

Offizielles zu COVID-19 (06.08.2020)

Die Deutsche Flagge trägt ihren Teil der Verantwortung zur Eindämmung der Corona-Pandemie und hat verschiedene Maßnahmen beschlossen. Zum Beispiel sind Schiffsbesichtigungen auf ein Minimum reduziert worden und Zeugnisse werden vorübergehend auch ohne vor-Ort-Kontrolle ausgestellt. Für Seeleute gibt es Erleichterungen bei Befähigungszeugnissen und -nachweisen sowie bei Seediensttauglichkeitszeugnissen. Laufen Schiffszeugnisse aus und ist auch keine Besichtigung durch die Klasse möglich, stellen Dienststelle Schiffsicherheit und Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Kurzzeit-Zeugnisse (short terms) für drei Monate aus. Die wichtigsten Informationen zu den beschlossenen Maßnahmen finden Sie in unserem offiziellen Statement der Deutschen Flagge.

In unserer FAQ "Corona Info" beantworten wir alle wichtigen Fragen zu den Folgen von COVID-19 für Seeleute und Reedereien. Wenn Sie weitere Fragen haben, mailen Sie uns gerne unter Feedback.

Maritime Medizin: Coronavirus (06.08.2020)

Das Coronavirus ist auch ein Thema für die Seeschifffahrt. Wir geben Seeleuten und Reedern Tipps, wie man sich vor dem Virus schützt und was bei Verdachtsfällen zu tun ist:

- Das im November 2019 neu veröffentlichte "Medizinische Handbuch See" des Seeärztlichen Dienstes der BG Verkehr enthält **konkrete Empfehlungen für Hygienemaßnahmen** bei der Behandlung von möglicherweise infizierten Personen an Bord. Dazu gehören unter anderem:

- Beim **Behandler**:

- Eigenschutz durch das Tragen der an Bord befindlichen persönlichen Schutzausrüstung (PSA) wie Untersuchungshandschuhe, OP-Mundnasenschutz, Einmal-Schürze
- Händehygiene mit dem viruziden Händedesinfektionsmittel (Nr. 18.01 der deutschen Bordapotheke) zum Vermeiden der Krankheitserreger-Übertragung

- Beim **Patienten**:

- Isolationsmaßnahmen von infizierten oder infektionsverdächtigen Personen und deren Kontaktpersonen

- **Räumlichkeiten an Bord**:

- Hygienemaßnahmen der medizinisch genutzten Räume und Einrichtungen

- Die notwendigen Informationen zum Verfahren der **Kontaktaufnahme** mit dem Funkärztlichen Beratungsdienst und der Zusammenarbeit mit den Hafenärztlichen Diensten einschließlich vorgeschriebener **Meldeverfahren** sind ebenfalls im "Medizinischen Handbuch See" enthalten. Das "Medizinische Handbuch See" ist beim Dingwort-Verlag bestellbar (<https://dingwort-verlag.de/medizin/>). Die englische Version des Handbuches erscheint im Frühjahr.

- Bei **Verdachtsfällen** kontaktieren Sie bitte frühzeitig den Funkärztlichen Beratungsdienst Cuxhaven, der Ihnen weitere Hinweise zur Behandlung der erkrankten Person geben kann.

- Die Arbeitsgruppe "EU Healthy Gateways joint action consortium" hat auf **europäischer Ebene** vorläufige Empfehlungen für Reedereien zum Umgang mit dem Coronavirus zusammengestellt (auf Englisch). Die Seiten 2-8 der "Interim Advice for ship operators" enthalten konkrete Empfehlungen für Kreuzfahrtschiffe, die Seiten 9 bis 11 für Frachtschiffe.

- Bei einem Verdachtsfall auf einem Schiff, das einen **deutschen Hafen** anläuft, kontaktieren Sie bitte bereits vor dem Anlaufen den zuständigen Hafenärztlichen Dienst. Die Fachleute dort informieren Sie dann über die weiteren Maßnahmen. Die Kontaktdaten der für deutsche Häfen zuständigen Hafenärztlichen Dienste finden Sie auf der

Website der Freien und Hansestadt Hamburg.

- Aktuelle und ausführliche **Informationen über das Coronavirus** im Allgemeinen finden Sie auf der Website des Robert Koch-Institutes, der zentralen Einrichtung der Bundesregierung auf dem Gebiet der Krankheitsüberwachung und -prävention, sowie auf der Website der Weltgesundheitsorganisation WHO.
- **Aktuelle Reisehinweise** zu den Ländern, in denen das Coronavirus aufgetreten ist, finden Sie auf der Website des Auswärtigen Amtes.

