

Die Rechte von Reisenden auf See werden gestärkt (20.12.2018)

Zur Pressemitteilung

Keine Schiffsbesichtigungen mehr von Wolgast aus (20.12.2018)

Die damalige See-Berufsgenossenschaft richtete Anfang der 1990er Jahre ihre Außenstelle Wolgast ein. Seit 2002 war Kapitän Hartmut Gentz der einzige Mitarbeiter dieser Außenstelle. Zu seinem Aufgabenbereich gehörte die Kontrolle von Schiffen unter deutscher und ausländischer Flagge in den Häfen von Wolgast und der Region. Ein Schwerpunkt war dabei die Besichtigungen von Fischkuttern mit Heimathafen Freest.

Nun ist Hartmut Gentz in den Ruhestand gegangen. Zuletzt verzeichnete die Außenstelle im Jahr nur noch rund 80 Besichtigungen, davon 30 auf Fischkuttern. Diese Zahlen spiegeln den Rückgang der zeugnispflichtigen Fischereiflotte im Bereich der Außenstelle Wolgast von 214 auf derzeit 77 Kutter wider. Die BG Verkehr hat daher beschlossen, die Stelle nicht wieder zu besetzen und die Außenstelle Wolgast zu schließen.

Die Besichtigungen im Bereich Wolgast werden jetzt von Kapitän Sven Schmidt von der Außenstelle Stralsund wahrgenommen. Termine für Schiffsbesichtigungen können am einfachsten über Julia Klaus von der Außenstelle Rostock der BG Verkehr unter der Telefon-Nummer 040/39 80-23 23 gebucht werden.

Stiftung fördert weiter Berufsausbildung von Seeleuten (18.12.2018)

Die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland fördert jedes Jahr mit über rund 20 Millionen Euro die nautische und technische Ausbildung von Seeleuten. Diese Förderung wird auch 2019 auf unverändert hohem Niveau beibehalten. Reedereien, die Nachwuchs-Kapitäne oder -Offiziere beschäftigen, können auf ein Jahr hochgerechnet bis zu 24.000,- EUR an Förderung erhalten, bei vorangegangener Arbeitslosigkeit der Seeleute sogar bis zu 28.500,- EUR. Die Berufsausbildung von Schiffsmechanikern und Offiziersassistenten wird mit bis zu 10.500,- EUR pro Jahr gefördert.

Die Stiftung finanziert sich im Wesentlichen aus Ablösebeträgen von Reedereien, die Schiffe ausflaggen und nicht ausbilden. Mit den Ablösebeträgen werden die Nachteile ausgeglichen, die dem Standort Deutschland durch den Wegfall von maritimen Know-How drohen. Wegen gestiegener Ausbildungskosten und der schrumpfenden deutschen Handelsflotte hat die Stiftung beschlossen, die Ablösebeträge ab 2019 zu erhöhen.

Die **neuen Ablösebeträge für das Jahr 2019** betragen:

Schiffsgrößenklassen

Ablösebeträge ab 1. Januar 2019

Bruttoreumzahl bis zu 500

2.051 €

Bruttoreumzahl von über 500 bis 1.600

3.153 €

Bruttoraumzahl von über 1.600 bis 3.000
4.262 €

Bruttoraumzahl von über 3.000 bis 8.000
6.552 €

Bruttoraumzahl von über 8.000 bis 14.000
7.955 €

Bruttoraumzahl von über 14.000 bis 20.000
10.530 €

Bruttoraumzahl von über 20.000 bis 80.000
13.183 €

Bruttoraumzahl von über 80.000
19.632 €

Die Anträge für die finanzielle Unterstützung der Berufsausbildung 2019 können voraussichtlich ab Mitte Januar 2019 bei der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland gestellt werden.

Aus Liquiditätsgründen muss die Stiftung ihre andere Fördermaßnahme - die finanzielle Unterstützung von Fortbildungsmaßnahmen - für das Jahr 2019 aussetzen. Anträge für Fortbildungen im Jahr 2018 können noch bis Ende Februar 2019 gestellt werden.

Mehr Informationen zu der Thematik finden Sie in der Pressemitteilung der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland oder in unserer Rubrik "Deutsche Flagge".

BSH in Rostock nimmt Landstromanschluss für Forschungsschiff in Betrieb (14.12.2018)

Mehr Infos

"Die deutsche Flagge ist eine Qualitätsflagge" (10.12.2018)

Der Jahresbericht 2017 der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland beschreibt auf 35 Seiten die Tätigkeit der Stiftung für die seemännische Ausbildung in Deutschland. Die Stiftung hat 2017 mit mehr als 20 Millionen EUR die Berufsausbildung von über 1.300 jungen Seeleuten finanziell unterstützt.

Die Stiftung fördert die Ausbildung von Schiffsmechanikern und Offiziersassistenten, die Qualifizierung von Offizieren (sog. „Ausfahren der Patente“) sowie die Fortbildung von nautischem und technischem Seepersonal. Die Seeleute müssen auf Schiffen unter deutscher oder einer anderen europäischen Flagge fahren.

Ziel der Stiftung ist es, ein möglichst großes Maß an Schifffahrts-Know-how in Form von hochqualifizierten Seeleuten am maritimen Standort Deutschland langfristig zu sichern.

Mehr Informationen über die Fördertätigkeit der Stiftung finden Sie in unserer Rubrik "Finanzen". Das Interview mit Rörd Braren und Richard von Berlepsch ist auf den Seiten 8 bis 15 des Jahresberichtes 2017 der Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland abgedruckt.

Die neue UVV Seeschifffahrt in der Praxis (07.12.2018)

Die Abgrenzung zwischen den staatlichen Vorschriften zum Arbeitsschutz und den Regeln und Vorschriften, die die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung (DGUV) erlässt, fällt manchmal schwer. Denn die staatlichen Verordnungen zur Betriebssicherheit und zu den Arbeitsstätten decken schon fast alle Themen ab, die allgemein für

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz im Unternehmen wichtig sind. Diese Vorschriften sind aber sehr abstrakt formuliert. Um die Umsetzung in die Praxis zu vereinfachen, hat die BG Verkehr bereits verschiedene Publikationen herausgebracht, an erster Stelle das Handbuch See.

Davon abgesehen gibt es aber für Seeschifffahrt und Fischerei Besonderheiten im Arbeits- und Gesundheitsschutz, die nicht durch staatliches Recht erfasst werden. Deswegen erließ die BG Verkehr nach einem langwierigen Erstellungs- und Genehmigungsverfahren eine eigene Unfallverhütungsvorschrift für diese Branche.

Auf einer Informationsveranstaltung Anfang September in Hamburg stellten Professor Werner Huth, der als ehemaliges Mitglied des Vorstandes die Entstehung dieser UVV maßgeblich begleitet hatte, sowie Martin Küppers und Kapitän Stephan Schinkel aus der Fachgruppe Seeschifffahrt der BG Verkehr die neue UVV See vor und beantworteten Fragen der Gäste. Hier eine kurze Zusammenfassung.

Fragen und Antworten - Bereich Seeschifffahrt **Warum reichen die verkehrsrechtlichen Vorschriften der Internationalen Maritimen Organisation (IMO) nicht aus?**

Diese Vorschriften enthalten zwar auch einige Gesichtspunkte des Arbeitsschutzes, decken aber nicht die Anforderungen ab, die sich aus den deutschen Arbeitsschutzvorschriften ergeben.

Stehen die Vorschriften der IMO über der UVV?

Diese Vorschriften ergänzen sich, es gibt keine widersprüchlichen Forderungen. Die IMO gehört zum internationalen „Verkehrsrecht“, die Unfallverhütungsvorschrift zum deutschen „Sozialrecht“.

Sagt die UVV Seeschifffahrt auch etwas zum Notfallmanagement?

Nein, dieser Bereich ist durch Schiffssicherheitsvorschriften abschließend geregelt.

Gilt die UVV Seeschifffahrt auch für Nassbagger?

Darauf gibt es keine generelle Antwort, da die Zuständigkeiten unterschiedlich geregelt sind. Gehört das Unternehmen zur BG Verkehr, gilt die UVV Seeschifffahrt, allerdings kann es sein, dass man wegen Besonderheiten spezielle Lösungen suchen muss. Unternehmen, die Schwimmbagger betreiben, gehören meist – aber nicht immer – zur BG Verkehr, Nassbagger, die von Land aus arbeiten, dagegen meist zur BG Bau.

Was gilt für Offshoreunternehmen?

Sie sind in der Regel bei der BG ETEM versichert, mit der wir eng zusammenarbeiten. Für die Errichterschiffe oder Versetzfahrzeuge ist mit wenigen Ausnahmen die BG Verkehr zuständig.

