

Maritime Medizin: Coronavirus (22.12.2020)

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.

BSH benennt weitere Zulassungsstelle für Schiffsausrüstung (18.12.2020)

Die britische Klassifikationsgesellschaft Lloyd's Register, die älteste Klassifikationsgesellschaft der Welt, betreibt mit der Lloyd's Register Verification Ltd. eine von Großbritannien notifizierte Stelle für Schiffsausrüstung. Ab dem vollzogenen Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (BREXIT) dürfen britische Stellen jedoch keine

Schiffsausrüstung mehr für den europäischen Binnenmarkt zulassen. Nach aktuellem Stand wird dies nach Ablauf der BREXIT-Übergangsfrist ab dem 01.01.2021 der Fall sein. Mit der Lloyd's Register Deutschland GmbH gibt es nun weiterhin eine europäische notifizierte Stelle unter dem Dach von Lloyd's Register.

In Deutschland gibt es insgesamt sechs notifizierte Stellen zur Konformitätsbewertung von Schiffsausrüstung, die damit einen erheblichen Marktanteil bei der Zulassung von Schiffsausrüstung in Europa abdecken und vom BSH überwacht werden:

- Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik, Telekommunikation in Hamburg,
- DNV GL SE in Hamburg,
- Phoenix Testlab GmbH in Blomberg,
- TÜV Nord Systems GmbH & Co. KG in Hamburg,
- Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV), DGUV Test, Prüf- und Zertifizierungsstelle des Fachbereiches „Persönliche Schutzausrüstungen“ in Haan und
- Lloyd's Register Deutschland GmbH in Hamburg.

Ballastwasser: Das BSH startet Neobiota-Informationssystem (18.12.2020)

Weiter in der Pressemitteilung

Kabotage-Anträge jetzt online möglich (03.12.2020)

Bei der Kabotage geht es um das Befördern von Personen oder Gütern mit Schiffen unter ausländischer Flagge in deutschen Küstengewässern. Eine Kabotage-Genehmigung ist dann erforderlich, wenn Personen oder Güter gewerblich mit Schiffen unter Nicht-EU-Flagge (außer Norwegen) von einem Ort zu einem anderen Ort im deutschen Hoheitsgebiet - unter Nutzung der deutschen Küstengewässer (12-Seemeilen-Bereich) - befördert werden sollen.

Die GDWS prüft bei einem Kabotage-Antrag, ob für den beabsichtigten Transport auch Schiffe unter EU-Flagge zur Verfügung stehen (sog. Schiffsraumlageprüfung). Ist dies der Fall, wird ein Kabotage-Antrag abgelehnt.

Mit den Onlinemöglichkeiten von Kabotage-Anträgen und Meldungen der Transportkapazitäten, z.B. Trockenfrachter, Bagger- und Baustellenverkehre, werden die wirtschaftlichen Chancen für Unternehmen mit EU-geflaggten Schiffen verbessert.

Der neue Online-Service wurde von der EDV-Abteilung der BG Verkehr programmiert und ist in der Rubrik "Flagge – Register" zu finden.

UNO-Resolution zur Bedeutung der Arbeit von Seeleuten (03.12.2020)

Seeleute sind "key workers" – das ist die zentrale Aussage in der vor kurzem von 71 Mitgliedsstaaten der UNO beschlossenen Resolution A/75/L.37. Daraus leitet die EntschlieÙung konkrete Maßnahmen ab, die Regierungen, internationale Organisationen und relevanten Akteure nun umzusetzen hätten. Dazu gehören vor allem sichere Besatzungswechsel, ungehinderte Ein- und Ausreisen von Seeleuten und die Heimschaffung von "gestrandeten" Seeleuten.

Rund zwei Millionen Seeleuten auf 98.000 Handelsschiffen sorgen nach Angaben der Vereinten Nationen für den Transport von mehr als 80% der Waren des Welthandels und stellen trotz der Corona-Pandemie die reibungslose Versorgung mit medizinischer Ausrüstung, Lebensmitteln und anderen lebensnotwendigen Gütern sicher.

Der Generalsekretär der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation IMO, Kitack Lim, zeigte sich zufrieden über die

Annahme der Entschließung. Er dankte den Staaten, die Seeleute als systemrelevante Arbeitnehmer anerkannt haben. Die Lösung der derzeitigen Schwierigkeiten beim Besatzungswechsel sei nicht zuletzt eine Frage der Menschenrechte, so Lim.

"Zwei Millionen Seeleute, davon rund eine halbe Million für europäische Reeder, spielen eine Schlüsselrolle bei der Aufrechterhaltung der weltweiten Logistikketten. Wir danken den Seeleuten für ihre harte Arbeit", so Martin Dorsmann, Generalsekretär der Europäischen Reedervereinigung ECSA. Die Europäische Reedervereinigung bekräftigte auch ihre Unterstützung für die Forderung der IMO, bei den nun anstehenden Impfkampagnen gegen das Corona-Virus vorrangig Seeleute zu berücksichtigen.

Psychische Belastung an Bord (24.11.2020)

Besatzungswechsel können oft nur verzögert und unter großen Schwierigkeiten durchgeführt werden. So kommen Einsatzzeiten an Bord von mehr als zehn Monaten vor. Zudem fehlt oft Planungssicherheit. Auch Landgänge in Häfen, beispielsweise zur Seemannsmission oder zu einem WLAN-Zugang, können von Quarantänevorschriften betroffen sein.

Einige Besatzungsmitglieder verlieren so die Möglichkeit, durch Internettelefonie ihre Kontakte zu Familienangehörigen oder Freunden zu pflegen. Das Einfühlungsvermögen der Vorgesetzten, niederschwellige Beratungsangebote und Austausch im Team können helfen, dem Druck standzuhalten.

Als Ansprechpartner für eine Beratung der Unternehmen, deren Beschäftigten mit diesen Problemen konfrontiert sind, steht die zuständige Aufsichtsperson der BG Verkehr gerne zur Verfügung. Ansprechpartner finden Sie auf der Website der BG Verkehr. Dieses Angebot ist ein Service der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung für Reedereien mit Schiffen unter deutscher Flagge und/oder für Seeleute mit einer sog. Ausstrahlungsversicherung (deutsche Seeleute mit Wohnsitz in Deutschland auf Seeschiffen unter ausländischer Flagge).

Gefahrenabwehr: eCSR - Continuous Synopsis Record jetzt in elektronischer Form (23.11.2020)

Die lückenlose Stammdatendokumentation (Continuous Synopsis Record, CSR) wird ab dem 1.12.2020 in elektronischer Form ausgestellt.

Die vom BSH ausgestellten elektronischen CSR (eCSR) entsprechen in Inhalt und Form den von der IMO vorgegebenen Mustern. Sie entsprechen dem Rundschreiben FAL.5/Circ.39/Rev.2 der IMO (Guidelines for the use of electronic certificates). Ein Muster des vom BSH ausgestellten eCSR wird in der IMO GISIS-Datenbank unter "Surveys and Certification" veröffentlicht. Damit ist das eCSR des BSH zu jeder Zeit als gültig in Übereinstimmung mit den Vorgaben des Rundschreibens FAL.5/Circ.39/Rev.2 und dem anwendbaren nationalen Recht anzuerkennen.