COVID-19-Leitfaden aktualisiert (19.06.2020)

COVID-19, der sogenannte Coronavirus, hat sich zu einer weltweiten Pandemie entwickelt. Damit die Seeschifffahrt weiterhin funktionieren kann, sollten Schifffahrtsunternehmen eine Reihe von Maßnahmen ergreifen, um ihre Seeleute zu schützen. In dem aktuellen Leitfaden "Coronavirus (COVID-19) - Guidance for Ship Operators for the Protection of the Health of Seafarers" erläutert die Internationale Schifffahrtskammer ICS die richtigen Schutzmaßnahmen für den neuartigen Virus und wie an Bord zu verfahren ist, wenn es zu einer Erkrankung oder einem Verdachtsfall kommt.

In dem Leitfaden wird erklärt, wie sich Seeleute allgemein vorbeugend schützen sollten, insbesondere die hygienischen Vorbeugemaßnahmen wie regelmäßiges Händewaschen und das Einhalten der Hust- und Nies-Etikette (Taschentuch oder Armbeuge). Der Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO) folgend ist auch nach Einschätzung der ICS das Tragen von Masken an Bord im Allgemeinen nicht verpflichtend. Wo der Abstand zu anderen Menschen nicht eingehalten werden kann, ist aber das Tragen einer Maske empfehlenswert. Der Leitfaden stellt verschiedene Methoden vor, eine Mund-Nasen-Bedeckung (keine medizinische Maske) eigenständig herzustellen.

Die ICS stellt auf ihrer Website und in Anhang A des Leitfadens verschiedene Poster zum Aushang an Bord von Schiffen für Seeleute und Fahrgäste zur Verfügung. Die Besatzung sollte darüber informiert sein, wie Erkrankungs- und Verdachtsfälle erkannt werden können und wie auf sie reagiert werden sollte. Dafür sollte auch ein Managementplan für den Fall eines Ausbruchs an Bord entwickelt werden. Die WHO hat zudem eine Anleitung erstellt, die sich insbesondere an die Behörden richtet, die sich um COVID-19-Ausbrüche an Bord kümmern.

Der Leitfaden gibt ebenfalls wichtige Hinweise für die Personen, die an Bord für die medizinische Versorgung zuständig sind. Denn der Eigenschutz mit persönlicher Schutzausrüstung, die wirksame Isolierung und Desinfektion sowie die kompetente Betreuung des Patienten müssen gleichsam gewährleistet werden.

Im Leitfaden werden drei Gruppen im Zusammenhang mit einer Eindämmung des Ausbruchspotenzials angegeben: Erkrankte, Verdachtsfälle und Menschen, die in nahem Kontakt mit Erkrankten standen. Jeder Verdachtsfall muss vom Kapitän dem nächsten Anlaufhafen gemeldet werden und der Virus in einem Labor nachgewiesen werden. Die weiteren Maßnahmen sind im Leitfaden dargestellt.

Bevor Personen an Bord eines Schiffes gehen, sollte deren Gesundheitszustand überprüft werden. Dazu kann der Fragebogen in Anlage C verwendet werden. Im Leitfaden wird das Für und Wider von Tests vor dem Anbordgehen diskutiert. Es wird das sog. Shipboard Self-Distancing (Abstandhalten an Bord) für die ersten 14 Tage an Bord empfohlen und erläutert.

Trotz aller bestehenden Vorkehrungen an Bord kann es in Häfen zu Einfahrtsbeschränkungen, anderen Einschränkungen bei Crewwechsel und Ladungsumschlag oder allgemein zu Verzögerungen kommen. In dem Leitfaden wird auch auf diesen Umstand eingegangen und ein Link zu einer regelmäßig aktualisierten Karte der Maßnahmen der Hafenstaaten gegeben. In einer neuen Anlage wird außerdem dargestellt, unter welchen Voraussetzungen Seeleute ihre verschreibungspflichtige persönliche Medizin in den verschiedenen Ländern erhalten können und wie schon frühzeitig verfahren werden muss, um sicherzustellen, dass Medikamente an Bord gelangen.

Die Sorge um Familie, Freunde, andere Crewmitglieder und sich selbst während dieser Pandemie kann schwerwiegende Folgen für die Psyche der Seeleute haben. Erschwerte Crewwechsel und die Verlängerung der Einsatzzeiten an Bord um mehrere Monate kommen noch hinzu. Jeder Mensch geht anders mit Stress, Isolation und Gefühlen wie Angst und Sorge um. Der Leitfaden geht umfänglich darauf ein, was man tun kann, um mit schwierigen Momenten umzugehen und aufbauende Verhaltensweisen zu entwickeln.

Neue medizinische Ausstattung (03.06.2020)

Der neue "Stand der medizinischen Erkenntnisse" enthält neben den Ausstattungsverzeichnissen auch praktische Hinweise zur Aufbewahrung von Medikamenten und Medizinprodukten an Bord. Die Reeder müssen die Änderungen erst bei der nächsten jährlichen Überprüfung der medizinischen Ausstattung umsetzen.