Steht ein Monteur oder Bauarbeiter, der auf einem Seeschiff arbeitet, unter dem Schutz der Unfallversicherung?

Grundsätzlich sind Beschäftigte von deutschen Unternehmen in der gesetzlichen Unfallversicherung versichert und erhalten somit im Versicherungsfall Leistungen der Gesetzlichen Unfallversicherung. Diese Leistungen sind trägerübergreifend definiert. Die von den zuständigen Unfallversicherungsträgern erlassenen Vorschriften können jedoch unterschiedlich sein. Wer auf einem Schiff tätig wird, muss die Regeln zur Unfallverhütung an Bord beachten.

Was tun, wenn Hafenstaatkontrolleure Veränderungen fordern, die der UVV See widersprechen?

Es gibt nationale Sonderregelungen in anderen Staaten, wie zum Beispiel den Code of Federal Regulations (CFR) in den USA, die beachtet werden müssen, wenn man sich in deren Hoheitsgewässern oder Häfen aufhält. Deswegen muss man vor Ort flexibel reagieren. Falls sich bestimmte Vorkommnisse wiederholen, unterstützen die BG Verkehr und die unter ihrem Dach arbeitende Dienststelle Schiffssicherheit gerne bei der Suche nach Lösungen. Die grundsätzliche Aufgabe der Hafenstaatkontrolle ist es, die Übereinstimmung mit den internationalen Übereinkommen für die Seeschifffahrt zu überprüfen. Die Vorschriften der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung sind kein Bestandteil der Hafenstaatkontrolle.

Darf man im Ausland Arbeitsmittel und Arbeitsstoffe beschaffen, die nicht den europäischen Sicherheitsstandards entsprechen?

Dies ist auf Seeschiffen in der Praxis manchmal unvermeidbar. Die neue UVV Seeschifffahrt sichert den Unternehmer dahingehend ab, dass er unter der Beachtung von in der UVV näher bestimmten Grundsätzen keinen Rechtsbruch begeht. In bestimmten Fällen muss der Unternehmer aber dokumentieren, dass er das Produkt einer qualifizierten Prüfung unterzogen hat.

Reicht zur Dokumentation die Ablage von Dokumenten auf dem Computer?

Ja, elektronische Dokumente haben Gültigkeit, es sein denn, es sind persönliche Unterschriften gefordert, zum Beispiel zur Bestätigung der Teilnahme an einer Unterweisung zum Umgang mit Gefahrstoffen.

Fragen und Antworten - Bereich Fischerei **Müssen Arbeitsschutzvorschriften auch eingehalten werden, wenn man keine Mitarbeiter beschäftigt?**

Ja, die Unfallverhütungsvorschriften und damit auch die staatlichen Arbeitsschutzvorschriften gelten auch für den allein arbeitenden Unternehmer, wenn er bei der BG versichert ist. Denn auch jemand, der allein arbeitet, kann sich selbst und andere gefährden.

In der Fischerei ist oft nur ein Mann an Bord, der als Unternehmer versichert ist. Muss er sich nun selbst die Erlaubnis zum Betreten gefährlicher Räume ausstellen?

Nein, natürlich nicht. Man kann nicht alles zu Papier bringen und es geht auch nicht darum, Gefahren aufzubauschen. Wenn Arbeiten mit Gefährdungspotenzial anstehen, muss der Fischer aber wissen, wie er sich zu seiner eigenen Sicherheit am besten verhält. (Das hat er mit seiner Berufsausbildung und durch langjährige Erfahrung gelernt.) Im Idealfall sollte er das auch aufschreiben.

Warum definiert die UVV Fischereifahrzeuge mit Baujahr 1995 als neu?

Das war notwendig, weil mit dem zweiten Kapitel der UVV Seeschifffahrt Bauvorschriften aus der EU-Richtlinie

93/103/EG über Mindestvorschriften für Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit auf Fischereifahrzeugen umgesetzt werden. Die EU-Richtlinie unterscheidet bei bestimmten Anforderungen danach, ob es sich um ein vorhandenes oder ein neues Fischereifahrzeug handelt. Neue Fahrzeuge wurden hier mit dem Datum am oder nach dem 23. November 1995 definiert. Die genaue Definition befindet sich im Anhang zur UVV Seeschifffahrt.

Betrifft der Abschnitt über die Verkehrswege und den Zugang zum Schiff auch die Fischerei?

Ja, auch jeder Fischer muss für einen sicheren Zugang zu seinem Arbeitsplatz sorgen. Alle Vorschriften des ersten Kapitels der UVV Seeschifffahrt sind auch für die Fischerei verbindlich.

Staatliche Vorschriften

Autonomes Recht und Informationen der BG Verkehr

Gesetze

Unfallverhütungsvorschriften

- Arbeitsschutzgesetz – Arb SchG
- Gesetz über Betriebsärzte, Sicherheitsingenieure und andere Fachkräfte für Arbeitssicherheit – ASiG
- Gesetz über die Bereitstellung von Produkten auf dem Markt (Produktsicherheitsgesetz – ProdSG)
- Gesetz zum Schutz vor gefährlichen Stoffen (Chemikaliengesetz – ChemG)

- DGUV Vorschrift 1: Grundsätze der Prävention
- DGUV Vorschrift 2: Betriebsärzte und Fachkräfte für Arbeitssicherheit
- DGUV Vorschrift 3: Elektrische Anlagen und Betriebsmittel
- DGUV Vorschrift 84: Unfallverhütungsvorschrift Seeschifffahrt

Rechtsverordnungen

DGUV Regeln

- Arbeitsstättenverordnung – ArbStättV
- Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Verwendung von Arbeitsmitteln (Betriebssicherheitsverordnung – BetrSichV)
- PSA Benutzungsverordnung – PSA-BV
- Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen (Gefahrstoffverordnung – GefStoffV)

Eine DGUV Regel für die Branche Seeschifffahrt und Fischerei ist in Vorbereitung. Die sogenannten Branchenregeln erklären anschaulich, welche Vorschriften Gültigkeit haben und wie man sie in die Praxis umsetzt.

Informationen der BG Verkehr für die Praxis

- Handbuch See, auch als App Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Seeschifffahrt und Fischerei
- Sicherheits-Check für Fischerei-Betriebe
- Regelwerk Kompakt: Unterweisung
- Diverse Flyer, zum Beispiel
- Schutz vor natürlicher UV-Strahlung an Bord von Seeschiffen
- Sicher an Bord - Nur mit Weste!
- Sicher an Bord - Festmachen und Verholen
- Chemische Verunreinigung von Trinkwasser auf Schiffsneubauten

Reeder müssen Brennstoffverbräuche ihrer Schiffe dokumentieren (06.12.2018)

Seit 2018 gilt die Verordnung (EU) 2015/757 zur Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr. Diese Verordnung ist besser bekannt unter dem Kurz-Titel MRV, was die Abkürzung für Measuring, Reporting and Verification ist. Jetzt kommt ein neues System der IMO hinzu: das Data Collection System (kurz: DCS). In diesem Datensystem werden die Brennstoffverbräuche von Seeschiffen erfasst.

Beide Verfahren ähneln sich zwar und Reeder können einige der erhobenen Daten für beide Systeme verwenden. Es gibt aber auch Unterschiede. So überwachen zum Beispiel in Deutschland unterschiedliche Behörden die Einhaltung der Vorgaben.

Die wichtigsten **Unterschiede** haben wir Ihnen in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Unter der Tabelle finden Sie ausführlichere Informationen zu beiden Verfahren.

Verfahren:

EU-MRV-Seeverkehrsverordnung

IMO DCS (Data Collection System)

Überwachung von
Kohlendioxidemissionen
Brennstoffverbrauch

Anwendung:

Ab 5000 BRZ

gewerbliche Fahrten von oder zu einem Hafen oder zwischen Häfen der Europäischen Gemeinschaft

Ab 5000 BRZ

Internationale Fahrt

(Es werden auch große Fischereifahrzeuge und Offshore-Errichterschiffe erfasst.)

