachtungsposition; Sichtbehinderungen durch Aufbauten an Deck) machten es erforderlich, dass Schiffsführer Tonnen und Seezeichen anhand mehrerer Unterscheidungsmerkmale zweifelsfrei unterscheiden könnten. Bei den farbigen Positionslichtern anderer Schiffe gebe es für Nautiker mit eingeschränktem Farbunterscheidungsvermögen gar keine Möglichkeit, Kurs und Fahrtverlauf anderer Schiffe verlässlich einzuordnen. Moderne Navigationsmittel

wie das Automatische Schiffsidentifizierungssystem (AIS) oder Radar machten solche Fähigkeiten nicht obsolet. Ein Großteil der Traditionsschiffe sei mit AIS nicht ausgestattet, so dass es nach wie vor auf die optische Wahrnehmung ankomme. Die Aussagekraft eines Radarbildes könne durch Bildstörungen, Reflexionen und schwache oder sich überlagernde oder verschwimmende Echos des Umgebungsverkehrs beeinträchtigt sein.

Ein unbeeinträchtigt Farbsehvermögen sei auch für das Lesen und Auswerten von elektronischen oder Papier-Seekarten unerlässlich. Für die sichere Navigation und Schiffsführung erforderliche Angaben wie die Farbe von Fahrwassertonnen, die Sektoren eines Leitfeuers, die Backbord- oder Steuerbord-Seite eines Hafenfeuers oder auch der Betonungsrichtung könnten nur mit einem guten Farbsehvermögen zweifelsfrei unterschieden werden. Dies sei umso wichtiger, da Traditionsschiffe häufig in der Revierfahrt unterwegs seien und dort grundsätzlich nach Sicht gefahren werde. Eine Seemannschaft müsse zudem auch bei Ausfall der technischen Systeme sicher navigieren können.

Die in den Empfehlungen der Beleuchtungskommission getroffene Unterscheidung der Anforderungen an das Farbsehvermögen je nach Größe des Schiffes (CIE-Norm 1 erst bei Schiffen größer als 500 BRZ) werde in dem Dokument nicht näher erläutert und ergebe auch keinen Sinn.

Schließlich sei bei der Prüfung der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen, dass der Kläger weiterhin als Teil der Besatzung auf Traditionsschiffen fahren dürfe. Ihm bliebe lediglich die Funktion als Kapitän oder Steuermann verwehrt. Er könne weiterhin als Maschinist arbeiten, was er bereits seit 1991 tue.

Bei der Novellierung der SchSV 2018 sei bewusst entschieden worden, die Anforderungen an Traditionsschiffe in bestimmten Bereichen den an die Berufsschifffahrt gestellten anzupassen. Mit Traditionsschiffen würden häufig viele Fahrgäste befördert, die genauso einen Anspruch auf Sicherheit an Bord eines Schiffes hätten wie auf gewerblichen Fahrgastschiffen. Das Gefährdungspotential für den Seeverkehr durch nicht seediensttaugliche Schiffsführer auf Traditionsschiffen sei vergleichbar

mit dem in der Berufsschifffahrt. Sowohl in der Berufs- als auch in der Traditionsschifffahrt gebe es eine Vielfalt an Schiffstypen und Größenklassen. Traditionsschiffe könnten bis zu 55m lang sein und dürften, wie zum Beispiel die „Albatros“ bis zu 26, bei maritimen Großveranstaltungen sogar bis zu 60 Personen mitfahren lassen. Mit der im Vergleich zu Sportfahrzeugen höheren Anzahl an Personen steige auch das Gefährdungspotential bei Unfällen. Auf Traditionsschiffen führen beispielsweise Jugendgruppen und Schulklassen mit. Es sei daher nachvollziehbar, dass der Ordnungsgeber zumindest für Schiffsführer und Steuermann den Nachweis der körperlichen und geistigen Eignung verlange. Nicht seediensttaugliche Schiffsführer gefährdeten sich selbst, die Besatzung und Fahrgäste an Bord, ihr Schiff und den Schiffsverkehr insgesamt.

Auf die Gerichtsakte und die Sachakte der Beklagten, die das Gericht zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht hat, wird hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstands ergänzend Bezug genommen.

Entscheidungsgründe

I.