Mehr Informationen zu diesem Thema finden Sie in der Rubrik "Maritime Medizin". Die zusammengefassten Änderungen gegenüber dem vorherigen Stand der medizinischen Erkenntnisse haben wir Ihnen in einem Informationsblatt zusammengestellt.

Einfache Regelungen für Auflieger (20.05.2020)

Einige Flaggenstaaten haben umfangreiche Vorgaben für aufliegende Schiffe, z. B. Änderungen bei der Schiffsregistrierung oder umfangreiche Aufliegepläne. Bei der Deutschen Flagge gibt es dagegen keine solchen bürokratischen Auflagen.

Auflieger unter deutsche Flagge benötigen auch kein gesondertes Schiffsbesatzungszeugnis (Minimum Safe Manning). Für das kurzfristige Verholen eines Schiffes von einem Hafen oder Ankerplatz zu einem anderen Ort können Reeder bei der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr ein für max. 48 Stunden gültiges Schiffsbesatzungszeugnis beantragen. Die Voraussetzungen dafür finden Sie bei uns in der Rubrik Schiffsbesatzung.

Datenbank für MED-Ausrüstung ist umgezogen (07.05.2020)

Die Zulassung von Schiffsausrüstung unterliegt laut EU-Schiffsausrüstungsrichtlinie (Marine Equipment Directive, kurz MED) einem mehrstufigen Zertifizierungsprozess, der von sogenannten Notifizierten Stellen durchgeführt wird. Am Ende der Zertifizierung darf auf dem zugelassenen Ausrüstungsgegenstand das Steuerrad-Kennzeichen (wheelmark) angebracht werden; es zeigt an, dass die Zulassung europaweite Gültigkeit hat. Zu der zulassungspflichtigen Ausrüstung zählen Rettungsmittel, Ausrüstung zur Verhütung der Meeresverschmutzung, Brandschutzausrüstung, Navigations- und Funkausrüstung sowie Ausrüstung nach COLREG 72 und SOLAS-Kapitel II-1.

Zu der Schiffsausrüstungsrichtlinie wird jedes Jahr eine Durchführungsverordnung veröffentlicht, in der die zulassungspflichtige Ausrüstung mit ihren Zulassungsvorgaben aufgeführt ist. Das Zertifizierungsverfahren ist in der Richtlinie selbst erläutert.

Die neue MED-Datenbank der EU-Kommission wird von der EMSA (European Maritime Safety Agency) betrieben. Darin wird die zugelassene Schiffsausrüstung im Einzelnen aufgeführt. Nach einer Registrierung findet man dort unter anderem:

- Hersteller, Produktinformationen, Zulassungsinformationen und zulassende Stelle,
- die Richtlinien selbst sowie alle bisher in Kraft getretenen Änderungen in englischer Sprache.

Gegenüber der bisherigen Datenbank wurden einige Änderungen eingeführt. So können Hersteller sich jetzt aktiv in dem neuen System beteiligen und Informationen zu ihrem Produkt hinzufügen. Die Eingabe eines e-Tags ermöglicht ihnen weitere Funktionen. Darüber hinaus erhalten die Marktüberwachungsbehörden einen erweiterten Zugriff auf Produktdaten.

Nachdem die neue MED-Datenbank über die letzten sechs Monate von einigen Testteilnehmern der Anwendergruppen auf ihre Funktionalität getestet wurde, steht sie jetzt der Öffentlichkeit mit den Datensätzen aus dem alten Bestand sowie den aktuellen Eingaben zur Verfügung.

Die bisherige MarED-Datenbank ist zwar weiterhin auf der Website von MarED (Group of Notified Bodies for the

Implementation of the European Marine Equipment Directive) vorhanden, wird aber nicht mehr aktualisiert.

Weitere Informationen zum Thema Zulassung von Schiffsausrüstung finden Sie in der Rubrik „Bau · Ausrüstung“.

Einflaggung von Schiffen mit Asbest (04.05.2020)

Wer in der Vergangenheit mit Asbest arbeitete, atmete häufig den Staub und damit die feinen Asbestfasern ein. Die mögliche Folge: bösartige Krebstumore oder Veränderungen des Lungenfells. Die Berufsgenossenschaften erkennen die berufsbedingte Staublungenerkrankung durch Asbest, die sogenannte Asbestose, als Berufskrankheit an. Asbest ist bei den tödlich verlaufenden Berufskrankheiten die häufigste Todesursache. Zwischen der Arbeit mit Asbest und dem Ausbruch der Krankheit können mehrere Jahrzehnte liegen. Im Mittel liegt die Latenzzeit bei 38 Jahren.

Seit 1993 darf Asbest in Deutschland nicht mehr hergestellt oder verwendet werden, auf europäischer Ebene seit 2005. Ab 2019 müssen alle Schiffe unter einer EU-Flagge ab 500 BRZ über ein Gefahrstoffverzeichnis verfügen, in dem auch Asbest erfasst sein muss. Mit dieser Verpflichtung aus der Verordnung EU/1257/2013 will die EU die Vorgaben aus der Schiffsrecycling-Konvention („Hong Kong Convention“) in ihr Recht umsetzen.

