

Moderne Fischtrawler in Dienst gestellt (14.12.2017)

Die beiden jeweils 40 Millionen teuren Neubauten wurden auf der Werft Myklebust im norwegischen Aalesund gebaut. Die "Cuxhaven" fuhr Ende August von Cuxhaven aus in norwegische Gewässer, wo vor allem Kabeljau gefangen wurde. Das Schwesterschiff "Berlin" wurde Anfang Dezember in Dienst gestellt. Beide Schiffe wurden durch einen Besichtigter der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr inspiziert.

Die Rümpfe der beiden Trawler haben die Eisklasse ICE 1A und können noch bei bis zu 1m dicken Eisschollen operieren.

Die 80m langen Hecktrawler entsprechen sehr hohen Standards hinsichtlich Ausstattung und Umwelteigenschaften. Im Vergleich zu den Vorgängerschiffen verbessern die Neubauten die Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungen erheblich. Beide Schiffe verfügen über ein deutsches Fischereiarbeitszeugnis.

Die Deutsche Fischfang-Union (DFFU) ist seit 1995 eine Tochtergesellschaft des isländischen Seafood-Unternehmens Samherji.

Hilfe leisten in traumatisierenden Situationen (08.12.2017)

Ein schwerer Unfall auf Deck, ein ertrinkender Kamerad, eine Havarie, eine Seenotrettung oder gar Piraterie: Es gibt Unfälle und Tragödien an Bord, die man nicht einfach vergessen kann und die nachhaltig verstören. Solche Ereignisse überfordern oftmals die Bewältigungsmöglichkeiten der Betroffenen und können zu starken psychischen Reaktionen und Erkrankungen führen. Das kann möglicherweise vermieden werden, wenn geschulte Kollegen in diesen Situationen bei den Betroffenen eine "psychologische Erstbetreuung" leisten.

Für die Seeschifffahrt bietet die BG Verkehr deshalb ein neues Seminar an, das sich an Personen richtet, die von ihrem Betrieb im Rahmen eines Notfallmanagements als interne Ersthelfer für die kollegiale Unterstützung am Unfallort eingesetzt werden. Vergleichbare Seminare werden bereits für andere Branchen angeboten. Die Seminarinhalte sind hier auf die spezifische Situation in der Seeschifffahrt ausgerichtet. Neben Informationen zu Traumata und Folgestörungen stehen Präventions- und Rehabilitationskonzepte im Mittelpunkt.

Seminaranmeldung Das Seminar "Umgang mit traumatisierenden Ereignissen in der Seeschifffahrt" findet vom 10. bis 12. April 2018 im niedersächsischen Amelinghausen statt. Anmeldung unter www.BG-Verkehr.de. Kontakt bei Fragen: Tel. 040 39 80 2754, E-Mail: seeschifffahrt@bg-verkehr.de.

LNG-Förderung (11.11.2017)

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ruft zum Einreichen von Förderanträgen für den Ein- und Umbau von Schiffsantrieben für verflüssigtes Gas (Liquefied Natural Gas - LNG) auf. Ab sofort können Reedereien Zuschüsse für Neu- und Umbauten von Schiffen mit LNG-Antrieb beantragen.

Bezuschusst wird der ausschließliche oder Dual-Fuel-Betrieb für Hauptmotoren von Neubauten oder bestehenden Seeschiffen. Die Schiffe müssen in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragen, unter einer EU-Flagge fahren und mindestens 51% ihrer Betriebszeiten in europäischen Gewässern (einschließlich der jeweiligen Ausschließlichen Wirtschaftszonen) fahren.

Reedereien von solchen Schiffen können einen anteiligen Investitionszuschuss zu den Kosten des Einbaus einer LNG-betriebenen Maschine beantragen. Gefördert werden entweder die umweltschutzbezogenen Kosten (wenn sie

getrennt ermittelbar sind) oder die Differenz der Kosten für LNG im Vergleich zu einer weniger umweltfreundlichen Investition. Nach der Förderrichtlinie bezuschusst das BMVI maximal 40% dieser Kosten. Bei mittleren Unternehmen (max. 250 Mitarbeiter und 50 Mio. Jahresumsatz) erhöht sich die Förderquote auf bis zu 50%, bei kleinen Unternehmen (max. 50 Mitarbeiter und 10 Mio. Jahresumsatz) sogar auf bis zu 60% der förderfähigen Kosten.