Zur Beschleunigung des Ausstellungsverfahrens des eCSR finden Sie in Kürze unter

<https://www.deutsche-flagge.de/de/antraege-und-dokumente/antraege>

neue Antragsformulare für die Ausstellung eines eCSR. Bitte verwenden Sie nur noch diese Formulare. Natürlich können Sie die Anträge speichern und bei den Folgeanträgen nur die relevanten Daten ändern.

Sie erhalten Ihr eCSR sowie auch den Gebührenbescheid nur noch per E-Mail. Bitte beachten Sie, dass das Dokument als Ausdruck und unterschrieben an Bord des Schiffes mitzuführen und zu jeder Zeit für Überprüfungen verfügbar zu halten ist.

Darüber hinaus haben Sie die Möglichkeit, sich das Zeugnis jederzeit über

<https://www.deutsche-flagge.de/de/zeugnisse-verifikation/e-certificates>

erneut herunterzuladen. Zu diesem Zweck verfügt jedes eCSR über eine sogenannte tracking identification number (TID). Bitte beachten Sie, dass das eCSR ohne handschriftliche Unterschrift, Stempel oder Hologramm gültig ist.

Handschriftliche Eintragungen entfalten keine Wirkung.

Die Verifizierung der Gültigkeit und der Authentizität des eCSR durch Beamte der Hafenstaatkontrolle, Auditoren der Klassifizierungsgesellschaften und andere Berechtigte erfolgt über den in den Zeugnissen integrierten QR-Code oder die Website

<https://www.deutsche-flagge.de/de/zeugnisse-verifikation/e-certificates>

durch die Eingabe der im Zeugnis genannten TID, vergleichbar mit anderen Zeugnissen der deutschen Flagge. Mit jedem eCSR erhalten Sie ein englischsprachiges Informationsschreiben der deutschen Flagge, das an Bord mitgeführt werden muss und den jeweiligen Kontrollberechtigten zur Verifizierung vorgelegt werden kann. Dieses Informationsschreiben ist auch dauerhaft auf der genannten Website verfügbar.

Die Gebührenhöhe ändert sich nicht und entspricht weiterhin der BSH-GebV.

BSH: Zweiter Runder Tisch Biofouling erfolgreich (11.11.2020)

Mehr als 40 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Behörden, Politik, Industrie, Klassifikationsgesellschaften und Forschung nahmen an dem Treffen teil. Der als Biofouling bezeichnete Bewuchs von Schiffsrümpfen mit Pflanzen, Tieren oder anderen Organismen vermindert nicht nur die Energieeffizienz der Schiffe, sondern führt auch zur Einschleppung invasiver Arten. Diese haben negative Auswirkungen auf den Zustand des Meeres, die Wirtschaft oder die menschliche Gesundheit.

Nach einem Überblick über Aktivitäten der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO), der regionalen Übereinkommen HELCOM und OSPAR und Informationen zur nationalen Umsetzung der EU-Meeresstrategie-Rahmen-Richtlinie und der Biozid-Richtlinie standen aktuelle Entwicklungen zum Biofouling Management im Seeschiffahrts- und Sportbootbereich im Fokus. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer diskutierten die Entwicklung und Erprobung von Schiffsreinigungstechniken. Das BSH stellte eine Datenbank für Informationen über die Reinigung von Schiffsrümpfen und bezüglich der Rolle von Biofouling Management im Sportbootbereich zur Verhinderung der Verbreitung von invasiven Arten zur Diskussion. Sie soll ab Ende November öffentlich verfügbar sein.

Das BSH und der Verband Deutscher Reeder (VDR) initiierten 2019 gemeinsam den Runden Tisch Biofouling. Ziel ist der regelmäßige Austausch von Informationen, Techniken, Praktiken und Regularien im Bereich Biofouling Management. Lösungen zur Verminderung der Einschleppung und Verbreitung invasiver Arten, des Eintrages von Bioziden sowie der Steigerung der Energieeffizienz von Schiffen und dadurch Minderung des CO₂-Ausstoßes und anderer Emissionen sollen wissenschaftlich unterstützt werden. Aufgrund des großen sektorenübergreifenden Interesses wird der Runde Tisch Biofouling bis auf Weiteres als permanente Veranstaltung mit regelmäßigen Terminen fortgesetzt.

Schiffssicherheitsbesichtigungen: Neue zentrale Rufnummer (11.11.2020)

Ab dem 1. Januar 2021 erreichen Sie die Zentrale Einsatzsteuerung (ZES) für Besichtigungen im Rahmen der Schiffssicherheit unter der **zentralen Rufnummer: +49 40 361 37-298**. Die Anträge für Besichtigungen schicken Sie wie bisher per email an besichtigungen@bg-verkehr.de.

Die zentrale Einsatzsteuerung der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr nimmt die Anfragen der Kunden für Schiffsbesichtigungen entgegen und plant den Einsatz der Besichtigterinnen und Besichtigter. Mit der neuen einheitlichen Telefonnummer verbessert die BG Verkehr ihren Service für die Schifffahrtsunternehmen.

Broschüre zum sicheren Arbeiten in der Fischerei (30.10.2020)

Die Präventionsabteilung der BG Verkehr deckt in ihrer 24-Seiten Broschüre "Sicheres Arbeiten in der Fischerei – Gute Praxis für ein sicheres Arbeiten auf Fischereifahrzeugen" alle wichtigen Sicherheitsaspekte ab. Sicherheit fängt bei der körperlichen Verfassung an und erstreckt sich über viele Arbeitsbereiche an Bord. Deshalb geht der Leitfaden im Hauptteil auf die verschiedenen Aspekte der Arbeit auf einem Fischereifahrzeug ein, unter anderem der sichere Umgang mit dem Fanggerät und das Verarbeiten, Lagern und Löschen des Fangs.

Unfälle an Bord zu vermeiden - das ist das wichtige Ziel dieser Handlungshilfe. Der Leitfaden enthält kurz und prägnant die wichtigsten Sicherheitsregeln zum Vermeiden von Gefahren bei Fischerei-typischen Arbeitsvorgängen. Eine jederzeit ausreichende Stabilität von Fischkuttern, die eindeutige Kommunikation bei Hebevorgängen und Vorsichtsmaßnahmen beim Betreten gefährlicher Räume und Arbeiten mit gefährlichen Werkstoffen – das Thema Sicherheit ist auch in der Fischerei vielseitig.

Den Autoren der Broschüre, allen voran Johann Poppinga, zuständige Aufsichtsperson der BG Verkehr für die Fischerei, ist besonders der hohe Praxisbezug wichtig. Dazu gehören auch konkrete Beispiele für Situationen, in denen Fischer unbedingt ihre Persönliche Schutzausrüstung tragen sollten und was in einem Seenotfall zu tun ist.

Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr können die Broschüre auch kostenlos in Papierform bei der BG Verkehr unter <https://www.bg-verkehr.de/medien/medienkatalog/broschueren/sicheres-arbeiten-in-der-fischerei> bestellen.