Weltweit gibt es dagegen kein Asbest-Verbot. Auf älteren Seeschiffen kann daher noch Asbest vorhanden sein. Flaggt ein solches Schiff unter die deutsche Flagge ein, muss der Reeder unter anderem eine Gefährdungsbeurteilung durchführen, ein Asbest-Kastaster erstellen und für Pflicht-Vorsorgeuntersuchungen für seine Seeleute sorgen. Der Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr hat eine „Zusammenstellung der Pflichten eines Reeders bei der Einflaggung eines asbestbelasteten Schiffes“ erstellt.

Ergänzend zu dieser Zusammenstellung müssen Schiffsbetreiber auch die Vorschriften des internationalen SOLAS-Übereinkommens zum Verbot von Asbest auf Seeschiffen beachten. Das Rundschreiben MSC.1/Circ1374 "Informationen zum Verbot der Verwendung von Asbest an Bord von Schiffen" des Schiffssicherheitsausschusses der IMO gibt genauere Vorgaben und Informationen zum Thema Asbest auf Seeschiffen:

- Auf Schiffen, welche vor dem 01.07.2002 gebaut wurden, dürfen asbesthaltige Materialien noch verbaut und zugelassen sein, sofern von diesen Materialien keine Gefährdung für die Besatzung an Bord ausgeht.
- Auf Schiffen, welche nach dem 01.07.2002 und vor dem 01.01.2011 gebaut wurden, darf der Einbau von asbesthaltigen Materialien noch in Ausnahmefällen genehmigt worden sein.
- Auf Schiffen, welche nach dem 01.01.2011 gebaut wurden, dürfen asbesthaltige Materialien nicht mehr verbaut und neu eingebaut werden (vgl. Kapitel II-1, Regel 3-5 des SOLAS-Übereinkommens).

Das Rundschreiben ist im Verkehrsblatt Heft 19/2013 vom 23.09.2013 in deutscher Sprache veröffentlicht worden und ist für Schiffe unter deutscher Flagge verbindlich.

Auf manchen Seeschiffen finden Fachleute bei späteren Untersuchungen Asbest - zum Beispiel beim Erstellen eines Gefahrstoffinventars (IHM) nach der EU-Verordnung 1257/2013 und des Hongkong-Übereinkommens für das Recycling von Schiffen. In diesen Fällen gilt für eine Asbestsanierung an Bord oder den Austausch des gesamten asbesthaltigen Materials eine Übergangszeit von maximal drei Jahren (vgl. Rundschreiben MSC.1/Circ1374). Diese Übergangszeit von maximal drei Jahren kann auch dann nicht verlängert werden, wenn:

- das Schiff zwischenzeitlich seine Flagge wechselt oder
- bei einem Schiff unter ausländischer Flagge bereits vor drei Jahren Asbest festgestellt wurde und das Schiff jetzt unter die deutsche Flagge gebracht werden soll.

Für Rückfragen zu diesen Vorgaben stehen die Experten des Referates Maschine der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr gerne bereit (e-mail: [maschine@bg-verkehr.de](mailto:machine@bg-verkehr.de) oder Dipl.-Ing. Holger Steinbock unter der Tel.: +49 40 361 37-217).

Krängungsversuche für Fischereifahrzeuge (23.04.2020)

Bislang galt die Regel, dass die Leerschiffsdaten als Grundlage der Stabilität von Fischereifahrzeugen nach 10 Jahren durch einen Kontrollkrängungsversuch überprüft werden mussten. Auf Anregung der Dienststelle

Schiffssicherheit der BG Verkehr hat das Bundesverkehrsministerium jetzt die Schiffssicherheitsverordnung geändert. Wenn ein Fischer keine Änderungen an seinem Kutter vornimmt, die Auswirkungen auf die Stabilität haben können (z. B. Einbau eines größeren Motors oder einer neuen Fischwinde o.ä.), braucht er auf Antrag zukünftig nicht mehr nach 10 Jahren einen Kontrollkrängungsversuch machen zu lassen. Faktisch ist dann ein Kontrollkrängungsversuch erst nach weiteren knapp 10 Jahren erforderlich. Die neue Vorschrift gilt für Fischereifahrzeuge bis 24 Meter Länge.

Wichtig ist, dass der Antrag spätestens 6 Monate vor Ablauf der 10-Jahres-Frist gestellt wird. Der Antrag ist hier herunterzuladen oder auf der Website in der Rubrik "Schiffsarten/Fischereifahrzeuge" zu finden.