Die zulässige Klage hat in der Sache keinen Erfolg. Der Bescheid der Beklagten vom 26. Juni 2018 und der Widerspruchsbescheid vom 26. November 2018 sind rechtmäßig und verletzen den Kläger nicht in seinen Rechten. Der Kläger hat keinen Anspruch auf die Erteilung des begehrten Seediensttauglichkeitszeugnisses (§ 113 Abs. 1 Satz 1, Abs. 5 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO)).

Nach § 6 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Anlage 1a Teil 3. Ziff. 12.5 Satz 1 und 2 SchSV ist seediensttauglich auf Traditionsschiffen, wer als Besatzungsmitglied, das nach dem Schiffsbesatzungszeugnis zur sicheren Mindestbesatzung gehört, nach seinem Gesundheitszustand für die Tätigkeit an Bord von Schiffen geeignet und hinreichend widerstandsfähig ist und den zur Erhaltung der Schiffssicherheit gestellten besonderen Anforderungen seines Dienstzweiges genügt. Gemäß § 13 Abs. 1 SeeArbG kann eine untersuchte Person im Falle einer Versagung des Seediensttauglichkeitszeugnisses durch einen zugelassenen Arzt diese Entscheidung auf Antrag durch

die Beklagte überprüfen lassen. Diese Vorschrift findet entsprechende Anwendung auf die Seediensttauglichkeitsprüfung für Traditionsschiffe, die nicht in den Anwendungsbereich des SeeArbG fallen (§ 1 Abs. 1). Für diese fehlt es an einer entsprechenden Regelung, obwohl auch hier das Erfordernis besteht, dass die ärztliche Entscheidung über die Seediensttauglichkeit durch die Beklagte kontrolliert werden kann.

Zu der sicheren Mindestbesatzung gehören in der Regel der Schiffsführer, der Steuermann und der Maschinist. Dem liegt die Annahme zugrunde, dass die Sicherheit des Schiffes und der an Bord befindlichen Personen nicht gewährleistet wäre, wenn das Schiff ohne diese Besatzungsmitglieder auslaufen würde (vgl. OVG Hamburg, Beschluss vom 1. Oktober 2009 – 1 Bs 129/09, NordÖR 2010, 75).

Welche Anforderungen an die gesundheitliche Eignung der Besatzungsmitglieder zu stellen sind, richtet sich aufgrund des Verweises in Anlage 1a Teil 3. Ziff. 12.5 Satz 3 SchSV nach Abschnitt 2 und den Anlagen 1 und 2 der auf der Grundlage von § 20 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 SeeArbG erlassenen MariMedV. Gemäß § 3 in Abschnitt 2 der MariMedV liegt die erforderliche Seediensttauglichkeit vor, wenn die zu untersuchende Person die für den Dienstzweig, in dem sie tätig werden will, in der Anlage 1 vorgesehenen gesundheitlichen Anforderungen erfüllt. Dazu zählt auch ein ausreichendes Sehvermögen. Unter welchen Voraussetzungen das Sehvermögen als ausreichend anzusehen ist, ist der Tabelle unter Ziff. 2.1 der Anlage 1 zur MariMedV zu entnehmen. Darin wird nach den Dienstzweigen an Bord und einzelnen Anforderungen an das Sehvermögen unterschieden. Für den Decksdienst, den der Kläger ausüben möchte und der sich auf Kapitäne, Decksoffiziere und Dienstgrade, die Brückendienste übernehmen, erstreckt, wird für die Farbtüchtigkeit ein der CIE-Norm 1 nach den Empfehlungen der internationalen Beleuchtungskommission entsprechendes Farbsehvermögen verlangt.

Diese Voraussetzung erfüllt der Kläger nicht. Ausweislich des seeärztlichen Gutachtens des Dr. H. aufgrund der Untersuchung am 14. Juni 2018 und des fachaugenärztlichen Gutachtens des Dr. R. leidet er an einer Grünschwäche (Deuteranomalie) mit einem AQ von 2,0. Ein regelgerechtes Farbunterscheidungsvermögen im Sinne der CIE-Norm 1 besteht nur bei einem AQ im Bereich von 0,7 bis 1,4.