Online-Seminare für Traditionsschiffer (26.10.2020)

In der internationalen Seeschifffahrt hat sich das International Safety Management-System (ISM-Code) seit vielen Jahren bewährt und sorgt für mehr Sicherheit. Schiffssicherheit ist auch in der Traditionsschifffahrt ein großes Thema. Das Bundesverkehrsministerium hat in der Schiffssicherheitsverordnung vorgeschrieben, dass auch Betreiber von Traditionsschiffen ein dokumentiertes System für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (Betriebssicherheitssystem) einführen und betreiben müssen. Dieses Sicherheitssystem soll die wesentlichen Elemente des ISM-Codes enthalten und zugleich praxisnah auf jedem Traditionsschiff nach den individuellen Gegebenheiten etabliert werden.

Alle Traditionsschiffer müssen spätestens innerhalb eines Jahres nach der ersten Erneuerungsbesichtigung, die nach dem 14. März 2018 stattfindet, ein Betriebssicherheitssystem auf ihren Schiffen eingeführt haben. Wir als Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr unterstützen Traditionsschiffer dabei durch:

- den "Leitfaden für die Umsetzung von Betriebssicherheitssystemen an Bord von Traditionsschiffen", den die BG Verkehr bereits 2016 veröffentlicht hat,
- den "Lösungsansatz für ein Betriebssicherheitssystem für Traditionsschiffe", was ein Muster-Handbuch beinhaltet und beim Erarbeiten eines eigenen "maßgeschneiderten" Handbuchs hilft,
- durch vier Online-Informationsveranstaltungen im November.

Die Informationsveranstaltungen waren ursprünglich für den März geplant, mussten aber wegen der Corona-Pandemie verschoben werden und finden jetzt als Webinare im Internet statt. Die vier Termine sind:

Dienstag, 10. November 2020
Mittwoch, 11. November 2020
Dienstag, 17. November 2020
Mittwoch, 18. November 2020,

jeweils 14 - 17 Uhr.

Die Inhalte der Online-Seminare sind:

- Grundlegende Anforderungen an ein Betriebssicherheitssystem
- Aufbau und Inhalte eines Betriebssicherheitssystems

- Interne Überprüfung und Verbesserung des Systems durch den Betreiber
- Genehmigungsverfahren
- Fragen der Teilnehmenden

Da wir nach einem einführenden Power-Point-Vortrag auf die Frage der Teilnehmenden eingehen wollen, ist die Teilnehmerzahl pro Webinar auf maximal 15 Teilnehmer begrenzt. Bitte melden Sie sich daher mit unserem Anmeldeformular unter ism@bg-verkehr.de an. **Der Anmeldeschluss ist der 31. Oktober.** Die Webinare sind kostenlos. Nach der Anmeldung erhalten Sie weiterführende Informationen zum Online-Seminar.

BSH und Bundespolizei trainieren Abwehr eines terroristischen Anschlags auf See (22.10.2020)

Hier geht es zur Pressemitteilung.

BSH und Bundespolizei führen Nationale Maritime Sicherheitsübung RACOON 2020 durch (19.10.2020)

Hier gelangen Sie zur Pressemitteilung.

Maritime Medical Handbook: Neues Medizinisches Handbuch See jetzt auch auf Englisch erhältlich (15.10.2020)

Das im Frühjahr erschienene Medizinische Handbuch See ist ab sofort auch auf Englisch als Maritime Medical Handbook erhältlich.

Das Handbuch unterstützt die für die medizinische Versorgung an Bord verantwortlichen Schiffsoffiziere mit vielen anschaulichen Bildern und Grafiken, leicht verständlichen Texten und themenbezogenen Videos. Weil die Besatzung an Bord meist viele unterschiedliche Sprachen spricht und auch Besatzungen auf Schiffen unter fremden Flaggen darin eine praktische Hilfestellung finden können, wurde eine englische Version erstellt - die zugehörigen Videos gibt es ebenfalls auf Englisch. Das Maritime Medical Handbook ist für 159,00 € beim Dingwort Verlag erhältlich.

Neue Maritime Botschafterin für Deutschland (25.09.2020)

Die IMO ernennt regelmäßig "IMO Goodwill Ambassadors", die ihre Erfahrung und Wissen dafür einsetzen sollen, junge Menschen für die Seeschifffahrt zu begeistern. Die Maritimen Botschafter werden von der IMO auf Vorschlag der Mitgliedsstaaten berufen.

Das Bundesverkehrsministerium hat vor kurzem Sabine Zeller, Geschäftsführerin der BBS, zur neuen Maritimen Botschafterin in Deutschland benannt. Sabine Zeller ist als Nautikerin zur See gefahren und bringt einen reichen Erfahrungsschatz für ihre neue ehrenamtliche Aufgabe mit. 2016 hatte die IMO bereits ihren Vorgänger als BBS-Geschäftsführer, Holger Jäde, zum Maritimen Botschafter ernannt. Mit der Berufung von Sabine Zeller würdigt das Bundesverkehrsministerium auch die gute Arbeit der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt.

Mehr Informationen zur Ausbildung in der Seeschifffahrt finden Sie in unserer Rubrik „Ausbildung“ und auf der Website der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. Ein kurzes Porträt von Sabine Zeller finden Sie in unserer Rubrik "Menschen der Deutschen Flagge".

Weltschiffahrtstag der IMO (24.09.2020)

Die Wichtigkeit der Schifffahrt ist vielen während der Corona-Pandemie wieder klar geworden. Ein funktionierendes Handelsnetz verbindet die Welt und hilft, alle Teile der Welt auf globaler Ebene zu unterstützen. Auch beim Wiederaufbau der Wirtschaft nach dieser Krise wird der Schifffahrt eine zentrale Rolle zukommen, so Kitack Lim, der Generalsekretär der IMO. Und gerade deshalb ist auch das diesjährige Thema des Weltschiffahrtstages "Sustainable Shipping for a Sustainable Planet" von großer Bedeutung. Die Schifffahrt muss umweltfreundlicher werden, um ihren Teil dazu beizutragen, die Welt in eine nachhaltige Zukunft zu führen. Auch Dr. Karin Kammann-Klippstein, Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie, weist in einer Pressemitteilung zum Weltschiffahrtstag auf die Bedeutung des Umweltschutzes in der Schifffahrt hin."

Die IMO setzt sich mit ihren Umweltschutzvorgaben, wie der Energieeffizienz von Schiffen, den Schwefelgrenzwerten für Treibstoff, den Vorgaben zu Abwasser und Müll, bereits für die Umsetzung der 17 nachhaltigen Ziele im Rahmen der Agenda 2030 der Vereinten Nationen ein. Weitere Umweltschutzpläne wie die Reduzierung von Treibhausgasen sind in Planung.