Egal, ob mit oder ohne Antrag: Fischer müssen weiterhin immer dann sofort die Dienststelle Schiffssicherheit informieren, wenn sie ihren Kutter umgebaut oder andere stabilitätsrelevante Veränderungen vorgenommen haben. Diese Verpflichtung dient vor allem der eigenen Sicherheit der Fischer.

Seemannsmission bietet Online-Seelsorge (16.04.2020)

Die DSM verfügt zwar mit ihren 16 Inlands- und 14 Auslandsstationen über ein breit aufgestelltes Netzwerk an Seemannsclubs, -hotels und Bordbetreuern. Aber die Corona-Pandemie hat auch die Arbeit der Seemannsmissionen vollkommen verändert. Die beliebten Einrichtungen für Seeleute mussten schließen und auch die Bordbetreuung kann nicht mehr so wie früher stattfinden. Längere seelsorgerliche Gespräche gibt es an Bord nicht mehr - aus Angst vor Infektionen. Manchmal bleibt ein kurzer Small Talk an der Gangway, damit der Draht zur Außenwelt nicht völlig abreißt.

In dieser Situation hat die DSM ihre Chat-Seelsorge gestartet, die weltweit unter der Internet-Adresse <https://dsm.care> erreichbar ist. Mitinitiator Matthias Ristau, Seemannspastor der Nordkirche, erklärt: "Alles verschlüsselt und sicher, von frühmorgens bis spätabends besetzt". Gerade jetzt, wo viele Seeleute Angst um das Wohl ihrer Familien hätten, sei ein solcher Service umso wichtiger.

Auf der Chat-Plattform treffen Seeleute dann auf professionelle Seelsorger, erfahrene Sozialarbeiter und psychosoziale Fachkräfte der DSM, die sich mit der besonderen Lebenssituation und der Arbeitswelt von Seeleuten bestens auskennen.

DSM.care wurde von einem Team der DSM entwickelt und ist ein zusätzliches Angebot für Seeleute unter den sich verändernden Bedingungen der Schifffahrt. So wird Seeleuten ermöglicht, per Mausklick oder Smartphone in belastenden Situationen unmittelbar und ortsunabhängig seelsorgliche Hilfsangebote in Anspruch zu nehmen. Auch wenn das Internet den persönlichen Kontakt nicht ersetzen kann, bleiben die Mitarbeitenden der Deutschen Seemannsmission als Ansprechpartner und Ansprechpartnerinnen für Seeleute präsent, so die DSM.

Überarbeitete Version der Empfehlungen zu den medizinischen Räumlichkeiten erschienen (20.03.2020)

Die Empfehlungen zu den medizinischen Räumlichkeiten dienen vor allem als Orientierungshilfe bei Einfluggung oder Neubau. Gesetzlich verpflichtend ist der Unterabschnitt 7 "Medizinische Räumlichkeiten" der Seeunterkunftsverordnung.

Die Empfehlungen werden hier auf der Website der Deutschen Flagge veröffentlicht sowie im Verkehrsblatt (Ausgabe 5-2020) bekanntgegeben.

Weitere Informationen zu medizinischer Ausstattung und medizinischen Räumlichkeiten finden Sie in unserer Rubrik "Maritime Medizin".

Sicherheit auf der Brücke (18.03.2020)

Seeschiffe sind bei Wind und Wetter weltweit im Einsatz. Dabei werden auch Seegebiete befahren, in denen Wirbelstürme und andere extreme Wetterlagen auftreten können. Normalerweise stellt das für die Schifffahrt in Bezug auf die Sicherheit der Besatzung ein beherrschbares Problem dar.

Treffen jedoch ungünstige Umstände zusammen, kann es im Einzelfall zu nicht vorhersehbaren, äußerst heftigen Bewegungen um die Längsachse des Schiffes kommen. Das Schiff beginnt, immer stärker zu „rollen“, während sich die Längsachse unterhalb der Wasserlinie am Gewichtsschwerpunkt befindet. Begünstigt wird diese heftige Bewegung zum Beispiel durch bestimmte Formen des Unterwasserschiffes, des Beladungszustandes (und damit der Stabilität) des Schiffes und die besonderen Bedingungen in dem Seeraum, der zum Manövrieren zur Verfügung steht.

Die Kommandobrücken großer Containerschiffe befinden sich 40 bis 50 Meter über der Drehachse, sodass Personen hier neben der horizontalen Bewegung des Untergrundes auch erheblichen horizontalen und vertikalen Beschleunigungskräften ausgesetzt sind. Verliert eine Person in einer solchen Situation den Halt und kommt ins Rutschen, dann sind in der Regel aufgrund der Winkel und Rutschstrecken schwere Verletzungen unvermeidbar.

Gemeinsam mit der Reederei Hapag Lloyd hat sich die BG Verkehr deshalb auf die Suche gemacht nach einem praktikablen Sicherheitssystem für die Brücke. Dabei wurden unter Einbezug von Experten verschiedene Ansätze verfolgt. Bewährt hat sich eine Lösung, die erstaunlich einfach zu realisieren ist: Es handelt sich um eine Kombination aus Bandschlingen und Haltegurten!