Dass dem Kläger aus diesem Grund die Erteilung des begehrten Seediensttauglichkeitszeugnisses für den Decksdienst versagt wurde, ist nicht zu beanstanden. Es kann dahinstehen, ob er die CIE-Norm 2 mit niedrigeren Anforderungen an das Farbsehvermögen erfüllen würde. Weder ist das Erfordernis an ein Farbunterscheidungsvermögen entsprechend der CIE-Norm 1 in der MariMedV auf ein Redaktionsversehen des Verordnungsgebers zurückzuführen (dazu 1.), noch überschreitet der Verordnungsgeber die Grenzen der gesetzlichen Ermächtigung (2.). Die Versagung der Seediensttauglichkeitsbescheinigung für den Decksdienst aufgrund seiner Grünschwäche verstößt auch nicht gegen die Grundrechte des Klägers (3.). Eine andere Bewertung ergibt sich schließlich nicht aus dem STCW-Übereinkommen, dem Anwendungsvorrang des Europarechts, den Leitlinien der ILO und IMO oder den Empfehlungen der CIE (dazu 4.).

1. Es bestehen keine Anhaltspunkte dafür, dass es sich bei der Regelung der Anlage 1, Ziffer 2.1 MariMedV – wie vom Kläger vorgetragen – um ein Redaktionsversehen des Verordnungsgebers handelt und die Verordnung entgegen ihrem Wortlaut dahingehend ausgelegt werden müsste, dass ein der CIE-Norm 2 entsprechendes Farbunterscheidungsvermögen für die Seediensttauglichkeit auf Traditionsschiffen genügt.

Es trifft zwar zu, dass die Vorgaben in der Tabelle unter Ziffer 2.1 der Anlage 1 zur MariMedV zum erforderlichen Farbunterscheidungsvermögen strenger sind, als die Anforderungen des STCW-Übereinkommens und der ILO-/IMO-Leitlinien. Während die MariMedV für den Decksdienst ein Farbunterscheidungsvermögen nach der CIE-Norm 1 verlangt, genügt nach den internationalen Vorgaben die Erfüllung der CIE-Norm 1 oder 2 für Schiffe mit einer Größe < 500 BRZ.

In der Begründung zur MariMedV heißt es:

„Die weitreichendste Änderung gegenüber den bisherigen Rechtsvorschriften betrifft die Anforderungen an die Seediensttauglichkeit. Bis auf wenige Ausnahmen gibt es keine spezifisch deutschen Tauglichkeitskriterien mehr, sondern die Anforderungen entsprechen nunmehr den Inhalten der „Leitlinien

für die ärztliche Untersuchung von Seeleuten“ der Internationalen Arbeitsorganisation ILO und der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO.“ (BR Drs. 120/14, S. 92).

Und:

„Neu im Vergleich zur bisherigen Seediensttauglichkeitsverordnung ist, dass die Tauglichkeitskriterien nunmehr internationalen Regelungen entsprechen und keine deutschen Besonderheiten mehr darstellen. Die in der Anlage 1 der Verordnung aufgeführten Anforderungen entsprechen fast eins zu eins den Anforderungen der „Leitlinien für die ärztliche Untersuchung von Seeleuten“ der Internationalen Arbeitsorganisation ILO und der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO (a.a.O., S. 99 f.)“

Im Folgenden werden in der Begründung zur MariMedV einige körperliche Besonderheiten oder Beeinträchtigungen aufgeführt (z.B. Schwangerschaft, Body-Mass-Index), die im deutschen Recht abweichend zu den internationalen Vorgaben geregelt werden. Es wird jeweils begründet, weshalb dies der Fall ist.

Die unterschiedlichen Mindestanforderungen an das Farbumscheidungsvermögen werden nicht gesondert aufgeführt und begründet. Daraus folgt jedoch kein Redaktionsversehen des Verordnungsgebers. Zwar geht aus der Begründung hervor, dass mit der MediMedV eine Angleichung an internationale Standards erreicht werden soll; es wird aber ebenso deutlich gemacht, dass dies nicht vollumfänglich geschieht. Es gibt auch keine Pflicht des Verordnungsgebers, jede einzelne Abweichung zu begründen. Zudem finden sich andere Bereiche, in denen der deutsche Verordnungsgeber über die internationalen Vorgaben hinausgeht, ohne dass dies extra erörtert worden wäre. So verlangen die ILO-/IMO- Leitlinien und das STCW-Übereinkommen für den Decksdienst eine Mindestsehfähigkeit von nur 0,5 nach Snellen mit bewaffnetem Auge auf einem Auge (und empfehlen lediglich in den Anmerkungen ein Mindestsehvermögen von 0,7) wohingegen die MariMedV ein Mindestsehvermögen von 0,7 vorsieht. Darüber hinaus eröffnet das STCW-Übereinkommen nach dem Wortlaut von Abschnitt B-I/9, Absatz 10 des STCW-Codes im Hinblick auf den Mindestsehwert der dienstlich erforderlichen Sehkraft für Fernsicht