Gerade weil die Systemrelevanz der Schifffahrt und ihrer Beschäftigten in dieser Pandemie nochmal klar geworden ist, wird auch die derzeitige Situation an Bord vieler Schiffe weltweit ein Thema sein. Auf vielen Schiffen konnte seit vielen Monaten kein Crew-Wechsel stattfinden. An Land warten viele Seeleute auf ihren Einsatz und benötigen ihren Lohn, an Bord warten Seeleute auf ihre Ablösung mit Sorge um ihre Familie in Zeiten der Pandemie und brauchen nicht nur arbeitsrechtlich, sondern aus rein menschlicher Sicht, die Ablösung von ihrer Beschäftigung auf See.

Am 24. September hält Generalsekretär Lim ein Online-Panel, bei dem er und weitere Sachkundige aus dem Themenbereich Nachhaltige Schifffahrt sprechen werden. Über Twitter @IMOHQ und dem Hashtag #WorldMaritimeDay kann man sich an den Diskussionen beteiligen.

UNO: Humanitäre Katastrophe bei Seeleuten verhindern (23.09.2020)

Als im Frühjahr die Corona-Pandemie das öffentliche Leben in vielen Ländern heruntergefahren wurde, war viel von systemrelevanten Berufen zu hören. Eine Berufsgruppe wurde aber selten genannt: Die Seeleute. Dabei sind sie es, die Tag für Tag für einen reibungslosen Warenfluss sorgen.

Acht UNO-Sonderorganisationen, darunter die IMO und die ILO, haben jetzt die Regierungen in einem gemeinsamen Statement weltweit aufgefordert, Seeleute als systemrelevant ("key workers") anzuerkennen. Sie weisen darauf hin, dass die dringend notwendigen Crew-Wechsel in einigen Staaten nach wie vor unnötig erschwert würden. Es gebe Fälle von Seeleuten, die seit 17 Monaten (!) unterunterbrochen Dienst an Bord leisten, da sie durch staatliche Corona-Vorgaben an ihrer Ablösung an Bord gehindert würden. Solche nicht mehr vertretbaren Fahrzeiten gefährdeten die Gesundheit vieler Seeleute, führten in Einzelfällen sogar zu Suiziden und gefährdeten nicht zuletzt die Sicherheit des Schiffsverkehrs, so die UN-Organisationen.

Schon seit Monaten appellieren Seeleute-Gewerkschaften und Reederverbände an die politisch Verantwortlichen, die Seeleute nicht im Stich zu lassen und den Wechsel von Schiffsbesatzungen in den Häfen zuzulassen. In Deutschland und vielen Teilen Europas sind Crew-Wechsel wieder möglich, in anderen Teilen der Welt dagegen nicht.

BSH übernimmt neues Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff ATAIR (17.09.2020)

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) hat heute das Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff (VWFS) ATAIR abgenommen und von der Fassmer Werft übernommen. Als größtes und modernstes Schiff wird es das Flaggschiff der BSH-Flotte und zugleich das erste seegehende Behördenschiff

mit LNG-Antrieb sein. Die erste Monitoring Fahrt soll im Oktober 2020 auf der Nordsee stattfinden. Die feierliche Indienstellung ist wegen der erhöhten Infektionsgefahr mit COVID-19 erst für das Frühjahr 2021 geplant.

Die Besatzung der ATAIR wird die nächsten Monate nutzen, um die Arbeitsabläufe an Bord zu gestalten und zu trainieren, und um die Handhabung der Instrumente für die Vermessung und Wracksuche sowie die Nutzung der an Bord befindlichen maritimen Technologien kennenzulernen. Zusammen mit den Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern werden die erforderlichen Arbeitsabläufe für die Monitoring Fahrten erprobt.

In der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), in Einzelfällen auch in den Küstenmeeren, von Nord- und Ostsee wird die ATAIR für Vermessung und Wracksuche sowie die Untersuchung von Sedimenten und der Wassersäule eingesetzt. Auch die Erprobung von Navigationsausrüstungen für die Schifffahrt gehört zu den Aufgaben. Die ATAIR wird mit einer mobilen Station Schiffsemissionen messen und damit einen Beitrag zu dem stationären Schiffsemissionsmessnetz liefern, das sich zurzeit an der deutschen Nord- und Ostseeküste im Aufbau befindet. Auch im Rahmen der Voruntersuchungen von Flächen für die Offshore-Windenergie wird die ATAIR eingesetzt werden.

Das Schiff verfügt über ein Diesel-Gas-Elektrisches Antriebskonzept. Die Stromerzeugung für die elektrischen Antriebs- und Manöviereinrichtungen erfolgt durch zwei Dual-Fuel-Motoren, von denen einer ausschließlich mit Gas betrieben wird. Ein weiterer Dieselmotor ist als Redundanz vorgesehen, wenn die Gasversorgung ausgefallen ist oder die LNG-Bunkerversorgung nicht gewährleistet ist.

Durch die Nutzung des zurzeit umweltfreundlichsten Schiffs Kraftstoffs LNG (Liquified Natural Gas - verflüssigtes Erdgas) werden die Abgabe von Schwefeldioxid um 90 Prozent und Kohlendioxid um 20 Prozent gesenkt. Feinstaub fällt so gut wie überhaupt nicht an.

Mit einem 130 m³ großen LNG-Tank kann das Schiff zehn Tage allein mit LNG betrieben werden. Der zweite Dual-Fuel-Motor, der auch für den Dieselbetrieb vorgesehen ist, und der Dieselmotor sind mit einer modernen Abgasnachbehandlung und einem Rußpartikelfilter IMO Tier III konform ausgestattet. Für den damit ebenfalls möglichen Dieselbetrieb wird ausschließlich hochwertigstes marines Gasöl mit einem Schwefelgehalt unter 0,1 % verwendet.

Die neue ATAIR erfüllt als erstes deutsches Forschungsschiff überhaupt die DNV GL-„Silent R“-Anforderungen. Sie definieren den sehr niedrigen maximal zulässigen Unterwasserschallpegel. Damit werden gleichzeitig die Meeresumwelt geschützt und optimale Bedingungen für wissenschaftliche Arbeiten an Bord gewährleistet. Da das VWFS ATAIR über eine Vielzahl an hydroakustischen Geräten verfügt, darunter zum Beispiel ein Singlebeam-Echolot, ein Multibeam-Echolot, ein Subbottom-Profilier, ein Side-Scan-Sonar und ein USBL-Unterwasser-Ortungssystem, sind die Anforderungen an den Unterwasserschallpegel des Schiffes hoch, um akustische Störungen durch eigene Schiffsgeräusche auszuschließen.

Das Schiffsdesign entspricht den Vorgaben des Umweltzeichens „Blauer Engel“ für umweltfreundliches Schiffsdesign RAL-UZ 141.

Die ATAIR ist das erste Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff mit einem dynamischen Positionierungssystem. Mit nur einem Joystick kann das Schiff manövriert oder automatisch auf Position gehalten werden. Die Standort-Genauigkeit beträgt etwa 1,5 Meter. Dies erleichtert Vermessung und Wracksuche sowie die Stationsarbeiten für die Probenahmen erheblich und macht das Arbeiten sicherer.