Umsetzung mit:

durch eine Prüfstelle verifiziertes Monitoringkonzept

SEEMP (Schiffsenergieeffizienz-Managementplan) inkl. zweiter Teil, geprüft durch anerkannte

Klassifikationsgesellschaft → Besichtigungsbericht oder Bestätigung der Klasse genehmigt durch Dienststelle
Schiffssicherheit (**bis 31.12.2018**)

Beginn der Datenerfassung:

seit 1. Januar 2018

ab 1. Januar 2019

Datenübermittlung:

Emissionsbericht an Deutsche Emissionshandelsstelle (beim Bundesumweltamt) bis zum 30. April des Folgejahres

Übermittlung der Daten an Dienststelle Schiffssicherheit bis 01. April des Folgejahres

Eintragung dieser Daten in IMO-Datenbank durch Dienststelle Schiffssicherheit oder der von ihr beauftragten Klasse

Erste Übermittlung fällig am:

30. April 2019

1. April 2020

Weitere Informationen:

ISM-Rundschreiben 01/2018

ISM-Rundschreiben 05/2018

EU-MRV-Seeverkehrsverordnung (Kohlendioxid-Emissionen)Die EU-MRV-Seeverkehrsverordnung ((EU) 2015/757) findet Anwendung auf Schiffen mit Bruttoreaumzahl von 5.000 und mehr, die gewerbliche Fahrten von oder zu einem Hafen oder zwischen Häfen der Europäischen Gemeinschaft durchführen. Die EU-Verordnung schreibt eine Überwachung von Kohlendioxidemissionen aus dem Seeverkehr mit einem durch eine Prüfstelle verifizierten Monitoringkonzept vor.

Auf Basis der erhobenen Daten wird jährlich ein durch eine akkreditierte Prüfstelle mit einer Konformitätsbescheinigung positiv bewerteter schiffsbezogener Emissionsbericht an die Deutsche Emissionshandelsstelle bis zum 30. April des darauffolgenden Jahres übermittelt. Diese Emissionshandelsstelle ist beim Bundesumweltamt eingerichtet worden. Die Konformitätsbescheinigung ist an Bord mitzuführen.

Seit dem 1.1.2018 müssen Emissionen erfasst werden. Der erste Emissionsbericht ist am **30. April 2019** fällig.

Weitere Infos finden Sie in unserem ISM-Rundschreiben 01/2018.

IMO Data Collection System (Brennstoffverbräuche)Die IMO hat das System zur Erfassung von Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen (DCS) für Schiffe in der internationalen Fahrt ab 5.000 BRZ beschlossen und in die Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens aufgenommen. Für die Umsetzung wurde dem SEEMP (Schiffsenergieeffizienz-Managementplan) ein zweiter Teil hinzugefügt: Der Plan zur Erfassung der Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen.

Für Seeschiffe unter deutscher Flagge reicht der Reeder den von ihm ergänzten SEEMP Teil II an eine anerkannte Klassifikationsgesellschaft zur Prüfung ein. Die Klasse übermittelt ihren Besichtigungsbericht (Survey Report) oder ihre Anerkennungsbescheinigung (Confirmation of Compliance - Ship Fuel Oil Consumption Data Collection Plan) zur Genehmigung an die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr, die eine entsprechende Bescheinigung für das Schiff ausstellt. Die Genehmigung durch die Dienststelle Schiffssicherheit muss bis zum **31.12.2018** erfolgen.

Die Reederei übermittelt die über das Jahr erfassten Daten an die Dienststelle Schiffssicherheit bis 1. April des Folgejahres. Die erste Übermittlung muss bis zum **1. April 2020** erfolgen.

Die jährlichen Daten über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff werden von der Dienststelle Schiffssicherheit oder über die von Ihr beauftragte Klasse in die Datenbank der IMO über den Verbrauch an ölhaltigem Brennstoff von Schiffen eingetragen. Hierzu erstellt die Dienststelle Schiffssicherheit für jedes Schiff unter deutscher Flagge eine Bescheinigung (Statement of Compliance - Fuel Oil Consumption Reporting) über die ordnungsgemäße Abgabe der Jahresverbrauchsmeldung an die IMO.

Weitere Informationen und Details zu den anzugebenden Daten und verschiedenen Messmethoden finden Sie in

unserem ISM-Rundschreiben 05/2018.

Produktsicherheit (27.11.2018)

07/2018: Sicherheitshinweis zu Eintauchanzügen „Rongsheng RSF-1“ Die Küstenwache der Vereinigten Staaten (USCG) hat einen Sicherheitshinweis für Eintauchanzüge veröffentlicht. Bei mehreren Anzügen löste sich die Verklebung zwischen Anzugmaterial und Reißverschluss. Betroffen sind Anzüge vom Typ **Rongsheng RSF-1**. Weitere Details entnehmen Sie bitte dem verlinkten Dokument.

Sollten Sie Eintauchanzüge diesen Typs an Bord haben, kontrollieren Sie bitte deren ordnungsgemäßen Zustand. Wenn Sie Defekte feststellen, informieren Sie bitte die Marktüberwachung im BSH.

Dieser Hinweis wurde zusätzlich bereits in den Nachrichten für Seefahrer (Heft 19/2018) veröffentlicht.

Hier finden Sie die Übersicht über alle Sicherheitshinweise und Produktrückrufe des BSH zu Schiffsausrüstung.

Leitfaden zum Seearbeitsübereinkommen (26.11.2018)

Mit dem Internationalen Seearbeitsübereinkommen (MLC) hat die Internationale Arbeitsorganisation ILO verbindliche und weltweite Vorgaben festgelegt, mit denen Seeleute ein Recht auf angemessenes Arbeiten und Leben an Bord von Seeschiffen erhalten. Mit dem neuen englischsprachigen Leitfaden zu den sozialen Aspekten der MLC folgt nun eine praktische Anleitung für die Umsetzung der sozialen Vorgaben.

In dem Leitfaden wird erläutert, welche soziale Unterstützung zum Wohlergehen der Seeleute beiträgt. Eine wichtige Rolle im Alltag der Seeleute spielt die Nutzung des Internets an Bord und in den Häfen. Der Schutz von Minderjährigen und eine verlässliche Heuerzahlung - auch im Krankheitsfall - sind weitere Vorgaben, die unmittelbare Auswirkungen für die Seeleute haben.

Für Seeleute sind ihre Schiffe nicht nur ein Arbeitsort, sondern über große Zeiträume auch Ort, an dem sie ihre Freizeit verbringen. Seeleute aus den verschiedensten Nationen arbeiten und leben zusammen auf begrenztem Raum fern ab von Freunden und Familie. Der Leitfaden erläutert, dass diese schwierige Situation durch eine angemessene Unterkunft (z.B. gute Ausstattung, Lüftung, Heizung, adäquate Trennung des Schiffsbetriebs von den Schlafräumen), die Einhaltung von Gesundheits- und Sicherheitsstandards (medizinische Ausstattung, sanitäre Anlagen, usw.) und die Rücksichtnahme auf persönliche Bedürfnisse (dazu zählen auch Orte für religiöse Tätigkeiten und Erholungs- und Freizeiträumlichkeiten) erleichtert werden kann. Auch der gesunden und ausgewogenen Ernährung und der Arbeitssicherheit muss an Bord Rechnung getragen werden.

Da Seeleute in der Regel nur kurze Zeit mit ihrem Schiff in einem Hafen verbleiben, ist es wichtig, dass ihnen die Orientierung an den immer neuen und fremden Orten erleichtert wird. Die Erreichbarkeit der städtischen Einrichtungen, z. B. Banken, Ärzte, Beratungsstellen, Einkaufsorte oder Freizeiteinrichtungen sowie soziale Einrichtungen (z. B. Seemannsmissionen) hat sich als wichtig erwiesen. Die Mitgliedsstaaten der ILO sollten daher die Finanzierung und Organisation der Sozialeinrichtungen an Land unterstützen.

Deutschland ist dem Seearbeitsübereinkommen (MLC) im Jahr 2013 verbindlich beigetreten. Mit dem deutschen Seearbeitsgesetz hat der Gesetzgeber die Vorgaben des Übereinkommens im deutschen Recht verankert. Für alle Beteiligten der Umsetzung dieser Vorgaben hat die deutsche Flaggenstaatverwaltung ebenfalls einen ausführlichen und jüngst überarbeiteten Leitfaden zum Seearbeitsgesetz herausgebracht. Auf den Seiten der Rubrik "Besatzung" können Sie sich außerdem weiter zu diesem Thema informieren.

Neue medizinische Ausstattung (23.11.2018)

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.

Meer Ausbildung! (20.11.2018)

Zum Ende der Schule stellt sich spätestens die Frage: Was will ich werden? Für viele junge Leute birgt eine Ausbildung im maritimen Bereich ganz besondere Herausforderungen und spannende Möglichkeiten. Die neue Broschüre „Meer Ausbildung!“ der Berufsbildungsstelle See e.V. verrät was mit dem Arbeiten (und Leben) auf See verbunden ist und beschreibt die verschiedenen Berufe und zugehörigen Ausbildungen.

Auf anschauliche Weise werden in der Broschüre die technischen und die nautischen Berufe auf einem Schiff vorgestellt:

- Schiffsmechaniker/in, Technische/r Offiziersassistent/in, Technische/r Wachoffizier/in und Leiter/in Maschinenanlage,
- Nautische/r Offiziersassistent/in, nautische/r Wachoffizier/in und Kapitän/in.
- Zukünftig wird es auch eine Ausbildung zur Lotsin/zum Lotsen geben.