mit unbewaffnetem Auge auf jedem Auge ein Ermessen (er „soll“ mindestens 0,1 betragen), wohingegen am Ende des entsprechenden Abschnitts der MariMedV die Bemerkung zu finden ist, dass alle Besatzungsmitglieder auf jedem Auge ohne Sehhilfen ein Mindestsehvermögen von 0,1 erreichen „müssen“. Da der Verordnungsgeber die Anforderungen an die Sehkraft in der MariMedV in mehreren Bereichen strenger geregelt hat als nach den internationalen Vorgaben vorgesehen, ist davon auszugehen, dass es sich dabei um eine bewusste Entscheidung handelt.

2. Die Regelungen der Seediensttauglichkeit auf Traditionsschiffen durch Anlage 1a Teil 3. Ziff. 12.5 Satz 3 SchSV i.V.m. Ziffer 2.1 der Anlage 1 zur MariMedV halten sich auch in den Grenzen der gesetzlichen Ermächtigung zum Erlass der Rechtsverordnung.

Nach Artikel 80 Abs. 1 Grundgesetz (GG) können die Bundesregierung, ein Bundesminister oder die Landesregierungen durch ein (förmliches) Gesetz ermächtigt werden, Rechtsverordnungen zu erlassen.

Die Rechtsgrundlage für die MariMedV ist § 20 Abs. 1 SeeArbG, wonach das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt wird, durch Rechtsverordnung die näheren Anforderungen an die Seediensttauglichkeit, einschließlich der erforderlichen Nachuntersuchungen durch die Berufsgenossenschaft zu regeln. Die Ermächtigung für die Regelungen in der SchSV betreffend die Seediensttauglichkeit auf Traditionsschiffen findet sich in § 9 Abs. 1 Nr. 3a SeeArbG. Danach wird das Verkehrsministerium ermächtigt, unter anderem zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Seeverkehrs und zur Gewährleistung eines sicheren, effizienten und gefahrlosen Schiffsbetriebs Rechtsverordnungen über die Anforderungen an die Befähigung sowie die fachliche und persönliche Eignung der Besatzungsmitglieder von Traditionsschiffen zu erlassen. Der Begriff der Eignung umfasst hierbei unter anderem die geistigen und körperlichen Voraussetzungen, die in der angestrebten Tätigkeit erforderlich sind.

Aus den Normen ergeben sich Inhalt, Zweck und Ausmaß der erteilten Ermächtigung. Es ist dabei nicht zu beanstanden, dass der Gesetzgeber nicht alle Tauglich-

keitsvoraussetzungen selbst geregelt, sondern dies dem Verordnungsgeber überlassen hat. Auch bei der Umsetzung der Tauglichkeitsanforderungen im Hinblick auf das Farbsehvermögen in den Verordnungen selbst hat der Verordnungsgeber die durch die Ermächtigung gezogenen Grenzen eingehalten.

3. Die Versagung der Seediensttauglichkeitsbescheinigung für den Decksdienst aufgrund der geltenden Verordnungslage verletzt den Kläger nicht in seinen Grundrechten.

Eine Verletzung des Grundrechts der Berufsfreiheit kommt schon deshalb nicht in Betracht, weil die ehrenamtliche Tätigkeit des Klägers als Kapitän auf Traditionsschiffen nicht in den Schutzbereich der Berufsfreiheit aus Art. 12 Abs. 1 GG fällt. Denn es handelt sich dabei gerade nicht um eine Tätigkeit, die der Schaffung und Erhaltung einer Lebensgrundlage dient.

Der Kläger ist aber auch nicht in seinem Grundrecht der allgemeinen Handlungsfreiheit aus Art. 2 Abs. 1 GG verletzt. Zwar stellt die Versagung des begehrten Seediensttauglichkeitszeugnisses zweifellos einen Eingriff in seine allgemeine Handlungsfreiheit dar. Dem Kläger ist die Ausübung der von ihm angestrebten Tätigkeit an Bord eines Schiffes ohne das begehrte Seediensttauglichkeitszeugnis verwehrt. Dieser Eingriff ist jedoch gerechtfertigt.

Die allgemeine Handlungsfreiheit steht unter dem Schrankenvorbehalt des Art. 2 Abs. 1, 2. HS. GG. Sie wird nur soweit gewährt, als das Verhalten des Betroffenen nicht unverhältnismäßig die Rechte anderer verletzt, gegen die verfassungsmäßige Ordnung oder gegen das Sittengesetz verstößt.