Die Förderanträge werden von der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) in Aurich bearbeitet. Die Förderanträge müssen bis zum **28. Februar 2018** über das elektronische Förderportal "easy-Online" gestellt werden und ausgedruckt mit Unterschrift bis zum **28. März 2018** bei der BAV eingereicht sein.

Nähere Informationen zum LNG-Förderprogramm und zum Antragsverfahren finden Sie:

- auf der Website der BAV,
- in der Förderrichtlinie vom 17.08.2017 und
- dem Ersten Aufruf zur Antragseinreichung vom 13.12.2017

Haftung (27.10.2017)

Aktuelle Informationen

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) stellt ab dem 01.11.2017 alle Haftungsbescheinigungen elektronisch aus und versendet sie elektronisch. Die elektronischen Haftungsbescheinigungen enthalten keine Unterschrift und kein Siegel des BSH mehr, aber neu einen QR-Code und eine Tracking Identification Number (TID).

Hier finden Sie die Muster für die elektronischen Haftungsbescheinigungen:

- Ölhaftungsbescheinigung (Öl als Bulkladung)
- Ölhaftungsbescheinigung (Bunkeröl)
- Wrackbeseitigungshaftungsbescheinigung
- Personenhaftungsbescheinigung

Antrag

Sie können ab sofort Anträge auf Ausstellung einer Haftungsbescheinigung für das kommende Versicherungsjahr (2018/2019) beim BSH stellen. Sollten Ihnen dafür aktuell noch erforderliche Unterlagen (z.B. Blue Cards) fehlen, können Sie diese gern nachreichen.

Die Antragsformulare für Haftungsbescheinigungen finden Sie unter www.deutsche-flagge.de/de/antraege-und-dokumente/antraege. Sie können nun alle Haftungsbescheinigungen per einfacher E-Mail beantragen. Originale müssen Sie nicht mehr übersenden.

Das BSH benötigt nur noch einen Antrag pro Schiff für die Ausstellung von Haftungsbescheinigungen für:

- Öl als Bulkladung (nach dem Haftungsübereinkommen von 1992),
- Bunkeröl (nach dem Bunkeröl-Übereinkommen von 2001) und
- Wrackbeseitigung (nach dem Wrackbeseitigungsübereinkommen).

Für den Antrag auf eine Personenhaftungsbescheinigung (nach der Verordnung (EG) Nr. 392/2009) verwenden Sie bitte den separaten Antrag.

Bitte beachten Sie:

- Bitte geben Sie im Antragsformular eine **zentrale E-Mail-Adresse** an, an die das BSH die Unterlagen versenden kann. Der Versand erfolgt aus dem No-Reply-Postfach liability@bsh.de.
- Sie müssen dem Antrag wie gewohnt die Blue Card und das ITC 69 bzw. das gültige PSSC beifügen. Wenn sich der eingetragene Eigentümer bzw. der Beförderer bei der Antragstellung durch einen Bevollmächtigten vertreten lässt, muss er eine schriftliche oder elektronische **Antragsvollmacht** beifügen.
- Sofern ein Zustellungsbevollmächtigter zu benennen ist (wenn das Schiff nicht die Bundesflagge führt und/oder der

eingetragene Eigentümer bzw. der Beförderer **keinen** ständigen Wohnsitz oder Sitz in Deutschland hat), müssen Sie eine **Zustellungsvollmacht** („Authorisation to receive Communication“) vorlegen; eine elektronische Kopie ist ausreichend.

- Grundsätzlich wird der Gebührenbescheid an den eingetragenen Eigentümer bzw. den Beförderer erteilt. Es besteht aber auch die Möglichkeit, dass Sie einen **abweichenden Gebührenschuldner** benennen.

- Wenn Sie den Antrag oder die Anlagen nicht in deutscher oder englischer Sprache einreichen, müssen Sie eine **Übersetzung** eines behördlich anerkannten Übersetzers beifügen.

Wichtig

Bitte senden Sie die Antragsunterlagen (PDF-Dateien) per E-Mail an die E-Mail-Adresse folgender Funktionspostfächer:

- nwrc@bsh.de für Haftungsbescheinigungen (Ölhaftung, Wrackbeseitigungshaftung)
- plc@bsh.de für Personenhaftungsbescheinigungen

Bitte verwenden Sie **keine personenbezogenen** BSH-E-Mail-Adressen, da die Bearbeitung nur aus den oben genannten Funktionspostfächern gewährleistet wird.