Die Autoren der Broschüre beschreiben, was man in den Berufen macht, wie sich die Ausbildung zusammensetzt und welche persönlichen und schulischen Voraussetzungen für die jeweiligen Berufe zu erfüllen sind.

Bei wem das Lesen Interesse geweckt hat und wer sich auch praktisch ein Bild machen will, kann an dem Ferienfahrprogramm des Verbands der Deutschen Reeder teilnehmen und so hautnah das Seefahrerleben kennenlernen.

Mehr zum Thema gibt es auch in der Rubrik "Ausbildung und Befähigung". Unter "Ausbildungsplätze" kann die Suche nach dem passenden Ausbildungsplatz gleich losgehen.

Neue Empfehlungen zu medizinischen Räumlichkeiten (15.11.2018)

Das Bundesverkehrsministerium hat Empfehlungen zur Einrichtung der medizinischen Räumlichkeiten auf Kauffahrteischiffen unter deutscher Flagge veröffentlicht.

Die im Verkehrsblatt abgedruckten Empfehlungen enthalten Informationen:

- zu der Einrichtung und Ausrüstung medizinischer Räumlichkeiten an Bord von Schiffen allgemein,
- zum vorgeschriebenen Behandlungs- und Krankenraum,
- zu der Einrichtung von medizinischen Räumlichkeiten auf Schiffen mit Schiffsarzt und
- zu einem Musterhygieneplan für die Behandlungs- und Krankenräume an Bord von Kauffahrteischiffen.

Die Empfehlungen wurden durch eine Expertengruppe des Ausschuss für medizinische Ausstattung bei der BG Verkehr erarbeitet und berücksichtigen auch die gesetzlichen Vorgaben der See-Unterkunftsverordnung.

Diese Empfehlungen sind rechtlich nicht verpflichtend, sondern haben nur empfehlenden Charakter.

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

Gedenken an Seeleute am Totensonntag (15.11.2018)

So viel Nutzen uns die Seefahrt immer gebracht hat, birgt sie doch seit jeher auch Gefahren und schon viele Seefahrer haben ihr Leben auf See verloren. Trotz vieler Verbesserungen und Vorkehrungen bei der Sicherheit, kommen jedes Jahr immer noch viele Seeleute ums Leben, auch wenn es bei weitem nicht mehr so viele sind wie früher.

Die Gedenkstätte "Madonna der Seefahrer" erinnert an diese Seeleute. Sie wurde errichtet als ein Denkmal, "das der Größe des Opfers gerecht wird, das die Seeleute erbrachten", so die Initiatoren der Errichtung der Madonna der Seefahrt, der Vereinigung der Cap Horniers.

Jedes Jahr am Totensonntag laden der Hamburger Hafenverein von 1872 e.V. und der Shantychor "Windrose" des Deutschen Marinebundes zu einer Gedenkfeier ein. Auch dieses Jahr **am Sonntag den 25. November um 13 Uhr** findet die Gedenkfeier am **St. Pauli Fischmarkt 5** (östl. an der Elbe lang, oberhalb) unter der Schirmherrschaft des Vereins der Kapitäne und Nautischen Schiffsoffiziere zu Hamburg und mit der deutschen Seemannsmission statt.

Wechsel an der Spitze des BSH (26.10.2018)

Mit einem Senatsempfang im Hamburger Rathaus wurde Monika Breuch-Moritz aus ihrem Amt als Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) in den Ruhestand verabschiedet. Die Redner, darunter auch Bundesverkehrsminister Scheuer, würdigten ihre Verdienste für den Meeresumweltschutz, ihr Engagement für die Digitalisierung in der Schifffahrt und den Auf- und Ausbau der Offshore-Windenergie sowie ihren Einsatz für eine internationale Zusammenarbeit bei maritimen Belangen. Letzteres zeigt sich auch in ihrer Rolle als maritime Botschafterin der Seeschifffahrt-Organisation IMO wie auch in ihrem Amt als Vizepräsidentin der Zwischenstaatlichen Ozeanographischen Kommission der UNESCO, die sie auch weiter fortführen wird.

Ein interessantes Kurz-Interview mit Frau Breuch-Moritz finden Sie in unserer Rubrik "Menschen der deutschen Flagge".

Nachfolgerin an der Spitze des BSH ist seit dem 1. November Dr. Karin Kammann-Klippstein. Die in Hamburg promovierte Juristin begann ihre Laufbahn im Referat Internationale Seeschifffahrtspolitik im Bundesverkehrsministerium. Weitere Stationen waren: Verkehrsreferentin bei der Ständigen Vertretung der Bundesrepublik Deutschland bei den Internationalen Organisationen in Genf, Leiterin des Verkehrsreferates der Deutschen Botschaft in Washington und Ständige Vertreterin Deutschlands bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation in Montreal. Seit 2008 leitete sie im BMVI das Referat „Übergreifende Fragen des Luftverkehrs“, bevor sie ab 2010 als Vertreterin des Abteilungsleiters für Internationale und EU-Angelegenheiten die Themen EU-Recht und EU-Politik verantwortete.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) ist die zentrale maritime Behörde in Deutschland. Rund 850 Menschen in rund 100 Berufen befassen sich mit Aufgaben in der Seeschifffahrt, der Ozeanographie, der nautischen Hydrographie, der Offshore-Windenergie und der Verwaltung. Die Dienstsitze befinden sich in Hamburg und Rostock. Fünf eigene Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiffe operieren in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone von Nord- und Ostsee. Das BSH arbeitet international in mehr als 12 Organisationen und etwa 200 dort angesiedelten Gremien unter anderem bei der Entwicklung internationaler Übereinkommen mit. Als Bundesoberbehörde und Ressortforschungseinrichtung ist das BSH dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zugehörig.

Wachwechsel bei der Ausbildungsstelle (17.10.2018)

Mit Erik Hirsch übernimmt ein Vertreter der größten deutschen Ausbildungsreederei Hapag-Lloyd das Ehrenamt in der BBS. Hirsch ist bei Hapag-Lloyd unter anderem für die Ausbildung der europäischen Seeleute verantwortlich. In seiner Antrittsrede machte er deutlich, alles Nötige zu unternehmen, um die deutsche Ausbildung in der Seeschifffahrt zu erhalten und weiter auszubauen.

Sein Vorgänger Ernst-Peter Ebert war von 2007 bis Oktober 2018 Vorsitzender der BBS und setzte sich in dieser Zeit engagiert für die Ausbildung und Interessen der Schiffsmechaniker ein. Als Vorsitzender der BBS, Personalchef einer Reederei und langjähriger Kapitän auf einem Bergungsschlepper war ihm immer bewusst, wie wichtig eine gute fundierte Ausbildung ist. "Eine gute Ausbildung ist der Schlüssel zum Erfolg einer Reederei und macht den Unterschied auf dem internationalen Markt aus", so die Überzeugung von Ernst-Peter Ebert. Mit seiner Ablösung verliert die BBS einen allseits respektierten Fachmann und Kenner der maritimen Szene.

Bundestag unterstützt nachhaltiges Schiffsrecycling (11.10.2018)

Seit den 1970er Jahren hat sich das Abwracken von Schiffen immer mehr von Europa nach Asien verlagert. Werften in Europa waren für große Seeschiffe zu klein geworden und teure Arbeitskräfte sowie strenge Umweltvorschriften trieben die Kosten immer mehr in die Höhe.

Anstatt in Werften werden Schiffe in Asien oft an Stränden auseinandergenommen. Die Arbeits- und Lohnbedingungen sowie Umweltverschmutzung, die von diesen Abwrackorten ausgeht, stehen schon länger international in der Kritik. Mit dem Hong Kong- Übereinkommen von 2009 über das sichere und umweltgerechte Recycling von Schiffen hat die IMO Vorgaben und Regelungen geschaffen, das Recycling von Schiffen sicherer und umweltgerechter zu gestalten.

Das Übereinkommen findet keine Anwendung auf Schiffe unter 500 BRZ und solche Schiffe, die während ihrer gesamten Lebensdauer in nationaler Fahrt betrieben wurden. Diese Schiffe sollen aber ebenso nachhaltig und umweltschonend abgewrackt werden.

Sowohl die EU-Schiffsrecycling-Verordnung (EU SRR) als auch das deutsche Gesetz zur Ratifizierung des Übereinkommens sollen dazu beitragen, dass sich noch mehr Flaggenstaaten diesem Thema widmen und sich dem Übereinkommen anschließen. Das Übereinkommen wird erst in Kraft treten, wenn mindestens 15 Vertragsparteien mit insgesamt 40% der Welthandelstonnage das Übereinkommen ratifiziert haben und ihre Tonnage an recycelten Schiffen pro Jahr mindestens 3% der weltweiten Gesamttonnage an recycelten Schiffen ausmacht.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr und das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) mit der Durchsetzung des Übereinkommens in Deutschland und auf deutschflaggen Schiffen betraut.