Vorliegend bezwecken die Vorschriften betreffend die Seediensttauglichkeit, die durch die MariMedV festgelegt werden, den Schutz der Sicherheit des Schiffsverkehrs sowie der körperlichen Unversehrtheit aller Besatzungsmitglieder und Passagiere einschließlich des Betroffenen selbst sowie den Schutz der mitgeführten Sachgüter.

Die Festlegung des Mindestfarbunterscheidungsvermögens nach der CIE-Norm 1 ist geeignet, diesem Zweck zu dienen, da sie sicherstellt, dass Besatzungsmitglieder, die an Deck arbeiten, über ein regelrechtes Farbunterscheidungsvermögen und

damit über die Fähigkeit verfügen, Schifffahrtszeichen eindeutig wahrnehmen zu können (vgl. auch für Binnengewässer OVG RhPf, Urteil vom 16. Januar 2008 – 8 A 10909/07 – juris Rn. 25 f. m.w.N.). Das dient der Vermeidung von Unfällen aufgrund einer Fehlinterpretation oder verzögerten Wahrnehmung von Schifffahrtszeichen.

Mildere und ebenso geeignete Mittel zur Erfüllung des Zwecks sind nicht ersichtlich. Insbesondere wäre die Festlegung eines Mindestfarbunterscheidungsvermögens gemäß der CIE-Norm 2 nicht in gleichem Maße geeignet, die aufgeführten Rechtsgüter zu schützen.

Die Annahme, dass eine für die Sicherheit auf dem Schiff hinreichende Farbunterscheidungsfähigkeit bei einem oberhalb des Schwellenwertes von 1,4 liegenden AQ nicht mehr in jeder Situation gewährleistet ist, ist nicht zu beanstanden und vom normativen Ermessen des Ordnungsgebers gedeckt (vgl. zum weiten Ermessen des Unionsgesetzgebers im Hinblick auf komplexe Fragen medizinischer Art im Zusammenhang mit der Frage, welche Sehschärfe für das Führen von Kraftfahrzeugen erforderlich ist BayVGh, Urteil vom 14. Januar 2015, 11 BV 14.1345, juris Rn. 20; zur Befugnis des Ordnungsgebers, Anforderungen an die Fahreignung verbindlich zu konkretisieren vgl. BVerwG, Urteil vom 28. Oktober 1992, E 91, 117; OVG Nds, Beschluss vom 18. Juni 2007, juris, Rdnr. 5 m. w. N. - für die Erteilung von Fahrerlaubnissen zur Fahrgastbeförderung). Der Ordnungsgeber hat im Rahmen der ihm erteilten Ermächtigung eine Einschätzungsprärogative, die die richterliche Inhaltskontrolle hinsichtlich der Erforderlichkeit des eingesetzten Mittels begrenzt. Er darf zudem den besonderen Gefahren, die mit Einschränkungen des Farbunterscheidungsvermögens im Rahmen des Schiffverkehrs verbunden sind, in einer generalisierenden und typisierenden Weise Rechnung tragen (BayVGh, Beschluss vom 22. August 2014 – 8 ZB 12.168 –, juris, Rn. 19).

Für eine fehlende Sachgerechtigkeit oder Unverhältnismäßigkeit der vom Ordnungsgeber getroffenen Regelungen gibt es keine Anhaltspunkte. Es ist rechtlich nicht zu beanstanden, dass der Ordnungsgeber davon ausgegangen ist, dass die vom Kläger geforderte Fähigkeit zur Farbunterscheidung im Sinne der CIE-Norm 1 erforderlich ist, um mit dem von ihm angestrebten hohen Maß an Sicherheit die