Erteilung der Haftungsbescheinigungen

Sie erhalten von nun an die Haftungsbescheinigungen mit dazu gehörenden Dokumente ausschließlich per E-Mail vom BSH aus dem No-Reply-Postfach liability@bsh.de; dieser E-Mail sind folgende Dokumente angehängt:

- das Anschreiben,
- die Haftungsbescheinigung,
- der Gebührenbescheid,
- der "Information Letter", ein erläuterndes Begleitschreiben, aus dem hervorgeht, wie die Echtheit und Gültigkeit der elektronischen Bescheinigung verifiziert werden kann.

Verifizierung elektronischer Haftungsbescheinigungen

Die Verifizierung von elektronischen Haftungsbescheinigungen erfolgt bei Hafenstaatkontrollen oder anderen Überprüfungen über <http://www.deutsche-flagge.de/de/zeugnisse-verifikation/e-certificates>. Mit dem QR-Code erreichen Sie die Deutsche-Flagge-Website; nach Eingabe der Tracking Identification Number (TID), die Sie auf der Haftungsbescheinigung finden, öffnet sich das Dokument.

Alle vor dem 01.11.2017 in Papierform ausgestellten Haftungsbescheinigungen behalten selbstverständlich ihre Gültigkeit.

Sollten Sie Fragen haben, wenden Sie sich bitte an:

- Frau Cordes, Tel.: +49 40-3190 7437 oder
- per E-Mail an das Funktionspostfach nwrc@bsh.de
- nur im Notfall: Maritime Hotline, Tel.: +49 40-3190 7777.

Reederei SAL flaggt 6 Schiffe ein (25.09.2017)

Die Reederei SAL will mit diesem Bekenntnis zur deutschen Flagge das deutsche maritime Cluster mit seinem einzigartigen Schifffahrts-Know-How stärken. Die Ausbildung auf Schiffen unter deutscher Flagge gehört im internationalen Vergleich zur Spitzenklasse. Die Seefahrt-Ausbildung in Deutschland auf hohem Niveau wird langfristig allerdings nur dann möglich sein, wenn Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge eingesetzt werden, so die Reederei.

„Wir sind sehr stolz, zur deutschen Flagge zurückzukehren“, sagt Sebastian Westphal, Corporate Director Ship Management bei SAL. „Die deutsche Flagge steht für Qualität, Sicherheit und die Einhaltung höchster Standards – all das sind auch zentrale Werte von SAL. Die deutsche Flagge und unsere Unternehmensphilosophie gehen also Hand in Hand.“

Toshio Yamazaki, CEO von SAL Heavy Lift, fügt an: „Es war eine logische Konsequenz: Wir sind ein deutsches Familienunternehmen mit in Deutschland gebauten Schiffen, auf denen deutsche Offiziere zur See fahren – jetzt profitieren wir auch von den Vorteilen der deutschen Flagge. Wir sind stolz, unsere Dienstleistungen und Produkte mit dem „made in Germany“-Prädikat versehen zu können. Dass wir nun auch unter deutscher Flagge fahren, unterstreicht unser Bekenntnis zu Qualität und Sicherheit.“

Die Entscheidung für die deutsche Flagge beruht auf sorgfältigen Überlegungen des Flottenmanagements bei SAL. Sebastian Westphal: „Angesichts der vielen Vorteile der deutschen Flagge haben wir uns für die Umflaggung entschlossen. Wir freuen uns über die gute Zusammenarbeit mit der BG Verkehr und DNV GL. Und ich weiß, dass unsere Crew an Bord mit Stolz die deutsche Flagge hissen wird.“

SAL Heavy Lift ist seit diesem Jahr Teil der Harren & Partner-Gruppe in Bremen. Die Reederei verfügt über 21 Schwergutschiffe.

Konferenz zu Ladungsbränden an Bord (21.09.2017)

Immer wieder kommt es zu Bränden an Bord von Seeschiffen. Häufig ist die Fracht in den Containern unzureichend deklariert und wird dann falsch gelagert. Bricht dann ein Feuer auf Hoher See aus, stehen die betroffenen Seeleute vor besonders großen Herausforderungen. Nur wenn ein Brand frühzeitig erkannt wird, haben qualifizierte Seeleute eine Chance, das Feuer unter Kontrolle zu bringen.