Die wissenschaftliche Ausrüstung beinhaltet umfangreiche Hebeeinrichtungen, modernste Forschungswinden, eine State-of-the-Art-Vermessungsanlage mit Seiten- und Voraussichtsonar, ein Sedimentlot, Fächerlot, Strömungsmesser, ein Unterwasser-Positionierungssystem, einen Hydrographenschacht zur temporären Installation von Unterwassergeräten. Die Einrichtung zur Messung der Emissionen vorbeifahrender Schiffe wird das BSH noch installieren.

Den Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern stehen drei Labore, die bei Bedarf durch weitere fünf Laborcontainer ergänzt werden können, zur Verfügung.

Hinzu kommen eine komplette Taucherausrüstung mit Taucherdruckkammer und Reinluftatemkompressor.

Für die Flachwasservermessung sind zwei zehn Meter lange Vermessungsboote vorgesehen.

Den 18 Besatzungsmitgliedern und den bis zu 15 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern, die eingeschifft werden können, stehen ausschließlich Einzelkammern mit jeweils eigener Nasszelle, modernsten

Infotainment-Systemen, Sauna und ein Fitnessraum zur Verfügung. Damit entspricht das Schiff den Anforderungen, die an die Ausstattung der Räume für die Besatzungsmitglieder in der Kauffahrteischifffahrt gestellt werden.

Seekarten: Deutscher und britischer hydrographischer Dienst kooperieren (14.09.2020)

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und der britische hydrographische Dienst United Kingdom Hydrographic Office (UKHO) kooperieren ab Oktober 2020 bei Herstellung, Laufendhaltung und Vertrieb von Seekarten im A0-Format für deutsche Gewässer. Diese Seekarten nutzt hauptsächlich die ausrüstungspflichtige Berufsschifffahrt. Durch die schnellere Übermittlung und Bereitstellung von Berichtigungen für die internationale Schifffahrt wird die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt im deutschen Seegebiet gesteigert.

Durch die Zusammenarbeit der beiden Behörden erreichen die Seekarten des BSH mehr Nutzerinnen und Nutzer als bisher, und die Behörden sparen Ressourcen durch die Arbeitsteilung bei Herstellung, Berichtigungen und Vertrieb. Das BSH ist weiterhin für den Seekarteninhalt und dessen Berichtigung verantwortlich, das UKHO übernimmt den Druck und den Vertrieb der Seekarten sowie die Bereitstellung der Berichtigungen. Bisher haben die beiden Dienste unabhängig voneinander Seekarten für das gleiche Gebiet produziert. Berichtigungen wurden vom BSH zunächst in den Nachrichten für Seefahrer gemeldet und an das UKHO weitergeleitet. Das UKHO hat anschließend Berichtigungen für ihre Seekarten veröffentlicht. Die Kooperation beider hydrographischen Dienste ermöglicht die direkte und somit schnellere Übermittlung von Berichtigungen. Das erhöht die Sicherheit und Leichtigkeit der Schifffahrt.

Vertrieb und Laufendhaltung der Kooperationskarten beginnen am 1. Oktober für zunächst fünf Seekarten. Bis Ende 2021 werden BSH und UKHO die Kooperation auf alle insgesamt 15 Seekarten im A0-Format der Nordsee ausweiten. Dafür wurden die Gebietsabdeckungen, die Seekarteninhalte und die Veröffentlichungstermine abgestimmt und Routinen für die Berichtigung der Seekarteninhalte entwickelt.

Lohnnebenkosten: Förderung wird 2021 fortgesetzt (14.09.2020)

Die Förderung der Lohnnebenkosten in der Seeschifffahrt wird auch im folgenden Jahr in unverändertem Umfang fortgeführt. Es werden weiterhin passgenau die Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung in der Bundesrepublik Deutschland erstattet. Damit besteht für die Seeschiffahrtsunternehmen, die die Voraussetzungen der Richtlinie erfüllen, Planungssicherheit bis Ende 2021. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass keine Förderlücke entsteht, bis die Evaluierung des Gesamtpaketes zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der internationalen Seeschifffahrt unter deutscher Flagge abgeschlossen ist.

Fördermittel für das nächste Jahr müssen bis zum 31.12.2020 beantragt werden. Bei Antragseingang ab dem 01.01.2021 wird zur Ermittlung der Höhe des Zuschusses der Zeitraum bis Eingang des Antrags nicht berücksichtigt. Nach dem 30.09.2021 eingehende Anträge können nicht mehr in die Förderung einbezogen werden, da für sie die Ausschlussfrist gilt. Die aktuelle Richtlinie gilt für das Kalenderjahr 2021.

Mit den Fördermaßnahmen des Bundes wird die Wettbewerbsfähigkeit der im deutschen Schiffsregister eingetragenen und im internationalen Seeverkehr eingesetzten Schiffe gestärkt. Gleichzeitig sollen Bordarbeitsplätze für Seeleute auf deutschen Handelsschiffen gesichert werden, sofern die Seeleute im deutschen Sozialversicherungssystem versichert sind.

Der Antrag auf Gewährung einer Zuwendung zur Senkung der Lohnnebenkosten 2021 ist auf www.deutsche-flagge.de unter dem Stichwort „Finanzen“ zu finden. Der Antrag kann als elektronisches Formular über die Website online ausgefüllt werden, muss jedoch weiterhin ausgedruckt, unterschrieben und im Original beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) eingereicht werden.

Messung von Schiffsabgasen (10.09.2020)

Ziel der Kampagne ist es, die Emissionen desselben Schiffs mit verschiedenen derzeit verfügbaren Messtechniken und -strategien bei denselben Umgebungsbedingungen zu messen. Dadurch soll die Meldung auffälliger Schiffe international besser harmonisiert werden. Das BSH und die anderen Projektpartner aus den Niederlanden, Schweden und Dänemark setzen dabei fünf Sniffer, ein LASER-Spektrometer, drei Ultrafeinstaub-Messgeräte und differentielle optische Absorptions-Spektroskopie (DOAS)-Techniken ein. Zusätzlich sollen vom 14.-18. September zwei Drohnen eingesetzt werden, um direkt in die Abgasfahne von Schiffen zu fliegen und die Werte zu messen. Die Wasserschutzpolizei Hamburg wird in der Zeit vermehrt Kraftstoffproben von Schiffen ziehen.

Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) gibt verbindliche Grenzwerte für die Luftverunreinigung durch Schwefeldioxid- und Stickoxid-Emissionen in den Abgasen von Schiffen vor. Hafenstaatkontrollen an Bord von Schiffen sind jedoch zeitaufwendig und dadurch für alle Beteiligten kostspielig. Um die Anzahl der überwachten Schiffe zu steigern, und Kontrollen gezielt auf solchen Schiffen einzusetzen, bei denen begründeter Verdacht einer Nichteinhaltung der Grenzwerte besteht, werden in einigen Ländern Fernmessungen eingesetzt. Dadurch wird eine Vorauswahl an Schiffen für eine Kontrolle an Bord getroffen. Verschiedene Messtechniken und Strategien wie in-situ Sniffer, drohnengetragene Sniffer und optische Fernerkundung werden eingesetzt, um die chemische Zusammensetzung der Abgasfahne zu bestimmen. Damit können Schwefeldioxid- und Stickoxid- Emissionsfaktoren abgeleitet und Verstöße nach MARPOL Anlage VI erkannt werden.