Schifffahrtszeichen und Positionslichter eindeutig wahrnehmen und Seekarten fehlerfrei lesen zu können. Die Zeichen (z.B. Tonnen) dienen der Navigation nach Sicht. Sie sind zur Orientierung der Seefahrer häufig an Gefahrenstellen positioniert und unterscheiden sich durch Form und Farbe sowie teilweise durch Lichtsignale (Befeuerung). Die Hauptfarben sind rot, grün, weiß und gelegentlich gelb. Bei den Positionslichtern handelt es sich um Lichter, mit deren Hilfe die Fahrtrichtung eines Schiffes erkannt werden kann. Ein grünes Licht bedeutet Steuerbordseite und ein rotes Licht Backbordseite. Das Topplicht ist weiß (vgl. Regel 21 Kollisionsverhütungsregeln). Zwar ist es in vielen Fällen so, dass – wie vom Kläger vorgetragen – eine Grünschwäche beim „Lesen“ der Zeichen und Lichter durch die Einordnung der anderen Merkmale (Form, Position, Verhältnis zueinander und Befeuerung) bzw. durch moderne Navigationstechnik kompensiert werden kann. Allerdings kann die Erkennbarkeit dieser anderen Merkmale aufgrund schlechter Sichtbedingungen, Ablenkung durch andere Lichter an Land oder Seegang bzw. einen Ausfall der Technik erschwert werden. In solch einem Fall können die Zeichen von einer Person mit regelrechtem Farbunterscheidungsvermögen immer noch nach der Farbe schnell und eindeutig eingeordnet und sicher erkannt werden. Bei jemandem mit eingeschränktem Farbunterscheidungsvermögen besteht dagegen eine erhöhte Gefahr, dass er Zeichen und Lichter unter schlechten Bedingungen nicht mehr uneingeschränkt wahrnehmen und einordnen kann. Und es ist insoweit nicht zu beanstanden, wenn der Ordnungsgeber unter Bezugnahme auf die international anerkannten Standards der CIE zum Farbunterscheidungsvermögen nur ein regelrechtes Farbunterscheidungsvermögen für ausreichend hält, um die Sicherheit auf dem Schiff mit dem von ihm angestrebten hohen Maß an Wahrscheinlichkeit zu gewährleisten.

Auch eine Beschränkung des Seediensttauglichkeitszeugnisses auf den Dienst auf Traditionsschiffen unter Erfüllung der Anforderungen der CIE-Norm 2 würde dem Zweck der Vorschrift, die Sicherheit auf eben diesen durch Mindestanforderungen an die körperliche Tauglichkeit der Besatzung zu gewährleisten, nicht in gleicher Weise dienen. Die Ausführungen zum Erfordernis eines Farbunterscheidungsver-

mögens für eine sichere Navigation gelten auch für Traditionsschiffe. Der Verordnungsgeber hat sich zudem im Rahmen seiner Typisierungsbefugnis in nicht zu beanstandender Weise für eine Gleichstellung der Traditionsschiffahrt mit der Berufsschiffahrt im Hinblick auf die körperliche Tauglichkeit entschieden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nicht allein die Größe eines Schiffes, die im Übrigen in allen Kategorien (Sportboot, Traditionsschiff, Kauffahrteischiff) stark schwanken kann und nur für Traditionsschiffe überhaupt festgelegt ist (bis 55 m, Anlage 1a, Teil 3 Ziff. 1.1 SchSV), sondern insbesondere der jeweilige Zweck, der mit der Schiffahrt verfolgt wird, die Intensität der Regulierung und Sicherheitsanforderungen bestimmt. Der Grund für die Privilegierung des Sportbootes ist sein Freizeitweck, letztlich also seine Privatheit, während der Hintergrund für Regelungen für die Traditionsschiffe als historische Wasserfahrzeuge ist, dass an ihrer Präsentation in Fahrt und der Weitergabe der Kenntnisse traditioneller Schiffahrt ein öffentliches Interesse besteht. Im Sinne dieses öffentlichen Interesses ist je nach Größe des Schiffes auch die Mitnahme von deutlich mehr Fahrgästen als auf Sportbooten zulässig (vgl. z.B. das Sicherheitszeugnis für das Traditionsschiff „Albatros“ mit einer Rumpflänge von 24,21 m (zugelassene Personenzahl: 26) bzw. bei Veranstaltungen: 60 Personen). Traditionsschiffe dürfen zudem Passagiere transportieren ohne dafür die an gewerbliche Fahrgastschiffe gestellten Sicherheitsanforderungen vollumfänglich erfüllen zu müssen, weil sie das oft aufgrund ihrer historischen Bauweise gar nicht können. Um die Rechtsgüter der mitfahrenden Fahrgäste dennoch schützen zu können, sind deshalb strenge Tauglichkeitsanforderungen für die Besatzung nicht zu beanstanden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass Traditionsschiffe auch für lange Fahrten unter nicht vorhersagbaren Bedingungen genutzt werden.