Sind die Vorkehrungen gemäß den aktuellen Standards ausreichend? Gibt es Verbesserungspotential bei der Brandvermeidung und Brandbekämpfung durch Reeder und Besatzung? Unter dieser Fragestellung startet die Branchenkonferenz mit kurzen Referaten zur Problematik. Anschließend vertiefen die Teilnehmer die Themen in zwei Workshops zu den Themen „Brandvermeidung“ und „Brandbekämpfung“.

Ziel der Konferenz ist der Informationsaustausch von Reedern, Seeleuten, Sicherheitsfachleuten und Sachverständigen. Die Konferenz findet in der Hauptverwaltung der BG Verkehr in Hamburg-Ottensen statt. Die Konferenzsprache ist deutsch. Die Teilnahme ist kostenlos. Bitte melden Sie sich zu der Veranstaltung an.

Weitere Informationen und das Anmeldeformular zur Konferenz finden Sie auf der [Website der BG Verkehr](#).

Inkrafttreten des Ballastwasser-Übereinkommens (01.09.2017)

Das Inkrafttreten des Ballastwasser-Übereinkommens ist derzeit das Top-Thema in der Seeschifffahrt. Reedereien haben viele Fragen zum Umgang mit Ballastwasser: Unter welchen genauen Bedingungen darf Ballastwasser eingeleitet werden? Welche Ausnahmen gibt es? Muss das Ballastwasser zwingend an Bord behandelt werden? Welche Schiffe müssen einen Ballastwasser-Behandlungsplan haben? Welche Sonderregelungen gelten für Nord- und Ostsee?

Auf diese und andere Fragen gibt die Deutsche Flagge Antworten, die Sie in unserer Rubrik FAQ unter Umweltschutz finden.

Neue LNG-Förderrichtlinie in Kraft getreten (30.08.2017)

Das Bundesverkehrsministerium hat die mit Spannung erwartete Förderrichtlinie für die Nutzung von verflüssigtem Gas (Liquefied Natural Gas - LNG) auf Seeschiffen veröffentlicht. In Kürze wird ein erster Aufruf für Förderanträge folgen. Dann können Reedereien Zuschüsse für Neu- und Umbauten von Schiffen mit LNG-Antrieb beantragen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bezuschusst mit der neuen Förderrichtlinie den ausschließlichen oder Dual-Fuel-Betrieb für Hauptmotoren von Neubauten oder bestehenden Seeschiffen. Die

Schiffe müssen in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragen, unter einer EU-Flagge fahren und insbesondere in europäischen Gewässern operieren.

Reedereien von solchen Schiffen können in Kürze einen anteiligen Investitionszuschuss zu den Kosten des Einbaus einer LNG-betriebenen Maschine beantragen. Gefördert werden entweder die umweltschutzbezogenen Kosten (wenn sie getrennt ermittelbar sind) oder die Differenz der Kosten für LNG im Vergleich zu einer weniger umweltfreundlichen Investition. Nach der Förderrichtlinie bezuschusst das BMVI maximal 40% dieser Kosten. Bei mittleren Unternehmen (max. 250 Mitarbeiter und 50 Mio. Jahresumsatz) erhöht sich die Förderquote auf bis zu 50%, bei kleinen Unternehmen (max. 50 Mitarbeiter und 10 Mio. Jahresumsatz) sogar auf bis zu 60% der förderfähigen Kosten.

Mit der neuen Förderrichtlinie verfolgt das BMVI vier Ziele:

- Die Förderung von LNG als Schiffskraftstoff trägt zur Senkung der Luftschadstoffemissionen bei.
- Die Förderung unterstützt das Einhalten der im internationalen Umweltschutzübereinkommen MARPOL festgelegten Grenzwerte.
- Mit der Förderrichtlinie soll die Nachfrage nach LNG als Schiffskraftstoff in Deutschland gesteigert werden, um damit Anreize für den Aufbau einer LNG-Versorgungsinfrastruktur in Häfen für die Gasbranche zu geben
- Die Förderung ist Teil der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS), mit der die Entwicklung von alternativen Antrieben und Kraftstoffen vorangetrieben werden soll.