Die Dienststelle Schiffssicherheit wird zukünftig auf der Grundlage von Besichtigungen eine Bescheinigung ausstellen, mit der ein vorhandenes, den IMO-Vorgaben entsprechendes Bestandsverzeichnis bescheinigt wird. Das Bestandsverzeichnis enthält eine Auflistung aller gefährlichen Materialien im Schiffskörper und in der Ausrüstung, ihr Standort und ihre Menge. Das Verzeichnis muss während der gesamten Betriebsdauer des Schiffes auf einem aktuellen Stand gehalten werden.

Vor der Fahrt zur Recyclingeinrichtung führt die Dienststelle Schiffssicherheit eine abschließende Besichtigung durch und erklärt das Schiff mit einem weiteren Zeugnis als abwrackfähig. Bei Hafenstaatkontrollen wird das Schiff ebenfalls auf die Einhaltung des Übereinkommens hin überprüft.

Das BSH wird für die Zulassung nationaler Recyclingeinrichtungen zuständig sein. Vor dem Abwracken eines Schiffes erstellt die (deutsche) Recyclingeinrichtung einen Schiffsrecyclingplan, der vom BSH genehmigt wird.

27. Weltschifffahrtstag (24.09.2018)

Der 27. Weltschifffahrtstag am 27. September 2018 steht unter dem Motto "IMO 70: Our Heritage – Better Shipping for a Better Future". Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation feiert dieses Mal das 70-jährige Jubiläum der Annahme des IMO-Übereinkommens.

Die IMO ist eine fachbezogene Einrichtung der Vereinten Nationen, die die internationale Seeschifffahrt wie keine andere Organisation prägt. Zu den wichtigsten Regelwerken der IMO zählen Übereinkommen wie SOLAS, MARPOL, MLC und STCW sowie die verschiedensten Codes (IMSBC, Polar-Code, Code über Intakstabilität, Code für Brandsicherheitssysteme, Rettungsmittel-Code, u.v.m.).

Die mittlerweile 173 Mitgliedsstaaten der IMO haben sich verpflichtet, die über 50 internationalen Regelwerke einzuhalten und für eine sicherere, nachhaltigere, umweltverträglichere und effizientere Seeschifffahrt zu sorgen.

Über 80% des Welthandels findet auf See statt. Die IMO schafft dafür einheitliche Wettbewerbsbedingungen und behält die Auswirkungen im Auge. Sie legt internationale Standards unter anderem zu Schiffbau und -ausrüstung, Befähigung von Seeleuten, sicheren Navigation und Verhütung von Umweltverschmutzung durch Schiffe fest.

Infoveranstaltung der BG Verkehr (06.09.2018)

Die neue Unfallverhütungsvorschrift DGUV Vorschrift 84 "Seeschifffahrt" ist am 01. April 2018 in Kraft getreten und hat die bisherige UVV See abgelöst.

Gespräche mit Fachleuten aus den Reedereien haben ergeben, dass erheblicher Informationsbedarf zu der neuen Unfallverhütungsvorschrift und deren praxisgerechter Umsetzung besteht. Die BG Verkehr lädt deshalb zu einer Informationsveranstaltung zu diesem Thema ein. Hier werden auch gerne Fragen zur DGUV Vorschrift beantwortet.

Wann: 3. September 2018, 13.00 bis ca. 17.00 Uhr

Wo: Hauptverwaltung der BG Verkehr, Hamburg

Anmeldeschluss: 24. August 2018

- Anmeldeformular
- Anfahrtsbeschreibung

Informationsveranstaltung Malaria (06.08.2018)

Neben Informationen zur Erkrankung Malaria und der Malariaphylaxe geht es in den Vorträgen dieser Fachveranstaltung um die medizinische Ausrüstung von Seeschiffen, praktische Hilfestellungen im Fall von Erkrankungen, die spezielle Gefährdungsbeurteilung in Bezug auf den Schiffsverkehr und Aspekte der Unfallversicherung.

Angesprochen sind Verantwortliche für den Arbeitsschutz und die Schiffsausrüstung in den Reedereien, Betriebs- und Reedereiärzte, Sicherheitsfachkräfte, schiffsausrüstende Apotheken und sonstige, maritim tätige Ärzte.

Wann: 28. November 2018, 14.00 bis 16.00 Uhr

Wo: Hauptverwaltung der BG Verkehr, Hamburg

In Kooperation zwischen dem Seeärztlichen Dienst der BG Verkehr und der Deutschen Gesellschaft für Maritime Medizin unter fachlicher Unterstützung der Deutschen Tropenmedizinischen Gesellschaft.

Die "Infoveranstaltung Malaria" ist von der Ärztekammer Hamburg als ärztliche Fortbildungsmaßnahme anerkannt und wird mit 3 Punkten bewertet.

- Programm-Flyer zum Download

Anmeldung Die Veranstaltung ist kostenlos. Anmeldeschluss ist der 31. Oktober 2018.

- Zum Anmeldeformular

Malaria Malaria ist eine in den warmen Klimazonen weltweit verbreitete, oft lebensgefährliche Infektionskrankheit, die durch den Stich einer bestimmten Mückenart (Anopheles) vor allem in der Dämmerung und nachts übertragen wird. Sie tritt in den für die deutsche Seeschifffahrt relevanten Gebieten wie dem tropischen Afrika, Südostasien, dem nördlichen Teil Südamerikas sowie in Mittelamerika auf.

Durch eine Vielzahl von Vorbeugungsmaßnahmen und deren regelmäßige Anwendung kann das Risiko der Infektion, das heißt der infektionsgefährdende Mückenstich, verhindert werden. Hierzu gehören einfach durchzuführende Maßnahmen wie z.B. das Tragen einer hautbedeckenden, möglichst hellen Kleidung am Abend und nachts, Auftragen von Repellents auf die Haut, Einschränken von Deckarbeiten am Abend während der Hafен- und Küstenliegezeiten, die konsequente Nutzung der Klimaanlage und das Schließen der Türen und Fenster.

Einen besonderen Stellenwert in Gebieten mit hohem Malariarisiko hat die medikamentöse Vorbeugung, die von allen Schiffen mit entsprechenden Fahrtgebieten in der Bordapotheke mitgeführt werden muss und die frühzeitige Behandlung an Bord, schon beim ersten Malariaverdacht.

Seeärztlicher Dienst Neben der Qualitätssicherung von Seediens-tauglichkeitsuntersuchungen ist der Seeärztliche Dienst im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr für die gesundheitliche Versorgung von Personen an Bord verantwortlich. Hierzu gehören neben der medizinischen Ausbildung nautischer Offiziere auch die medizinische Ausstattung der Bordapotheke und die Herausgabe eines Medizinischen Handbuches See.

Deutsche Gesellschaft für Maritime Medizin Der Vereinszweck besteht in der Förderung der wissenschaftlichen Schifffahrtsmedizin in der See-, Binnen- und Sportschifffahrt sowie im Offshore- und Hafенbereich durch Unterstützung angewandter Forschung und Verbreitung von Erkenntnissen, sowie durch Entwicklung und Unterstützung der für diese Zwecke geeigneten Strukturen, Organisationen und Institutionen.

Rückschau Runder Tisch Reeder im BSH am 28.06.2018 (29.06.2018)

Vorträge beim „Runden Tisch Reeder“ Der 26. Juni 2018 stand ganz im Zeichen der gegenseitigen Information: Das BSH hatte zum "Runden Tisch Reeder" geladen und viele Reederei-Vertreter folgten der Einladung. Die Fachleute des BSH und der BG Verkehr informierten über aktuelle Schifffahrtsthemen, u. a. zur Lohnnebenkosten-Förderung, Flaggenrecht und Maritime Cyber-Security:

- Präsentationen zu einzelnen Themen des "Runden Tisches"

Bei Rückfragen zu der Veranstaltung mailen Sie uns gerne: runder-tisch-reeder@bsh.de.

Deutsche Flagge erfüllt neueste ISO-Norm (15.06.2018)

Schon seit langem lassen die Dienststelle Schiffssicherheit und das BSH freiwillig ihr Qualitätsmanagement-System extern überprüfen. Die DIN EN ISO-Norm 9001 wurde reformiert und stellt mit der Version 2015 weitere Anforderungen an die Qualität der Arbeit in den Betrieben. Auch die Dienststelle Schiffssicherheit und das BSH haben sich weiterentwickelt und in Umstellungsaudits bewiesen, dass sie unter anderem hinsichtlich Qualität und Kundenzufriedenheit auf gutem Kurs ist.