Die an verschiedenen belastbaren Stellen der Brücke verankerten Bandschlingen werden so angeordnet, dass sie einerseits möglichst kurz sind, andererseits aber eine Person ohne Unterbrechung der Sicherung zur nächsten Halteschlinge gelangen kann. Zum Einhängen in die Bandschlingen trägt die Brückenbesatzung einen Haltegurt, der mit D-Ringen zum Einhängen der Gurte und Schnellverschlüssen versehen ist. Die Gurte können zwar einen Sturz nicht vollständig verhindern, aber danach halten sie die Person sicher fest. So wird verhindert, dass jemand meterweit herumgeschleudert wird und sich dabei schwerste Knochenbrüche zuzieht.

Die Erprobungen an Bord von Containerschiffen der Hapag-Lloyd verliefen erfolgreich: Das System lässt sich einfach und mit geringen Kosten realisieren und wird von den Besatzungen durchweg positiv beurteilt. Christian Naegeli, Sicherheitsfachkraft bei Hapag-Lloyd, kommentiert: „Zum Schluss waren wir alle überrascht davon, wie einfach und effizient sich das Risiko reduzieren lässt. Die Brückenbesatzungen schätzen die neue Sicherung, denn man kann die Gurte schnell und einfach anlegen. Der Bewegungsspielraum bleibt erhalten.“

Hapag-Lloyd hat mittlerweile die komplette Flotte mit dem Sicherungssystem ausgestattet. Ergänzt wird diese Lösung noch durch die Anbringung einer ausreichenden Anzahl belastbarer Haltegriffe auf der Brücke. Der Rudergänger wird zusätzlich durch eine Art Käfig gesichert, der eine zuverlässige Sicherung ohne weitere Maßnahmen gestattet. Diese technischen Lösungen zeigen anschaulich, wie Führungsverantwortliche lebensgefährliche Unfallsituationen wirksam entschärfen können – ganz im Sinne der Präventionskampagne Vision Zero.

Asbest an Bord - was tun? (10.03.2020)

Asbest und asbesthaltige Materialien dürfen seit 1990 auf Schiffen unter deutscher Flagge und seit 2011 weltweit in der Schifffahrt nicht mehr verwendet werden. Dennoch kommt es immer wieder zu Funden asbesthaltiger Materialien an Bord von Schiffen. Das gilt für Schiffe, für die eine Asbestfreiheitsbescheinigung der Werft vorliegt, und sogar für Schiffe jüngeren Baudatums.

Asbesthaltige Materialien wurden auf Schiffen vorwiegend als Brand- und Hitzeschutzisolierungen sowie als Dichtungsmaterial verwendet. Die krebserzeugende Wirkung inhalierter Asbestfasern auf das menschliche Lungengewebe ist erwiesen. Noch heute sterben mehr Versicherte der gesetzlichen Unfallversicherung an den Spätfolgen von Asbest als an Arbeitsunfällen.

Was also tun, wenn an Bord Asbest gefunden wird? Die BG Verkehr möchte mit einer **Branchenkonferenz am 27. August in Hamburg** die Suche nach Antworten vorantreiben. Es soll Transparenz geschaffen werden, wo und in welchem Umfang mit asbesthaltigen Materialien zu rechnen ist, und welche Maßnahmen getroffen werden müssen,

um die Gefährdung von Besatzungen und Dritten durch eine Asbestexposition zu vermeiden.

Weitere Informationen zur Branchenkonferenz finden Sie auf der Homepage der BG Verkehr. Dort ist auch die Anmeldung möglich. Zusätzlich finden Sie in einer früheren Nachricht über das Thema "Umgang mit Asbest an Bord von Seeschiffen" bereits wichtige Informationen.

Jahresbericht 2019 zum Seearbeitsgesetz (17.02.2020)

Mit dem Seearbeitsgesetz wird seit 2013 das internationale Seearbeitsübereinkommen (MLC) auf Schiffen unter deutscher Flagge umgesetzt. Mit ihnen sind verbindliche und umfassende Regelungen zu den Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten festgelegt. Wichtige Punkte wie Arbeits- und Ruhezeiten, Verpflegung, Urlaub, Lohnzahlung, Gesundheitsschutz an Bord und vieles mehr sind klar geregelt und werden regelmäßig überprüft.

Für die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr überprüfen 36 MLC-Inspektoren internationale Schiffe im In- und Ausland darauf, ob die Anforderungen des Übereinkommens eingehalten werden. Die Seearbeitszeugnisse und Fischereiarbeitszeugnisse werden mittlerweile standardmäßig als elektronische Zeugnisse ausgestellt.