LNG als Schiffskraftstoff trägt zur Senkung der Treibhausgas- und der Luftschadstoffemissionen bei, da es keine Schwefeloxid-Emissionen (SO_x) verursacht. Durch LNG werden die Stickoxid-Emissionen (NO_x) eines Seeschiffes im Vergleich zu herkömmlichen Schiffskraftstoffen um bis zu 90 Prozent, die Partikel-Emissionen sogar um rund 98 Prozent reduziert.

Weitere Informationen finden Sie in der Förderrichtlinie und auf der Website des Bundesverkehrsministeriums.

Dienststelle Schiffssicherheit mit neuer Leitung (18.08.2017)

Kai Krüger stammt gebürtig aus der Lüneburger Heide. Er begann seine berufliche Laufbahn in Berlin mit einer Ausbildung bei der früheren Bundesversicherungsanstalt für Angestellte. Anschließend war er vier Jahre bei der Bau-Berufsgenossenschaft in Hannover tätig. Nach einem Studium der Rechtswissenschaften in Hannover begann er 2003 in Hamburg als Referent bei der See-Berufsgenossenschaft. Zuletzt leitete er das Referat Recht bei der Dienststelle Schiffssicherheit.

„Ich freue mich auf die neue Aufgabe und die Herausforderung, die Dienststelle für die Zukunft gut aufzustellen“, beschreibt Kai Krüger seine Ziele. Kundenorientierung ist dabei ein wichtiger Erfolgsfaktor. Auch die Digitalisierung bietet der Verwaltung große Chancen. „Oberstes Ziel unserer Arbeit bleibt aber die Schiffssicherheit“, so der neue Leiter der Dienststelle.

Die Dienststelle Schiffssicherheit nimmt im Auftrag des Bundes staatliche Aufgaben im Bereich der Seeschifffahrt wahr und ist Teil der deutschen Flaggenstaatverwaltung. Im Bereich der Schiffssicherheit ist die Dienststelle unter anderem für die Einhaltung der nationalen und internationalen Vorschriften zur Schiffssicherheit und zum Meeresumweltschutz sowie für die Prüfung und Zertifizierung von Rettungsmitteln und Brandschutzausrüstung zuständig. Die Besichtigter der Dienststelle führen in den deutschen Häfen die Hafenstaatkontrollen von Schiffen unter ausländischer Flagge durch. Im Bereich Seearbeitsrecht ist die Dienststelle für die Überprüfung der Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten an Bord verantwortlich (Flaggenstaat- und Hafenstaatkontrolle). Mit ihrem Seeärztlichen Dienst ist die Dienststelle zudem der zentrale Ansprechpartner für alle maritim-medizinischen Fragen in Deutschland.

Wie sich die Seemannsmissionen um Seeleute kümmern (28.07.2017)

Das Sonderheft 2017 gibt einen umfassenden Überblick über die vielfältige Arbeit der Seemannsmission. In einem eindrucksvollen Beitrag schildert der Stationsleiter der Deutschen Seemannsmission Alexandria, wie Seeleute bei der Flüchtlingsrettung im Mittelmeer an ihre seelischen Grenzen kommen - und was es bedeutet, solche Seeleute seelsorgerisch zu betreuen. Sie lesen von jungen Freiwilligen, die ein Jahr ihres Lebens in Seefahrt-Clubs und an Bord von Schiffen verbringen und davon für ihr gesamtes Leben lernen. Sie erfahren etwas über Häuser der Seemannsmissionen, die Seeleuten und Touristen offen stehen, und über die zahlreichen Ehrenamtlichen, die sich für das Wohlergehen und die Würde von Seeleuten einsetzen und sich dabei auch selbst einen Dienst erweisen.

Die Seemannsmissionen vor Ort sind auf die Unterstützung aus der Schifffahrt angewiesen. Wie Sie die Arbeit der Seemannsmissionen fördern können, erfahren Sie auf der Website der Deutschen Seemannsmission.

Keine falschen Zeugnisse (25.07.2017)

Unser kostenloser Verifikations-Service erhöht die Sicherheit und bietet zusätzlichen Betrugsschutz.

Sie können sich für das Verfahren in wenigen Schritten und jederzeit online registrieren. Weitere Informationen finden Sie in unserer Rubrik Verifikation.