Die erneute Zertifizierung ist für uns ein Ansporn, ständig an der Qualität unserer Dienstleistungen und Ihrer Zufriedenheit zu arbeiten. Das Zertifikat für die Dienststelle Schiffssicherheit ist von der Zertpunkt GmbH ausgestellt worden, das Zertifikat für das BSH von der KPMG Cert GmbH.

Neue Fähre unter deutscher Flagge (11.06.2018)

Mit dem neuesten Doppelendfährschiff stellt die Inselreederei W.D.R. ihren 30. Neubau in ihrer 128jährigen Geschichte in Dienst. Bei einer feierlichen Zeremonie taufte Heike Tholund, die Ehefrau des Inspektionsleiters der W.D.R., das Schiff auf dem Namen "Norderaue". Die Norderaue ist ein Wattstrom, der zwischen den Inseln Amrum und Föhr bis nach Dagebüll verläuft und auf dem das jüngste Schiff der Reederei nun verkehrt.

Die Fähre "Norderaue" ist ein Fortentwicklung der beiden Schwesterschiffe "Uthlande" (2010) und "Schleswig-Holstein" (2011). Wie der Vorbau auch entstand die "Norderaue" auf der Neptun-Werft, die zur Papenburger Meyer-Konzerngruppe gehört. Das Schiff ist 75,88m lang, misst 3.318 BRZ und hat eine Dienstgeschwindigkeit von 12 Knoten. Mit einem maximalen Tiefgang von nur 1,95m ist die Fähre ideal geeignet für die flachen Wattfahrwasser. Neu ist die 4. LKW-Spur, durch die die Kapazität gerade für den morgendlichen Frachtverkehr zu den Insel Föhr und Amrum erheblich ausgeweitet wird.

Beim Bau des Schiffes setzten Werft und Reederei die Anforderungen des blauen Umweltengels für umweltfreundliches Schiffsdesign um. In diesem Jahr soll die Blauer-Engel-Auszeichnung für besonders umweltfreundlichen Schiffsbetrieb folgen. Die Reederei betont, dass die "Norderaue" im Vergleich zum Vorgängerschiff pro befördertem PKW rund ein Viertel weniger Treibstoff verbraucht.

Die W.D.R. hat in den letzten 8 Jahren insgesamt 55 Millionen Euro in drei moderne Doppelend-Fähren investiert. Die W.D.R.-Flotte wird 2019 um einen derzeit in Bau befindlichen Passagier-Katamaran ergänzt. Alle Schiffe der Reederei fahren unter deutscher Flagge.

Leitfaden zum Seearbeitsgesetz neu gefasst (31.05.2018)

Das nötige Wissen zu diesem wichtigen Thema erhalten Sie nun in einer neuen praktischen Darstellung in unserem Leitfaden zur Umsetzung des Seearbeitsgesetzes auf Schiffen unter deutscher Flagge. In nützlichen Hinweisboxen wird nicht nur auf passende Dokumente verwiesen, sondern es werden auch wichtige Informationen in Kurzübersichten zusammengefasst und brauchbare Tipps und Hinweise hervorgehoben. So kommt man auch beim kurzen Nachlesen schnell zum Ziel.

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 parat auf ihrem Smartphone:

Weitere Informationen zu diesem Thema finden Sie auch in unserer Rubrik "Arbeiten und Leben an Bord".

Neues Malaria-Merkblatt vom Seeärztlichen Dienst (25.05.2018)

Malaria ist eine gefährliche Infektionskrankheit bei Reisen in Risikogebiete. Wird sie rechtzeitig erkannt, ist sie heilbar. Unbehandelt können einige Malariaformen schwere Organkomplikationen verursachen und auch zum Tode führen.

Der Seeärztliche Dienst der BG Verkehr hat alle wichtigen Informationen über die Krankheit und ihre Vorbeugung in dem neuen Merkblatt aktualisiert. Es gibt außerdem detaillierte Auskunft darüber, wie die Malariaerkrankung als Berufskrankheit anerkannt werden kann.

Im Vergleich zur Vorversion enthält das Malaria-Merkblatt der BG Verkehr vor allem drei Neuerungen:

- Die Karte mit den Gebieten, in denen ein hohes Risiko einer Malaria-Übertragung besteht, wurde aktualisiert,
- Die Information, dass das Medikament Malarone über einen längeren Zeitraum eingenommen werden kann,
- Die genaue Beschreibung mit Fotos, wie ein Blutpräparat für die spätere Anerkennung als Berufskrankheit gewonnen werden kann.

Das Malaria-Merkblatt als Broschüre in Papierform können Sie kostenlos über Herrn Meixner Tel.: +4940 36 13 7 - 236 oder E-Mail: klaus.meixner@bg-verkehr.de beziehen.

Bitte beachten Sie, dass das alte Merkblatt spätestens bei der nächsten jährlichen Kontrolle der Bordapotheke nach § 109 Absatz 3 Seearbeitsgesetz zu ersetzen ist.

Weitere Informationen zur medizinischen Ausstattung auf Schiffen finden Sie in unserer Rubrik "Maritime Medizin".

Veranstaltungshinweise: Runder Tisch Reeder (16.05.2018)

Einladung zum „Runden Tisch Reeder“ am 28.06.2018, 10:00 – 16:30 Uhr beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Bernhard-Nocht-Str. 78
20359 Hamburg.

Zur Verbesserung des Informationsaustausches mit den Reedereien veranstaltet das BSH am 28.06.2018 erneut einen „Runden Tisch Reeder“, bei dem verschiedene aktuelle Themen aus der Schifffahrt, beispielsweise Schifffahrtsförderung, Flaggenrecht, elektronische Kommunikation, angesprochen werden. Ziel des Informations- und Meinungsaustausches ist es, die Bedarfe der Reedereien in der Zusammenarbeit mit dem BSH bzw. allgemein der Flaggenstaatverwaltung noch besser identifizieren und berücksichtigen zu können.

Wenn Sie teilnehmen möchten, senden Sie Ihre **Anmeldung** bitte **bis zum 08.06.2018** an runder-tisch-reeder@bsh.de. Aus Kapazitätsgründen ist derzeit ein/e Teilnehmer/in pro Reederei vorgesehen; bei Interesse können mehr Personen angemeldet werden. Nach Anmeldeschluss erhalten Sie eine verbindliche Zusage, ob und gegebenenfalls mit wie vielen Personen Sie teilnehmen können.

Tagesordnung **10:00**

Begrüßung

10:15 – 11:00

Schifffahrtsförderung

Neue Förderkulisse LNK-Richtlinie – erste Erfahrungen, Verwendungsnachweisverfahren, EU Datenschutzgrundverordnung

11:00 – 11:45

Flaggenrecht

Erfahrungen aus der Praxis, Ablösebeträge / Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland

11:45 – 12:00

Kaffeepause

12:00 – 12:30

Befähigungszeugnisse

Der neue Polar-Code – Befähigungen und -nachweise

12:30 – 13:30

Mittagspause

13:30 – 14:15

Navigation und Kommunikation

Aktuelle Projekte, Mindestausrüstungsanforderungen

14:15 – 15:15

Dienststelle Schiffssicherheit

Meeresumweltschutz, Cyber Security, Seearbeitsrecht, Gleichwertigkeitsbescheinigungen

15:15 – 16:00

Sonstiges / Verschiedenes

Entwicklungen MEPC (MEPC 72), Umsetzung Ballastwasserübereinkommen, Übergreifende Übungen, Cyber Risk Prevention, elektronische Zeugnisse

16:00 – 16:15

Schlusswort

Handbuch See der BG Verkehr jetzt auch elektronisch (18.05.2018)

Auf fast jedem deutschen Seeschiff ist das Handbuch "Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz in der Seeschifffahrt und Fischerei" inzwischen an Bord. In 69 Modulen wird mit wenigen Worten und "sprechenden" Bildern dargestellt, worauf Seeleute bei der Arbeit an Bord achten müssen, um weder sich selbst noch andere zu gefährden. Bei einer Unterweisung zu bestimmten Tätigkeiten kann das entsprechende Modul als Grundlage für Erläuterungen genutzt werden. Das Nachschlagewerk gibt es jetzt auch als digitale Version für mobile Endgeräte.

Gewinner des "eLearning Award 2018" Die Umsetzung des bewährten Handbuchs in elektronischer Form kommt den besonderen Bedingungen der Seefahrt entgegen. Unabhängig von Zeit und Ort und von einer Internetverbindung stehen den Nutzern die wesentlichen Informationen für die Online- und Offline-Nutzung zur Verfügung. Dabei kann der Nutzer zwischen Deutsch und Englisch umschalten. Eine Stichwortsuche ermöglicht das schnelle Auffinden der Inhalte. Als zusätzliche Neuheit kann man Daten wie Fotos und Notizen, zum Beispiel zu Personenschäden oder Sachschäden und Beinaheunfällen, dokumentieren und ablegen.