Die Mitarbeiter des Referats ISM/ILO kümmern sich um Beschwerden zu Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten, lassen private Arbeitsvermittler zu und gewährleisten, dass Reedereien unter deutscher Flagge über Neuigkeiten in diesem Bereich informiert sind. Jetzt hat das Referat ISM/ILO seinen Jahresbericht 2019 herausgegeben.

Mitte 2018 erschien der vollständig überarbeitete Leitfaden zur Umsetzung des Seearbeitsgesetzes. Im Vergleich zur Vorgängerversion haben die Fachleute der Dienststelle Schiffssicherheit die Themenbereiche Arbeitsschutz und Gefährdungsbeurteilung inhaltlich komplett überarbeitet. Neu sind die Informationen zu Trinkwasser auf Seeschiffen sowie Karten zu den Fahrtgebieten für die medizinische Ausstattung. Außerdem bietet der Leitfaden jetzt eine Anleitung zur Auswertung der Arbeits- und Ruhezeiten. Für die Fischerei enthält der Leitfaden erstmals spezifische Informationen zu Heuerverträgen und Arbeits- und Ruhezeiten.

Mit diesem QR-Code haben Sie den Leitfaden zur Umsetzung des Seearbeitsgesetzes auf Schiffen unter deutscher Flagge immer auf ihrem Smartphone parat:

Gründung des Vereins "Friends of WMU Germany e.V." (07.02.2020)

Die Internationalität der Seeschifffahrt findet auch in der World Maritime University (WMU) ihren Ausdruck. Die WMU wurde 1983 durch Beschluss der Vollversammlung der Internationalen Seeschifffahrt-Organisation (IMO) als UN-Institution gegründet. In vielen Ländern außerhalb Europas und Nordamerikas fehlt es an entsprechenden Bildungseinrichtungen zur Realisierung der Nachhaltigkeitsziele der UN bei Schutz und Nutzung der Meere.

An drei Standorten auf der Welt – Malmö/Schweden der Hauptstandort, Shanghai/China und Dalian/China - kann man schiffahrtsbezogene Studiengänge belegen, um so die bereits begonnene Karriere im maritimen Sektor auf internationaler Ebene zu vertiefen oder zu spezialisieren. Verschiedene Master- und Promotions-Studienprogramme sowie Weiterbildungsprogramme bieten die Möglichkeit, die Zukunft der Seeschifffahrt zu beeinflussen, denn eine Vielzahl der Graduierten nehmen anschließend wichtige Positionen als maritime Führungskraft ihrer Länder in Wirtschaft, Politik und Verwaltung ein. Die Studieninhalte erstrecken sich von der Sicherheit über den Umweltschutz in der Seeschifffahrt hin zu Ocean Governance und maritimen Führungsfragen. Die WMU beteiligt sich zudem an einem breiten Spektrum an Forschungsprojekten auf der ganzen Welt, die dazu dienen, neue Erkenntnisse im Interesse einer nachhaltigen maritimen Entwicklung zu erlangen.

Bisher haben rund 5.000 Studenten aus 165 Staaten das Studium an der WMU absolviert. Mit Gründung des Vereins "Friends of WMU Germany e.V." wird die Partnerschaft zwischen Deutschland und der WMU weiter vertieft. Die Bundesrepublik Deutschland unterstützt die WMU bereits seit ihrer Gründung. Unter anderem wurde das Studium des jetzigen Generalsekretärs der IMO Kitack Lim durch diese Förderung finanziert.

Der Sitz des Vereins ist in Hamburg und so fanden sich zur Gründungsversammlung in einer Hamburger Kanzlei die Präsidentin der WMU Dr. Cleopatra Doumbia-Henry und Prof. Jens-Uwe Schröder-Hinrichs sowie 17 Gründungsmitglieder aus der maritimen Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft Deutschlands ein. In den Vorstand wurden Reinhard Klingen, Leiter der Zentralabteilung des BMVI, als Vorsitzender, Frank Leonhardt, Reederei Leonhardt & Blumberg, und Dr. Axel Henriksen, Rechtsanwälte Blaum Dettmers Rabstein, gewählt.

Da die Universität sich zu einem Großteil aus Studiengebühren finanziert, ist eine ideelle und/oder finanzielle Unterstützung wichtig dafür, dass eine hohe Qualität an Bildung und eine fundierte, weitreichende Forschung möglich bleiben. Der Verein weitet die deutsche Unterstützung auf den maritimen Sektor aus. Der Zweck des Vereins ist es nicht nur finanzielle Unterstützung zu bieten, sondern in Zusammenarbeit Studieninhalte zu entwickeln, für Forschung und Feldstudien Kooperationen zu vermitteln und ganz allgemein als Netzwerk den deutschen maritimen Sektor und die maritime Wissenschaft zu verbinden.