Stader Reederei flaggt ein (13.07.2017)

Das 2009 in China gebaute Schiff mit einer Ladekapazität von 4.254 Standardcontainern wird von der HanseContor Shipmanagement GmbH & Co. KG mit Sitz in Stade betrieben. Die HanseContor Shipmanagement wurde im Rahmen der Umstrukturierung der Schifffahrtsgesellschaft Olmann gegründet und hat das Schiffsmanagement für 10 Schiffe übernommen.

Nach der erfolgten Einflaggung der „JPO Taurus“ im Januar und der „JPO Volans“ hat die Reedereigruppe nunmehr das dritte Schiff unter die deutsche Flagge gebracht. Der Flaggenwechsel wurde durch die verbesserten Rahmenbedingungen für die deutsche Flagge ermöglicht.

Übergangsfristen für Ballastwasser-Behandlungssysteme (13.07.2017)

1. Vorhandene Schiffe (keine Neubauten)

Für vorhandene Schiffe gilt eine um zwei Jahre verlängerte Übergangsfrist. Diese Übergangsfrist ist an die Erneuerungsbesichtigung des IOPP-Zeugnisses gebunden.

a) Grundsätzlich müssen vorhandene Schiffe dem D2-Standard (= Ballastwasser-Behandlungssystem) ab der ersten Erneuerung des IOPP-Zeugnisses nach dem 08.09.2019 entsprechen.

b) Ist das IOPP-Zeugnis bereits zwischen dem 8.9.2014 und dem 8.9.2017 erneuert worden, so muss ein Ballastwasser-Behandlungssystem (= D 2-Standard) bis spätestens zum 8.9.2022 eingebaut werden (= spätestmöglicher Zeitpunkt für die folgende Erneuerung des IOPP-Zeugnisses).

c) Wird das IOPP-Zeugnis zwischen dem 8.9.2017 und dem 8.9.2019 erneuert, so muss ein Ballastwasser-Behandlungssystem bis spätestens zum 8.9.2024 eingebaut werden (= spätestmöglicher Zeitpunkt für

die darauffolgende zweite Erneuerung).

2. Neubauten

Neubauten, die am oder nach dem 8. September 2017 auf Kiel gelegt werden, müssen von Anfang an ein zugelassenes Ballastwasser-Behandlungssystem an Bord haben und den weitergehenden D-2 Standard einhalten.

3. Kleinere Schiffe

Schiffe mit einer Größe von unter 400 BRZ erhalten eine Übergangszeit bis zum 08.09.2024 für die Einhaltung des D2-Standards.

Weitere Informationen zu den Übergangsfristen finden Sie in unserem ISM-Rundschreiben 02/2017 vom 17.07.2017.

Seefahrer-Gottesdienst in Hamburg (28.06.2017)

Zu dem Gottesdienst laden die Nordischen Seemannskirchen, die Katholische Seemannsmission Stella Maris, die Deutsche Seemannsmission und die Thomasgemeinde Hausbruch-Altenwerder ein.

Die Predigten werden die Pröpstin Carolyn Decke, Kirchenkreis Hamburg-Ost, sowie Ute Große Harmann, Leiterin Katholische Seemannsmission Stella Maris, halten. Nach dem Gottesdienst gibt es ein kleines Konzert des Hamburger Lotsenchores. Anschließend gibt es bei Würstchen vom Grill und anderen Kleinigkeiten Gelegenheit zum Gespräch.

Weitere Informationen finden Sie in der Einladung zu dem Gottesdienst. Für einen Sonderbus ab den Landungsbrücken melden Sie sich bitte bei dem Seemannspfarrer Matthias Ristau an: e-mail: nordkirche@seemannsmission.org, Telefon: 040/32 87 19 92 (Anrufbeantworter).

Exzellente Ausbildung (19.05.2017)

Die Redner der Veranstaltung machten deutlich, wie wichtig eine fundierte und praxisnahe Ausbildung auch in der Seeschifffahrt sei. „Die duale Berufsausbildung in Deutschland ist ein internationaler Exportschlager. Ich wünsche mir, dass auch in Zukunft junge Leute zum Schiffsmechaniker ausgebildet werden und sie ihren Beruf in den Reedereien auch weiterhin ausüben können“, so Jörg Schulz, Staatsrat beim Bremer Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen.