Die vielen nützlichen Funktionalitäten überzeugten auch auf der Bildungsmesse didacta. Dort wurde die BG Verkehr für ihre App mit dem "eLearning Award 2018" in der Kategorie Wissensmanagement ausgezeichnet.

Die App steht ab sofort in den App-Stores für Android-und iOS-Betriebssysteme zum kostenlosen Download bereit.

Datenschutzhinweise der Flaggenstaatverwaltung (17.05.2018)

Ab dem 25. Mai 2018 gilt die neue europäische Datenschutz-Grundverordnung, die viele neue Datenschutzbestimmungen für die Bürgerinnen und Bürger der Europäischen Union enthält.

Die Behörden des deutschen Flaggenstaats haben für Sie Datenschutzhinweise erstellt. Darin erfahren Sie, wie Ihre persönlichen Daten in den verschiedenen Bereichen der Behörden verwendet werden.

Datenschutzhinweise der BG Verkehr / Dienststelle Schiffssicherheit

Allgemeine Datenschutzerklärung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

Erfahren Sie mehr über die Datenschutzbestimmungen unserer Website in unserer Datenschutzerklärung.

Reederei Drevin setzt auf deutsche Flagge (21.03.2018)

Die "Thetis D" fuhr bisher wie die drei anderen eigenen Containerschiffe der Reederei unter der Liberia-Flagge. Durch die Übernahme des deutschflaggen Feederschiffes "Concordia" von der Reederei Koppelman im Herbst letzten Jahres machte die Reederei Drevin erste Erfahrungen mit der deutschen Flagge. "Wir waren positiv überrascht, wie schnell und unbürokratisch die deutsche Flaggenstaatverwaltung arbeitet", so Reedereichef Mark Drevin. Sollte sich dieser gute Eindruck fortsetzen, könne man sich schwarz-rot-gold auch für die anderen Schiffe der Reederei vorstellen.

Die Reederei Drevin entstand 1983 durch die Übernahme des Motorschiffes "Sabine D" von der Reederei Osterwisch. Sie bereedert eine Flotte von fünf modernen Containerschiffen, von denen die 2009 bei der Sietas-Werft gebaute "Thetis D" das modernste ist. Das in Cuxhaven ansässige Schifffahrtsunternehmen ist aktiv in der Ausbildung von seemännischen Nachwuchs.

Gute Ausbildung sichert die Zukunft von Reedereien (16.03.2018)

Der Jahresbericht 2017 der BBS enthält eine Fülle von statistischen Daten über die Ausbildung von jungen Seeleuten. So konnte die BBS im letzten Jahr 146 neue Ausbildungsverhältnisse zum Schiffmechaniker verzeichnen. Gegenüber 2016 bedeutet dies einen leichten Anstieg (2016: 126 neue Ausbildungsverhältnisse). Dieses leichte Plus zeigt sich auch bei den Nautischen Offiziersassistenten: 2017 stellte die BBS 163 Ausbildungsbescheinigungen aus (2016: 148).

Trotz dieser positiven Tendenz sind aber die Ausbildungszahlen im Vergleich zum Jahr 2015 und davor immer noch vergleichsweise gering. Vor der Schifffahrtskrise (2007 und davor) lagen die Ausbildungszahlen doppelt so hoch. Das Niveau der jetzigen Ausbildungsverträge liegt in etwa auf dem Stand Ende der 1990er Jahre.

Die BBS macht deutlich, dass die deutsche Handelsflotte und der Schifffahrts- und Reedereistandort Deutschland ihre Potenziale nur voll ausschöpfen können, wenn hochqualifiziertes und motiviertes Personal zur Verfügung steht. Daher sei die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses als Einstieg in die maritime Arbeitswelt weiterhin von besonders hoher Bedeutung. Die BBS appelliert an die Schifffahrtsunternehmen, auch zukünftig junge Menschen für maritime Berufe zu begeistern.

Neue Sicherheit für die Traditionsschifffahrt (14.03.2018)

Mit der geänderten Schiffssicherheitsverordnung hat die Bundesregierung die Sicherheitsstandards für Traditionsschiffe deutlich erhöht. Erstmals enthält die Vorschrift jetzt Regelungen über Bauweise und Unterteilung, sowie Anforderungen an die Stabilität von Traditionsschiffen. Neu sind auch Bestimmungen zur Eignung und Befähigung der Besatzung. So müssen sich z.B. die Besatzungsmitglieder, die zur sicheren Mindestbesatzung gehören, nach einer Übergangszeit alle zwei Jahre auf ihre gesundheitliche Tauglichkeit hin überprüfen lassen. Die Erste-Hilfe-Ausbildung der Besatzung wird an die in der Seeschifffahrt geltenden Standards angenähert.

Der geschäftsführende Bundesverkehrsminister Christian Schmidt hatte die geänderte Verordnung am 7. März unterschrieben und zeigte sich zufrieden mit den Änderungen: *"Unsere Traditionsschiffe sind großartige Wahrzeichen der Schifffahrtsnation Deutschland. Dieses kulturelle Erbe wollen wir langfristig erhalten und haben die Schiffe jetzt fit für die Zukunft gemacht. Dafür haben wir gemeinsam mit den Vereinen und Verbänden eine Lösung gefunden, die die Sicherheit auf historischen Schiffen für Besatzung und Passagiere erhält und stärkt."*

Auch die Vertreter der Traditionsschifffahrt begrüßen die neue Verordnung und heben vor allem die Zusicherung eines Bestandsschutzes für die über 100 Traditionsschiffe in Deutschland hervor. Deren Status als Traditionsschiff wird, solange keine größeren Veränderungen vorgenommen werden, nicht neu bewertet.

Ansonsten gilt eine neue Definition des Traditionsschiffes. Ein Traditionsschiff ist nach der Verordnung "ein historisches Wasserfahrzeug, an dessen Präsentation in Fahrt ein öffentliches Interesse besteht". Als historische Schiffe gelten Originale, deren Erscheinungsbild praktisch unverändert ist. Historischen Schiffen gleichgestellt sind sogenannte Rück- und Nachbauten sowie Segelschulungsschiffe.

Zur Lösung von möglichen strittigen Fragen sollen die beiden Ombudsleute Prof. Dr. Peter Ehlers, ehemaliger Präsident des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, sowie die ehemalige Bundestagsabgeordnete Dr. Valerie Wilms, als Vermittler zwischen den Schiffsbetreibern und der BG Verkehr als Zulassungsstelle fungieren. Die

Bundesregierung hat zudem angekündigt, notwendige Umbauten von Traditionsschiffen durch Fördermittel zu unterstützen.

Neben der Traditionsschifffahrt sind auch andere Bereiche vor allem der nationalen Schifffahrt neu geregelt worden. Die bisherigen Richtlinien für verschiedene Schiffsarten sind jetzt mit wenigen redaktionellen Änderungen in die geänderte Schiffssicherheitsverordnung übernommen worden. Die alte Schiffssicherheitsverordnung aus dem Jahr 1986, auf die noch in Teilen zurückgegriffen wurde, ist jetzt außer Kraft gesetzt worden.

Eine weitere Änderung der Verordnung betrifft kleinere Schiffe, die in den Bodden, Haffen und Förden der Ostsee unterwegs sind, also im Übergangsbereich zwischen dem Binnen- und dem Seebereich. Diese Schiffe - vor allem kleinere Fischereifahrzeuge - unterliegen nach einer Übergangsfrist von einem Jahr wieder den See-Vorschriften, wenn sie keine Zulassung nach der Binnenschiffsuntersuchungsordnung haben.

Neues IMO-Rundschreiben zum Transport von Düngemitteln (08.03.2018)

Ammoniumnitrat-haltige Düngemittel sind im IMSBC-Code zwar in der Gruppe C (nicht gefährlich) eingestuft, zwei Unglücke auf Schiffen in den letzten Jahren haben aber gezeigt, dass sich einige Düngemittel unter ungünstigen Umständen beim Transport zersetzen und dadurch hochgiftige Dämpfe austreten können.

Das Rundschreiben des Unterausschusses "Carriage of Cargoes and Containers" (CCC) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO enthält konkrete Hinweise, wie ammoniumnitrat-haltige Düngemittel befördert werden sollen und was bei einer Selbstzersetzung oder einem Brand zu tun ist.

Weitere Informationen finden Sie in unserer Rubrik "Schüttgüter - IMSBC-Code".