Neuer Leiter von Medico Cuxhaven (09.09.2020)

Mit Dr. Carsten Raufhake leitet seit kurzem ein fachkundiger Notfallmediziner die traditionsreiche Funkärztliche Beratungsstelle Cuxhaven. Herr Dr. Raufhake verfügt über eine 20-jährige Berufserfahrung als Anästhesist, Intensivmediziner, Schmerztherapeut und Notfallmediziner.

Der gebürtige Münsteraner ist seit Juli 2016 Chefarzt der Abteilung für Anästhesie- und Schmerztherapie der Helios Klinik Cuxhaven. Seit dem 1. September leitet Herr Dr. Raufhake das Zentrum für Anästhesie, Intensiv-, Notfallmedizin und Schmerztherapie (ZAINS) an den Standorten Cuxhaven, Cuxhaven-Sahlenburg und Nordenham.

Bevor Herr Dr. Raufhake nach Cuxhaven kam, war er an der Ubbo-Emmius-Klinik in Norden sowie als ärztlicher Leiter des Rettungsdienstes des Landkreises Aurich tätig. Zuvor zählten das Klinikum Bremerhaven-Reinkenheide, das Universitätsklinikum Münster, das Klinikum Ibbenbüren und die Helios Klinik Lengerich zu seinen beruflichen Stationen. Neben seiner ärztlichen Qualifikation hat der 50-jährige einen Abschluss als „Master of Health Business Administration“ der Universität Erlangen-Nürnberg.

Der funkärztliche Beratungsdienst Cuxhaven (Medico Cuxhaven) unterstützt und berät Seeleute bei Erkrankungen, Unfällen, Seenotfällen oder sonstigen Ereignissen, bei denen medizinischer Rat an Bord gebraucht wird. Die funkärztliche Beratung – auch Telemedical Maritime Assistance Service - TMAS genannt - ist ein wesentlicher Bestandteil des Gesundheitsschutzes für Seeleute. Die funkärztliche Beratung, die 24 Stunden rund um die Uhr zur Verfügung steht, ist kostenfrei und steht allen Schiffen weltweit zur Verfügung.

Nach dem Seeaufgabengesetz ist der Seeärztliche Dienst der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) für die funkärztliche Beratung in Deutschland zuständig. Die BG Verkehr hat diese Aufgabe an die Helios Klinik Cuxhaven delegiert. Dort wird die funkärztliche Beratung durch speziell geschulte Ärzte aus allen wichtigen Fachgebieten durchgeführt.

Die Seeleute im Blick (09.09.2020)

Die 2020er-Ausgabe von "Lass fallen Anker" spannt einen weiten Bogen an Themen rund um die Seefahrt: Von den Arbeits- und Lebensbedingungen in der Kreuzfahrtschiffahrt und den Folgen von Digitalisierung und Wachstum, über

das geplante Lieferkettengesetz und psychosoziale Hilfen für Seeleute bis hin zur praktischen Arbeit der Deutschen Seemannsmission im In- und Ausland. Eines haben die spannenden Berichte und Reportagen gemeinsam: Im Mittelpunkt stehen immer die Seeleute.

Gleich zwei Kapitäne berichten, wie sie und ihre Besatzung die Corona-Pandemie an Bord erlebt haben. Besonders eindrucksvoll ist der Bericht einer Kapitänin auf einem Containerschiff, die in ihrem früheren Berufsleben als Krankenschwester gearbeitet hat: *"Ich besorge das Nötige, da eines meiner Crew-Mitglieder eigentlich einen Arzt braucht, aber keiner ihn behandeln will, wegen einer möglichen Infektionskrankheit. [...] Der Agent schafft es nicht, einen Termin zu bekommen und so versuchen wir, mit erweiterten Medikamenten und nach Rücksprache mit Radio Medical Advice zu helfen. [...] Selbst Ärzte winken ab und verweigern Hilfe. Das entsetzt uns."*

Die Redakteure von "Lass fallen Anker" nehmen das Titelthema Kreuzfahrt unter verschiedenen Gesichtspunkten unter die Lupe. Da ist einerseits die Entertainment-Managerin, die von ihrer Sehnsucht nach der "großen Freiheit" berichtet und sagt, es gebe kaum einen besseren Job auf der Welt als an Bord ihres Kreuzfahrtschiffes. Auf der anderen Seite beschreibt ein Seemannsdiakon die harte Arbeit der Seeleute an Bord und die Schwierigkeit für ihn, in Corona-Zeiten Kontakt zur Schiffsbesatzung zu bekommen.

Und dann geht es noch um die Frage, was Seeleute eigentlich sehen wollen, wenn sie von Bord kommen? Die Antwort: Die Natur an Land, vor allem den Wald. Zumindest auf Rügen ist das so, wie Peter Leuckroth von der Sassnitzer Seemannsmission erzählt. Was auf den ersten Blick vielleicht seltsam erscheinen mag, ist absolut nachvollziehbar: Wer über viele Monate die Enge der Kammern an Bord verkraften muss, der freut sich über die Weite der Natur und empfindet es als Wohltat für die Seele.

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.

Praxistipps für mehr Cyber-Sicherheit (08.09.2020)

Auch für die Seeschifffahrt als wichtiger Teil der Logistikkette wird das Thema Cyber-Sicherheit immer wichtiger. Spätestens der Angriff mit der Schadsoftware "NotPetya" im Jahr 2017, bei dem allein bei der Maersk-Reederei ein Schaden von mehreren hundert Millionen Euro entstand, hat deutlich gemacht, welche immensen Ausmaße Cyber-Angriffe in der Seeschifffahrt haben können.

Mit der Resolution MSC.428(98) fordert die IMO Reedereien auf, sich ab 2021 vor Cyber-Risiken zu schützen. Die Schiffsbetreiber sollen entsprechende Maßnahmen in ihre bestehenden ISM-Systeme integrieren.

Das neue Rundschreiben "ISM Cyber Security" von BG Verkehr, BSH und BSI gibt einen Überblick über das Thema Cyber-Sicherheit in der Seeschifffahrt und hilft Reedereien, ein ganzheitliches Cyberrisiko-Management zu entwickeln. Als Mindestabsicherung empfehlen die drei Behörden die sogenannten IT-Grundschutzprofile des BSI zum Landbetrieb und zum Schiffsbetrieb. Diese Muster-Sicherheitskonzepte enthalten konkrete Empfehlungen für IT-Sicherheitsmaßnahmen an Bord und an Land.

Schutzausrüstung richtig anlegen (28.08.2020)

Wie schützt man sich an Bord, wenn der Verdacht auf eine Infektionskrankheit bei einer Person an Bord besteht? Diese Frage ist in der Seefahrt nicht neu, aber durch die Covid-19-Pandemie wieder in das Bewusstsein der Seeleute gerückt. Das im Herbst neu erschienene Medizinische Handbuch See des Seeärztlichen Dienstes gibt dazu konkrete Antworten und wird jetzt durch ein neues Video erweitert.