Erstmalig wurde ein Ausbilder für sein persönliches Engagement geehrt. Uwe Rottwinkel von der Reederei Rambow erhielt die Auszeichnung für sein soziales Engagement. „In der heutigen Zeit übernehmen nicht mehr viele Menschen die Verantwortung für junge Auszubildende“, so der Vorsitzende der BBS, Ernst-Peter Ebert in seiner Laudatio. „Besonders dann nicht, wenn dies auch die jungen Menschen miteinschließt, die sonst kaum eine Chance in der Gesellschaft hätten. Nicht wenige der vermeintlich schwierigen jungen Menschen haben es tatsächlich zum Kapitän oder Chief gebracht. Dieser Erfolg zeige, dass Herr Uwe Rottwinkel recht habe“, so Ebert abschließend.

Holger Jäde, Geschäftsführer der BBS, dankte allen an der Ausbildung Beteiligten an Bord und an Land für ihr besondere Engagement. Gerade die Ausbildung zum Schiffsmechaniker sei für junge Leute ideal, da das Verständnis für den Gesamtbetrieb Schiff in keiner anderen seemännischen Ausbildung so gut gefördert werde wie während dieser dualen Berufsausbildung. „Deswegen freut es mich persönlich, dass wir durch die Auslobung des Preises *Exzellenter Ausbildungsbetrieb und Ausbilder* ein Zeichen setzen können und die Bemühungen und Anstrengungen, aber auch die Freuden, die mit der Ausbildung verbunden sind, anerkannt werden“, so der Geschäftsführer abschließend.

Studie zur deutschen Flagge (19.05.2017)

Bei den Kosten - dem wichtigsten Punkt der Schifffahrtsunternehmen - ist die deutsche Flagge inzwischen durch die Maßnahmen der Bundesregierung wettbewerbsfähig mit anderen EU-Flaggen. Auch beim Image, der Performance und der Rechtssicherheit kann die deutsche Flagge punkten. Deutlichen Nachholbedarf attestieren die Reederei dagegen beim Service: weniger Bürokratie, mehr Online-Angebote und eine zentrale Anlaufstelle lauten die Wünsche der Reedereien.

- <http://maritimes-cluster.de/News/Branchennews/Analyse-Attraktivitat-deutsche-Flagge-Schifffahrt>
- <https://www.jade-hs.de/unsere-hochschule/wir-stellen-uns-vor/aktuelles/pressemeldungen/einzelansicht-pressemittellungen/article/grosses-interesse-deutscher-reeder-fuer-konferenz-zur-deutschen-flagge/>

Kanzlerin appelliert: Mehr deutsche Flagge (04.04.2017)

Neben dem Hauptthema der Konferenz - der Digitalisierung in der maritimen Wirtschaft - ging die Bundeskanzlerin in ihrer halbstündigen Rede auch auf das Thema Einflaggen ein. Wörtlich meinte sie:

"Schön wäre es auch, wenn in unseren Häfen noch mehr Schiffe auch unter deutscher Flagge ein- und ausfahren würden. Deutschland ist nämlich eine der größten Schifffahrtsnationen der Welt und wir würden uns freuen, wenn sich das auch unter der Beflagung widerspiegelt."

Mit ihrem Maßnahmenpaket aus dem 100%igen Lohnsteuereinbehalt, der Erstattung der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung und der Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung hat die Bundesregierung die deutsche Flagge deutlich gestärkt und für Reedereien attraktiv gemacht.

Deutsche Flagge erstattet volle Lohnnebenkosten der Reeder (01.03.2017)

Bis zum letzten Jahr zahlte der Bund den Reedereien auf Antrag feste, pauschalisierte Zuschüsse zur Deckung ihrer Lohnnebenkosten. Seit Anfang 2017 können Seeschifffahrtsunternehmen Zuschüsse in Höhe ihrer Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung für ihre europäischen Seeleute beantragen. Neu ist auch, dass Reedereien mit Schiffen unter der Flagge eines EU-/EWR-Mitgliedsstaates, die in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragen sind, Lohnnebenkosten erstattet bekommen, wenn ihre Seeleute im Rahmen der Ausstrahlung in der deutschen Sozialversicherung versichert sind.

Reedereien können beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie einen Antrag auf Erstattung der Lohnnebenkosten für das Jahr 2017 stellen. Die genauen Förderbedingungen sind in der Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt vom 28.10.2016 enthalten.

Die Erstattung der vollen Lohnnebenkosten ist der letzte Baustein eines Maßnahmenpaketes der Bundesregierung, mit der die Ausbildung und Beschäftigung am Schifffahrtsstandort Deutschland gestärkt werden soll.