Die MariMedV sieht hinsichtlich des Farbunterscheidungsvermögens auch im Übrigen keine Möglichkeit der Erteilung eines eingeschränkten Seediensttauglichkeitszeugnisses innerhalb eines Dienstbereiches vor. Es bestehen lediglich unterschiedliche Anforderungen je nach Dienstzweig.

Es ist auch rechtlich nicht zu beanstanden, dass der Verordnungsgeber offenbar davon ausgegangen ist, dass eine örtliche Beschränkung auf bestimmte Fahrtgebiete oder eine Einschränkung nach der Dauer der Seereise zum Schutz der wichtigen Gemeinschaftsgüter (Schiffssicherheit bzw. Sicherheit des Schiffsverkehrs und Sicherheit der Personen an Bord) untauglich wäre. Denn in jedem Fahrtgebiet und unabhängig von der Dauer einer Fahrt kann es zu unvorhergesehenen (Notfall-) Situationen kommen. Etwas Anderes könnte man nur dann überhaupt in Erwägung ziehen, wenn von vorneherein klar wäre, dass der Inhaber des begehrten Seediensstauglichkeitszeugnisses seiner Deckstätigkeit auf einem Traditionsschiff nur in einem sehr eng begrenzten Bereich (z.B. im Umkreis eines abgelegenen Museumsschiffhafens von nur wenigen hundert Metern) bei guten Sichtverhältnissen und ausschließlich tagsüber nachginge. Das OVG Rheinland-Pfalz (Urteil vom 16. Januar 2008 – 8 A 10909/07 –, juris) hat insoweit zur abweichenden Rechtslage nach § 10 Abs. 3 Satz 1 BinSchPatV festgestellt, dass er es zulasse, eine Einschränkung der Tauglichkeit auch hinsichtlich eines abgrenzbaren Tätigkeitsbereichs anzunehmen: Die Farbsehschwäche des dortigen Klägers stehe der Erteilung eines wegen eingeschränkter Tauglichkeit mit Auflagen versehenen Binnenschifferpatents der Klasse F (Fährführerschein) nicht entgegen, da der Kläger einen Gierseil-Fährbetrieb nur an einer bestimmten Stelle, nur bei Tag und nur bei sichtigem Wetter durchführen wolle und insbesondere Streckenfahrten nicht durchgeführt würden. Für eine derartige Ausnahmelage gibt es jedoch im vorliegenden Fall keine Anhaltspunkte. Der Kläger unternimmt mit Traditionsschiffen auch über mehrere Wochen andauernde Törns über lange Distanzen (z.B. vier Wochen in der Karibik; 14 Tage nach Norwegen).

Der Eingriff in die allgemeine Handlungsfreiheit steht schließlich auch nicht außer Verhältnis zu dem verfolgten Zweck der Gewährleistung der Sicherheit des Schiffsverkehrs und des Schutzes der körperlichen Unversehrtheit des Klägers selbst sowie anderer Besatzungsmitglieder und Passagiere sowie des Schutzes mitgeführter Sachgüter. Vielmehr geht der Schutz der genannten hochrangigen Rechtsgüter dem durch die Festlegung eines Farbunterscheidungsvermögens erfolgenden Eingriff in die allgemeine Handlungsfreiheit ehrenamtlich tätiger Seeleute vor. Dabei ist

zu beachten, dass die MariMedV in Übereinstimmung mit den Vorgaben des STCW-Codes in dessen Abschnitt A-I/9 (Tabelle A-I/9) zur Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes durchaus differenzierte Vorgaben bezüglich des Farbunterscheidungsvermögens je nach Dienstzweig enthält. So kann der Kläger mit seinem AQ von 2,0 weiterhin alle Tätigkeiten ausüben, die kein Decksdienst sind (beispielsweise die Tätigkeit als Maschinist, die er schon viele Jahre ausgeübt hat).

Auch die langjährige unfallfreie Kapitänstätigkeit des Klägers vermag an der sich auf der Grundlage der maßgeblichen Regelungen der MariMedV ergebenden Untauglichkeit nichts zu ändern. Dass sich die von einem körperlichen Defizit ausgehende Gefährdung der Verkehrssicherheit im Einzelfall noch nicht in einem Unfall verwirklicht hat, kann auf vielerlei Gründen beruhen und beweist nicht, dass die Gefahr bei dem Betroffenen nicht besteht (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 28. Oktober 1992, 11 C 29.92, E 91, 117; BayVGH, Beschluss vom 22. August 2014 – 8 ZB 12.168 –, juris, Rn. 20).