>

Der beste Schutz gegen ansteckende Infektionen an Bord ist regelmäßiges Händewaschen, Desinfizieren und Tragen der persönlichen Schutzausrüstung (PSA) wie Handschuhe, Mund-Nasen-Maske und Schutzbrille. Die beste Schutzausrüstung hilft aber nur, wenn Seeleute sie richtig an- und ablegen. Dabei hilft das neue Video des Seeärztlichen Dienstes *"An- und Ablegen der persönlichen Schutzausrüstung (PSA)"*. Der gut dreiminütige Lehrfilm

erklärt unter anderem, in welcher Reihenfolge die Schutzausrüstung abgelegt werden muss, damit es zu keinen ungewollten Infektionen kommt.

Seeleute können sich das Video auf Deutsch und Englisch über einen QR-Code oder über den Link <https://www.medizinisches-handbuch-see.de/Schutzausruestung.html> abrufen. Der Film ist Bestandteil des Medizinischen Handbuches See, das die zentrale Praxishilfe zur medizinischen Versorgung an Bord von Seeschiffen ist.

Da das Video nach dem Erscheinen der deutschen Ausgabe des Medizinischen Handbuches See konzipiert wurde, fehlt dort der QR-Code. Die Nutzer des Handbuches sollten den QR-Code auf den Seiten 26 und 485 einkleben. In der englischen Ausgabe des Handbuches, das in Kürze erscheint, ist der neue QR-Code schon enthalten.

Schiffsrecycling: Gefahrstoffliste erforderlich (10.08.2020)

Bis spätestens zum Ende des Jahres 2020 müssen auf international fahrenden Schiffen ab 500 BRZ eine Bescheinigung des Gefahrstoffinventars (IHM-Bescheinigung) des Flaggenstaates sowie eine genehmigte Inventarliste der eingebauten Gefahrstoffe an Bord vorhanden sein. Diese Vorgabe ergibt sich aus der Verordnung EU 1257/2013 zum Recycling von Schiffen. Nähere Informationen finden Sie in unserem ISM-Rundschreiben 03/2019.

Für Mitarbeiter von Reedereien gilt: Bitte beauftragen Sie eine Klasse oder Gutachter mit der Erstellung der IHM-(Gefahrstoff-)Bescheinigung, falls noch nicht geschehen.

Tag des Seefahrers 2020 (25.06.2020)

Seeleute arbeiten normalerweise rund sechs Monate an Bord und erholen sich dann in ihrem Urlaub von der herausfordernden Schichtarbeit auf Seeschiffen. Wegen der Corona-Pandemie sind Crew-Wechsel an vielen Orten auf der Welt nicht oder nur sehr erschwert möglich. Dadurch erhöht sich die Arbeitsdauer an Bord auf teilweise über ein Jahr - am Stück! Die zermürbende Ungewissheit, wann man endlich an Bord abgelöst wird, drückt auf die Seele vieler Seeleute. Der Warentransport über See geht unterdessen weiter – muss weitergehen, um die Menschen auf den Teilen der Erde zu versorgen und die Wirtschaft am Laufen zu halten. Doch nur geistig und körperlich voll einsatzfähige Seeleute können eine sichere Schifffahrt gewährleisten.

Deshalb konzentriert sich die IMO mit ihrem diesjährigen Tag des Seefahrers auf den Ursprung dieses Gedenktages: "Seeleute sind systemrelevant". Seeleute können am 25. Juni in den sozialen Medien unter #SeafarersAreKeyWorkers ihre Erfahrungen während der Pandemie mit anderen teilen. Außerdem geht es darum, Seeleuten in diesen außergewöhnlichen Zeiten Anerkennung und Dank für ihre Arbeit entgegenzubringen.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) appelliert in einer Pressemeldung erneut an die Regierungen weltweit, Crew-Wechsel wieder möglich zu machen, damit sich die untragbare Lage der Seeleute nicht weiter zuspitzt. Dafür hat die IMO zusammen mit dem VDR und vielen anderen Beteiligten der Schifffahrt ein Verfahren zum sicheren Crew-Wechsel entwickelt und veröffentlicht. Auch ver.di und die weltweit tätige Seeleutegewerkschaft ITF setzen sich auf verschiedenste Weise lokal und global für Seeleute ein und haben so unter anderem für wichtige medizinische Versorgung von Seeleuten in Not gesorgt. Doch der VDR konstatiert: "Mittlerweile warten 200.000 Seeleute auf Schiffen auf Ablösung, weitere 200.000 an Land auf ihren Einsatz an Bord". Auch wenn einige Länder, zu denen auch Deutschland gehört, Crew-Wechsel mittlerweile organisiert haben, bleiben diese noch die Ausnahme.

Ein wichtiger Anlaufpunkt für Seeleute bleiben die Seemannsmissionen. Allerdings findet auch hier vielerorts kein regulärer Betrieb statt. Mit Bordbesuchen und -lieferungen versuchen die Mitarbeiter der Seemannsmissionen seelisch und verpflegend zu unterstützen. Damit die Seelsorge auch kontaktlos möglich ist, bietet die Deutsche Seemannsmission auf der neu eingerichteten Website <https://www.dsm.care/> eine Chat-Seelsorge für Seeleute. Denn gerade jetzt in Zeiten der Corona-Pandemie brauchen die Seeleute alle Unterstützung: auf politischer und auf menschlicher Ebene.

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.

Bedeutung der Meere für Klimaschutz und Energiewende (08.06.2020)

Zur Pressemitteilung gelangen Sie hier.

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“.

Aktion für Seeleute in Zeiten von COVID-19 (30.04.2020)

Zum **Tag der Arbeit am 1. Mai 2020** sollen in einer Kampagne der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) und der Internationalen Schifffahrtskammer (ICS), hier in Deutschland gemeinsam mit ihrem deutschen Tochterverband dem Verband Deutscher Reeder (VDR), **um 12 Uhr Ortszeit** Schiffe in allen Häfen der Welt ihre **Hörner ertönen** lassen. Mit dieser Aktion wird auf die Bedeutung der Arbeit von Seefahrern gerade in der Pandemie aufmerksam gemacht. Die Schifffahrt trägt einen wichtigen Teil dazu bei, dass die globalen Versorgungsketten nicht abbrechen. Doch gerade während der Corona-Pandemie stehen auch die Seeleute vor besonderen Belastungen wie die Sorge um ihre Familien und ihre eigene Gesundheit sowie Schwierigkeiten beim Crewwechsel und der Heimschaffung.

Dazu sagte auch der VDR-Präsident Alfred Hartmann: „Eine sehr gute Aktion, den Seeleuten gilt unsere Hauptsorge. Die Männer und Frauen an Bord, denen es in dieser Zeit besonders schwerfällt, fernab von Familien zu sein, leisten gerade jetzt einen enorm wichtigen Dienst, für den wir alle dankbar sein sollten.“

Auch Guy Platten, der Generalsekretär des ICS erläutert diese Solidaritätsbekennung für Seeleute: „Das Erklingen der Schiffshörner in den Häfen an jenem Tag, an dem die Welt dem Beitrag der Arbeiter Anerkennung zollt, ist ein idealer Weg, uns alle an ihre Aufopferung zu erinnern. Sie sind die Helden zu See.“

Bevor das Horn ihres Schiffes ertönt, stellen Sie bitte sicher, dass dies in dem Hafen gestattet ist.