Mehr Informationen finden Sie in unserer Rubrik Finanzen.

Sozialversicherungsbeiträge 2017 (01.12.2017)

- Beitragssätze in der Sozialversicherung für das Jahr 2017
 - Rechengrößen der Sozialversicherung für das Jahr 2017
- Beitragssätze in der Sozialversicherung für das Jahr 2017 Krankenversicherung

Allgemeiner Beitragssatz (exkl. jeweiliger Zusatzbeitrag)
14,60 %

Anteil Arbeitnehmer
7,30 %

Zzgl. Zusatzbeitrag für Arbeitnehmer (variiert je nach Krankenkasse)
Link

Anteil Arbeitgeber
7,30 %

Pflegeversicherung

**Beitragssatz grundsätzlich
2,55 %**

Anteil Arbeitnehmer
1,275 %

Anteil Arbeitgeber
1,275 %

**Kinderlose insgesamt
2,80 %**

Anteil Arbeitnehmer
2,025 %

Anteil Arbeitgeber
0,775 %

Rentenversicherung

**Allgemeine Rentenversicherung
18,70 %**

Anteil Arbeitnehmer
9,35 %

Anteil Arbeitgeber
9,35 %

Seemannskasse

**Beitragssatz
4,00 %**

Anteil Arbeitnehmer
2,00 %

Anteil Arbeitgeber
2,00 %

Arbeitslosenversicherung

**Beitragssatz
3,00 %**

Anteil Arbeitnehmer
1,50 %

Anteil Arbeitgeber
1,50 %

Unfallversicherung

Beitragssatz Seeleute

5,4 %

Beitragssatz Landbeschäftigte in Seefahrtbetrieben

0,675 %*

Umlagesätze

Umlage 1 = Krankheit, Kur (Erstattungssatz 80%)

0,90 %

Umlage 2 = Mutterschutz (Erstattungssatz 100%)

0,30 %

Insolvenzgeldumlage

0,09 %

*Beitragspflichtiges Arbeitsentgelt x 1/8 (Bruchteil) x 5,4 % (Umlagesatz) = Beitrag

Stand 05.12.2016; alle Angaben ohne Gewähr

(nach oben)

Rechengrößen der Sozialversicherung für das Jahr 2017

Bezugsgröße - § 18 SGB IV – in EUR

Beitragsbemessungsgrenze in EUR

Kranken- und Pflegeversicherung

Gesamte Bundesrepublik

2.975,00 / Monat

35.700,00 / Jahr

4.350,00 / Monat

52.200,00 / Jahr

Renten- und Arbeitslosenversicherung

Alte Bundesländer (inkl. Berlin/West)

2.975,00 / Monat

35.700,00 / Jahr

6.350,00 / Monat

76.200,00 / Jahr

Neue Bundesländer (inkl. Berlin/Ost)

2.660,00 / Monat

31.920,00 / Jahr

5.700,00 / Monat

68.400,00 / Jahr

Seemannskasse

Alte Bundesländer (inkl. Berlin/West)

-

6.350,00 / Monat

76.200,00 / Jahr

Neue Bundesländer (inkl. Berlin/Ost)

5.700,00 / Monat

68.400,00 / Jahr

Unfallversicherung: Höchstjahresarbeitsverdienst

Höchstverdienst (je Arbeitnehmer)
72.000,00 EUR

Jahresarbeitsentgeltgrenze

Allgemeine Grenze
57.600,00 EUR

Bordverpflegung – Beköstigungssätze

Vollverpflegung monatlich
240,00 EUR

Mittag- und Abendessen jeweils monatlich
96,00 EUR

Frühstück monatlich
51,00 EUR

Aktueller Umrechnungskurs für nichtdeutsche Seeleute auf ISR-Schiffen (§ 17a SGB IV)

Referenzkurs EZB Juli 2017

Gültig
01.01. - 31.12.2017
1 USD = 0,8687 €
1 € = 1,1511 USD

Referenzkurs EZB April 2017

Gültig
01.07. - 30.09.2017
1 USD = 0,9326 €
1 € = 1,0723 USD

Referenzkurs EZB Januar 2017

Gültig
01.04. - 30.06.2017
1 USD = 0,9422 €
1 € = 1,0614 USD

Stand 12.10.2017; alle Angaben ohne Gewähr
(nach oben)