Schiffsabwasser in Häfen (07.02.2020)

Die deutsche Flagge ist stark in die rechtliche Weiterentwicklung des Umweltschutzes in der Ostsee eingebunden. Dabei unterstützt sie die Beteiligten auch bei der praktischen Umsetzung. HELCOM hat gemeinsam mit dem BSH eine Technische Handreichung zum Umgang mit Schiffsabwasser in Häfen des Sondergebiets Ostsee (nach MARPOL Anlage IV) erstellt. Diese richtet sich an Hafenbetreiber, lokale Verwaltungen, sowie kommunale Abwasserunternehmen und Reeder. Hier finden Sie weitere Informationen dazu:

- Pressemitteilung des BSH
- Interview mit Dr. jur. Susanne Heitmüller (BSH)
- Technical guidance for the handling of wastewater in ports

Hafenstaatkontrolle überprüft Einhaltung der Schwefelgrenzen (23.01.2020)

Die Hafenstaatkontrollen unter den Tokyo und Paris Memoranda of Understanding (MoUs) werden in ihren Überprüfungen ab sofort auf die Einhaltung der neuen Schwefelgrenzen für Seeschiffe achten. Seit dem 1. Januar 2020 dürfen nur noch Schiffe mit Abgasreinigungsanlagen (EGCS), sog. Scrubbern, mit hochschwefeligen Schweröl betrieben werden. Alle anderen Schiffe müssen Brennstoffe mit einem Schwefelgehalt von höchstens 0,50 % m/m verwenden. In den SECAs, zu denen die Nord- und Ostsee zählen, ist schon seit längerem ein Schwefelgehalt von höchstens 0,1 % m/m vorgegeben.

Ab dem 1. März 2020 werden die Vorgaben nochmal verschärft:

Nicht regelkonformer Brennstoff darf dann nur noch an Bord befördert werden, wenn das Schiff mit einem EGCS ausgestattet ist. In Fällen, in denen konformer Brennstoff nicht erhältlich sein sollte, muss dem Flaggenstaat und der zuständigen Behörde im nächsten Anlaufhafen ein Bericht über die Nichtverfügbarkeit (Fuel Oil Non-Availability Report (FONAR)) vorgelegt werden.

Bei der 73. Tagung des Meeresumweltausschusses MEPC bestand Einigkeit darüber, dass die Hafenstaatkontrollbehörden nicht aufgefordert werden müssten, eine "pragmatische" Herangehensweise zu verfolgen, da die Einhaltung der neuen Grenzwerte ab dem Stichtag des Inkrafttretens erwartet wird. Daher haben ParisMoU und TokyoMoU vereinbart, die Anforderungen in Bezug auf die Anwendung der Schwefelobergrenze von 0,50 % m/m ausnahmslos anzuwenden. Dies schließt das Beförderungsverbot für nicht konformen Brennstoff ab dem 1. März 2020 ein. Näheres dazu in der Pressemitteilung.

Notfallmanager und Lehrbuch in Einem - Medizinisches Handbuch See erschienen (01.11.2019)

Dieses Buch von Praktikern für Praktiker bietet kompakte Behandlungsempfehlungen für Notfälle, Verletzungen und Krankheiten an Bord von Seeschiffen. Anschauliche, leicht verständliche, "seetaugliche" Texte und 350 Abbildungen unterstützen bei der richtigen medizinischen Versorgung.

Als besonderen Service können über **QR Codes Lehrfilme** abgerufen werden, die Schritt für Schritt komplexe Behandlungsmaßnahmen darstellen.

Erhältlich ist das Medizinische Handbuch See beim Dingwort Verlag in Hamburg. Außerdem kann es online <https://dingwort-verlag.de/medizin/> bestellt werden.

Brexit und MED-Zertifizierung (12.09.2019)

Das Vereinigte Königreich hat mit Ablauf des 31. Januars 2020 die Europäische Union verlassen. Aufgrund des vereinbarten Übergangszeitraums bis zum Ablauf des 31. Dezembers 2020 ergeben sich **vorerst keine** produktrechtlichen Veränderungen für MED-Schiffsausrüstung.

Die Maritime & Coastguard Agency (MCA) hat Übergangsregeln (nur in englischer Sprache) für die Konformitätsbewertung sowie die Anerkennung von Schiffsausrüstung an Bord von Schiffen unter Europäischer Flagge für den Fall eines „No-Deal-Brexit“ veröffentlicht.

Hier finden Sie weitere Informationen.

Fahrgastschiffe in der Ostsee (09.05.2019)

In der Rubrik "Umweltschutz" finden Sie die aktuellen Informationen zu den Vorgaben zur Abwassereinleitung von Fahrgastschiffen in der Ostsee.

Maritime 24/7-Hotline (06.10.2016)

Die Maritime 24/7-Hotline wird vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) angeboten. Zusätzlich können Sie auch den Bereitschaftsdienst der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr nutzen. Mehr Informationen finden Sie in unserer Rubrik Ansprechpartner.