Wir haben zu vielen Fragen und Antworten rund um die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge einen speziellen FAQ-Bereich zusammengestellt.

Notfallkarten für die Praxis: Ihre Mitarbeit ist gefragt (30.04.2020)

Der Seeärztliche Dienst hat im November mit seinem "Medizinischen Handbuch See" das neue Standardwerk für die medizinische Versorgung an Bord von deutschflaggen Handelsschiffen veröffentlicht. Als Ergänzung für dieses Buch entwickelt derzeit eine Studentin der Hochschule für Angewandte Wissenschaften (HAW) Hamburg für den Seeärztlichen Dienst Notfallkarten, die nautischen Offizieren und Kapitänen praktische Hilfe bei medizinischen Notfällen an Bord geben wird.

Ähnliche Notfallkarten gibt es zwar jetzt schon zum Beispiel für Notfallsanitäter. Die Situation an Bord ist aber eine ganz andere als an Land: Nautiker haben während ihres Studiums nur eine kurze medizinische Grundausbildung erhalten und auf See kann es Stunden oder sogar Tage dauern, bis professionelle Hilfe von außen vor Ort eintrifft. Außerdem ist die medizinische Ausstattung an Bord schon aus Platzgründen begrenzt.

Die Notfallkarten für die Seeschifffahrt sollen auf Deutsch und Englisch erscheinen und kurz, übersichtlich und vor allem praxisnah sein. Mit einer Online-Umfrage will der Seeärztliche Dienst herausfinden, was sich die zukünftigen Nutzer für die Notfallkarten wünschen - zum Beispiel, welches Format am praktischsten ist.

Wenn Sie:

- Kapitän oder nautischer Schiffsoffizier sind,
- weltweit fahren und
- auf Seeschiffen mit einer deutschen Bordapotheke unterwegs sind,

nehmen Sie bitte an der 5-minütigen Umfrage teil:

Die Umfrage ist am 16.06.2020 beendet worden. Es haben insgesamt 125 Personen an der Umfrage teilgenommen – vielen Dank!

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.

Stiftung verlängert Antragsfrist für Ausbildungs-Förderung (02.04.2020)

Die Stiftung "Schifffahrtsstandort Deutschland" fördert seit 2013 die nautische und technische Berufsausbildung und Qualifizierung durch Ausfahrten der Patente auf Schiffen unter deutscher Flagge. Dafür stellen Reedereien jedes Jahr einen Antrag für vier Quartale und erhalten daraufhin für die Berufsausbildung bis zu 10.500 € und die Qualifizierung bis zu 24.000 € jährlich finanzielle Unterstützung, die aus der Zahlung der Ablösebeiträge zeitweise ausgeflaggter Schiffe gespeist wird. Dazu mehr in der Rubrik "Finanzen".

Die derzeitigen Ereignisse im Zusammenhang mit der Eindämmung des Coronavirus stellen die Schifffahrtsbranche vor große Herausforderungen. Die landseitig angestellten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen vieler Reedereien arbeiten gerade im Homeoffice und sind nur eingeschränkt im Stande, die Antragsstellung für diese Förderung im gewohnten Umfang und Zeitrahmen umzusetzen. Deshalb wurde die Antragsfrist auf den 30. Juni 2020 18:00 Uhr verschoben. Damit möchte die Stiftung gewährleisten, dass auch unter diesen außergewöhnlichen Umständen alle Reedereien die Möglichkeit haben, die bewährte Förderung der beruflichen Ausbildung auf deutschflaggen Schiffe in Anspruch zu nehmen.

Kein EU-Exportstopp für medizinische Schiffsausrüstung (23.03.2020)

Wegen der aktuellen Corona-Pandemie hatte die EU-Kommission vor kurzem beschlossen, den Export von medizinischer Schutzausrüstung nur nach vorheriger behördlicher Ausfuhrgenehmigung zuzulassen (Durchführungsverordnung (EU) 2020/402 vom 14.03.2020). Daraufhin konnten einige Apotheken nicht mehr ungehindert die vorgeschriebenen Handschuhe oder Mundschutz als Teil der medizinischen Ausstattung an Bord von deutschflaggen Seeschiffen ausliefern.

Die Generaldirektionen Mobilität und Verkehr (GD Move) sowie Steuern und Zollunion (GD TAXUD) der EU-Kommission haben jetzt in einem gemeinsamen Schreiben vom 23. März an den Verband Deutscher Reeder klargestellt, dass medizinische Schutzausrüstung für Seeschiffe **nicht** unter die aktuelle Export-Einschränkung fällt. Der Grund dafür ist eine Sonderregelung für Schiffsausrüstung. Nach Artikel 269 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 2013/952 (EU-Zollkodex) unterliegen "Waren, die mehrwertsteuerfrei zur Bevorratung von Schiffen geliefert werden" nicht den Zollformalitäten für die Ausfuhr aus dem EU-Zollgebiet - und damit auch nicht den aktuellen Exportbeschränkungen für medizinische Schutzausrüstung.

Schiffsausrüstende Apotheken können damit ungeachtet von Zollbeschränkungen weiterhin medizinische Schutzausrüstung an Bord von Seeschiffen ausliefern und versenden.

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

Die Empfehlungen zu den medizinischen Räumlichkeiten dienen vor allem als Orientierungshilfe bei Einflagung 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 Dombia-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: Neue Publikation zum Umgang mit 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.

Bilanz-Pressekonferenz des BSH (23.01.2020)

Die Taufe des neuen Vermessungs-, Wracksuch und Forschungsschiffes ATAIR, neue Entwicklungen in der Offshore-Windenergie, der Ausbau des Messnetzes für Schiffsemissionen sowie Unterwasserschallmessungen in Nord- und Ostsee waren einige der Themen, die die Arbeit des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie im Jahr 2019 beschäftigten.

Wir laden Sie herzlich ein zur

Bilanz-Pressekonferenz 2018 am Mittwoch, **29. Januar 2019**,
um 11.00 Uhr im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie,
Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg

Dr. Karin Kammann-Klippstein, Präsidentin der zentralen maritimen Behörde Deutschlands, wird die wesentlichen Entwicklungen des vergangenen Jahres vorstellen.

Als weitere Ansprechpartner stehen Ihnen Dr. Bernd Brügge, Vizepräsident und Leiter der Abteilung „Meereskunde“, Dr. Nico Nolte, Leiter der Abteilung „Ordnung des Meeres“, Thomas Dehling, Leiter der Abteilung „Nautische Hydrographie“, und der Leiter der Abteilung „Schifffahrt“, Jörg Kaufmann, zur Verfügung.

Wir freuen uns auf Ihr Kommen! Bitte informieren Sie uns kurz per Mail (presse@bsh.de) oder telefonisch (040-3190-1010) über Ihre Teilnahme.