Der Mythos des trinkenden Seemanns (26.02.2018)

Gut hundert Fachleute waren am 14. Februar zu dem Wissenschaftlichen Symposium "Alkohol, Drogen, Verkehrseignung - Schifffahrt" nach Hamburg gekommen, um den sechs Fachvorträgen zu folgen. Der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.) und das Institut für Rechtsmedizin am UKE hatten die Konferenz organisiert.

Die Vortragenden aus den Bereichen Schifffahrtsmedizin, Gerichtswesen, Wasserschutzpolizei und Medizinunternehmen machten deutlich, dass der Beruf des Seemanns zu den sogenannten risikoreichen Stressberufen gehört. Im Vergleich zu Landberufen seien Seeleute deutlich mehr Stressfaktoren ausgesetzt - wie zum Beispiel Wettereinflüssen, soziale Isolation, Schichtdienst und langen Arbeitszeiten und Piraterie.

Trotz dieser erhöhten Anforderungen gebe es aber keine Belege dafür, dass Seeleute mehr Alkohol konsumieren würden als die Durchschnittsbevölkerung. Die Wasserschutzpolizei stellte im Jahr 2016 im Hamburger Hafen nur fünf Fälle von übermäßigem Alkohol- und Drogenkonsum in der Binnen- und Seeschifffahrt fest. Regelmäßige und verstärkte Alkohol- und Drogenkontrollen seien aber wichtig, da die möglichen Schäden durch Trunkenheitsfahrten in der Seeschifffahrt deutlich höher seien als im Straßenverkehr.

Keine Einigkeit gab es bei der Frage, ob für die Seeschifffahrt generell eine Null-Promille-Grenze eingeführt werden soll, wie sie für Fahrgastschiffe und Schiffe mit gefährlichen Gütern bereits jetzt gilt. Einige Reedereien verbieten den Alkohol- und Drogenkonsum an Bord ihrer Schiffe. Auf der anderen Seite, so einige Experten, müsse man berücksichtigen, dass für Seeleute ein Schiff nicht nur ein Arbeitsplatz, sondern zugleich auch Wohnort über mehrere Monate ist.

Medizinische Ausstattung: Fahrtgebiete (26.02.2018)

Der aktuelle "Stand der medizinischen Kenntnisse" informiert über die erforderliche medizinische Ausrüstung, die an Bord vorhanden sein muss. Welchen Umfang diese Ausrüstung haben muss, hängt von der Anzahl der Personen an

Bord, dem Fahrtgebiet und davon ab, ob es sich um ein Fischereifahrzeug handelt.

Für einen besseren Überblick über die Fahrtgebiete hat das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in Zusammenarbeit mit dem Seeärztlichen Dienst der BG Verkehr zwei Karten entworfen. Die eine Karte bietet eine Übersicht über die Fahrtgebiete für Handelsschiffe (ohne Fischerei) und die andere über die Fahrtgebiete für Fischereifahrzeuge.

Bei den Fahrtgebieten für die medizinische Ausstattung für Handelsschiffe wird unterschieden zwischen:

- Hafengebiete,
- nationaler und küstennaher Fahrt,
- europäischer Fahrt und
- weltweiter Fahrt.

Bei Fischereifahrzeugen gibt es für die medizinische Ausstattung die Fahrtgebiete:

- Küstenfischerei,
- große Hochseefischerei und
- kleine Hochseefischerei.

Weitere Informationen zur medizinischen Ausrüstung auf Schiffen finden Sie in unserer Rubrik "Maritime Medizin".

Neue medizinische Ausstattung (11.02.2018)

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.

Informationsblatt zum Ballastwasser-Übereinkommen (08.02.2018)

In unserem Informationsblatt erhalten Sie wissenswerte Informationen zu den Regelungen des Ballastwasseraustauschs und der Ballastwasserbehandlung. Wir erklären, was der D-1- und D-2-Standard ist und wann welcher zum Tragen kommt.

Außerdem erklären wir in unserem Informationsblatt die Sonderregelungen für die Ostsee und Nordsee und zeigen anhand praktischer Beispiele, in welchen Situationen was gilt. Auf einer neuen Karte wird die Ballastwasseraustausch-Zone in der Nordsee dargestellt.

Diese und weitere Informationen finden Sie in unseren FAQs und der Rubrik "Umweltschutz / Ballastwasser".

Längere Arbeitszeiten (29.01.2018)

Die Laufzeit der beiden Allgemeinverfügungen ist auf zwei Jahre begrenzt. Die BG Verkehr hatte zuvor gleichlautende Bescheide herausgegeben, so dass sich im Vergleich zur Vorgänger-Version inhaltlich nichts verändert hat.

Die Allgemeinverfügung für die saisonale Ausflugsschiffahrt gilt für Schiffe, die keinen Linienverkehr betreiben und für die keine gesetzliche Beförderungspflicht besteht. Die Regelung ermöglicht Jahresarbeitszeitkonten, das heißt Mehrarbeit in der Saison, die nach Abschluss der Saison durch Freizeit ausgeglichen wird.

Die Regelung für die Küstenfischerei und für die Kleine Hochseefischerei ermöglicht ebenfalls längere Arbeitszeiten. Die Fischer müssen auch keine Übersicht die Arbeitsorganisation führen, wenn sie keinem regelmäßigen Wachrhythmus unterliegen.

Alkohol & Drogen an Bord (08.01.2018)

Das Symposium wird am 14. Februar von 13 bis ca. 18 Uhr auf dem Gelände des Universitätsklinikums Hamburg-Eppendorf (UKE) stattfinden. Organisator der Veranstaltung ist der Bund gegen Alkohol und Drogen im Straßenverkehr (B.A.D.S.). Als Referent wird unter anderem der Leiter des Seeärztlichen Dienstes der BG Verkehr auftreten.

Weitere Informationen finden Sie in dem Ankündigungs-Flyer.

Beiträge und Rechengrößen der Sozialversicherung 2018 (01.01.2018)

- Beitragssätze in der Sozialversicherung für das Jahr 2018
 - Rechengrößen der Sozialversicherung für das Jahr 2018
- Beitragssätze in der Sozialversicherung für das Jahr 2018

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
1,525 %

Anteil Arbeitgeber
1,275 %

Rentenversicherung

Allgemeine Rentenversicherung
18,60 %

Anteil Arbeitnehmer
9,3 %

Anteil Arbeitgeber
9,3 %

Seemannskasse

Beitragssatz
4,00 %

Anteil Arbeitnehmer
2,00 %

Anteil Arbeitgeber
2,00 %

Arbeitslosenversicherung

Beitragssatz
3,00 %

Anteil Arbeitnehmer
1,50 %

Anteil Arbeitgeber
1,50 %

See-Unfallversicherung

Beitragssatz Seeleute
4,9 %

Bruchteil Landbeschäftigte in Seefahrtbetrieben
1/8*

Umlagesätze

Umlage 1 = Krankheit, Kur (Erstattungssatz 80%)
0,90 %

Umlage 2 = Mutterschutz (Erstattungssatz 100%)
0,24 %

Insolvenzgeldumlage
0,06 %

*Beitragspflichtiges Arbeitsentgelt x 1/8 (Bruchteil) x 4,9 % (Umlagesatz) = Beitrag
Stand 20.12.2017; alle Angaben ohne Gewähr
(nach oben)

Rechengrößen der Sozialversicherung für das Jahr 2018
Bezugsgröße - § 18 SGB IV – in EUR
Beitragsbemessungsgrenze in EUR

Kranken- und Pflegeversicherung

Gesamte Bundesrepublik

3.045,00 / Monat

36.540,00 / Jahr

4.425,00 / Monat

53.100,00 / Jahr

Renten- und Arbeitslosenversicherung

Alte Bundesländer (inkl. Berlin/West)

3.045,00 / Monat

36.540,00 / Jahr

6.500,00 / Monat

78.000,00 / Jahr

Neue Bundesländer (inkl. Berlin/Ost)

2.695,00 / Monat

32.340,00 / Jahr

5.800,00 / Monat

69.600,00 / Jahr

Seemannskasse

Alte Bundesländer (inkl. Berlin/West)

-

6.500,00 / Monat

78.000,00 / Jahr

Neue Bundesländer (inkl. Berlin/Ost)

5.800,00 / Monat

69.600,00 / Jahr

Unfallversicherung: Höchstjahresarbeitsverdienst

Höchstverdienst (je Arbeitnehmer)

72.000,00 EUR

Jahresarbeitsentgeltgrenze

Allgemeine Grenze

59.400,00 EUR

Bordverpflegung – Beköstigungssätze

Vollverpflegung monatlich

246,00 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 Oktober 2017

Gültig

01.01. - 31.03.2018

1 USD = 0,8506 €
1 € = 1,1756 USD

Referenzkurs EZB Juli 2017

Gültig

01.10. - 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

Stand 20.12.2017; alle Angaben ohne Gewähr
(nach oben)