4. Es lässt sich ferner auch nicht feststellen, dass die in der MariMedV im Einzelnen getroffenen Anforderungen an das Farbunterscheidungsvermögen im Widerspruch zu den Vorschriften des STCW-Übereinkommens, der IMO/ILO Leitlinien oder des Europarechts stehen und den Kläger dadurch belasten.

Das STCW-Übereinkommen ist ein internationales Übereinkommen, das international vergleichbare Standards für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten schafft. Es besteht aus dem Übereinkommen selbst, der Anlage zum Übereinkommen (8 Kapitel mit Regeln) sowie dem STCW-Code, der als „Anhang“ zur Anlage die Details zur Umsetzung der Regeln der Anlage enthält. Das STCW-Übereinkommen ist durch die Bundesrepublik Deutschland ratifiziert worden (vgl. Gesetz vom 25. März 1982 zu dem Internationalen Übereinkommen vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten, BGBl. 1982 II S. 297). Die Anlage zum STCW-Übereinkommen wurde in den Jahren 1995 und 2010 jeweils wesentlich überarbeitet. Diese Änderungen wurden in das deutsche Recht übernommen, und zwar durch die dritte Verordnung über die Inkraftsetzung der Änderungen der Anlage des Internationalen Übereinkommens vom 7. Juli 1978

über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten vom 18. Juni 1997 (BGBl. 1997 II 1118) und die achte Verordnung über Änderungen der Anlage des Internationalen Übereinkommens vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (BGBl. 2013 II S. 934).

Die Anlage zum STCW-Übereinkommen hat in Deutschland Verordnungsrang und ist damit bei der Auslegung der SchSV und der MariMedV maßgeblich zu berücksichtigen (vgl. im Übrigen auch allgemein zur völkerrechtskonformen Auslegung BGH, GRUR 2014, 355, 357).

Es kommt vorliegend nicht darauf an, ob Traditionsschiffe in den Anwendungsbereich des STCW-Übereinkommen und der RL 2012/35 EU fallen (vgl. die Ausnahmen in Art. 3 des STCW-Übereinkommens, insbesondere unter c) „Vergnügungsjachten, die nicht dem Handelsverkehr dienen“ und d): „Holzschiffe einfacher Bauart“; entsprechende Ausnahmen finden sich in Art. 2 der durch die RL 2012/35 EU geänderten RL 2008/106 EG). Denn jedenfalls legt der STCW-Code mit den in Tabelle A-I/9 aufgeführten „Mindestwerte(n) für die dienstlich erforderliche Sehkraft von Seeleuten“ (für Kapitäne ein Farbumscheidungsvermögen nach der CIE-Norm 1 oder 2) lediglich Mindeststandards hinsichtlich der medizinischen Tauglichkeit von Seeleuten fest, über die der deutsche Verordnungsgeber daher hinausgehen darf (vgl. auch VG Hamburg, Urteil vom 8. Dezember 2020, 5 K 1378/18, n.v.).

Die Regelung in Anlage 1a zu § 6 Abs. 1 Nr. 2 SchSV Ziff. 12.5 iVm. Anlage 1 der MariMedV bleibt auch nicht aufgrund eines Anwendungsvorrangs des Unionsrechts unanwendbar. Denn soweit der Art. 11 Abs. 1 der RL 2012/35 EU regelt, dass die Mitgliedstaaten Normen für die Seediensttauglichkeit nach Maßgabe des Abschnitt A-I/9 des STCW festlegen, kann auch hier nichts Anderes gelten als oben zum STCW-Code ausgeführt, nämlich, dass es sich um Mindestanforderungen handelt, über die der deutsche Verordnungsgeber hinausgehen darf.

Etwas Anderes ergibt sich auch nicht aus den ohnehin nicht bindenden Empfehlungen der CIE oder den Leitlinien der IMO und ILO, die die Tabelle A-I/9 des STCW-Übereinkommens auf Seite 24 wortwörtlich übernommen haben.

II.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 VwGO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus § 167 Abs. 1 und 2 VwGO i.V.m. §§ 708 Nr. 11, 711, 709 Satz 2 Zivilprozessordnung.

Eine Entscheidung über den Antrag des Klägers, die Zuziehung seines Prozessbevollmächtigten im Vorverfahren für notwendig zu erklären, war mangels einer dem Kläger günstigen Kostengrundentscheidung nicht veranlasst.