

Wir haben für Sie die am häufigsten gestellten Fragen zur deutschen Flagge zusammengestellt. Zur Orientierung haben wir die Fragen thematisch nach den Rubriken dieser Homepage gegliedert:

Flagge - Register

- Muss ich ein Schiff bei einer Einflaggung umbauen?

Nein, bei einem guten und sicheren Schiff sind keine Umbauten notwendig. Im nautisch-technischen Bereich gibt es nur noch wenige zusätzliche europäische Sicherheitsanforderungen, die über den internationalen Standard hinausgehen. Außerdem sind gleichwertige alternative Lösungen möglich. Im Einzelfall können auch Übergangsregelungen für die Umsetzung der deutschen und europäischen Sicherheitsvorschriften vereinbart werden. Eine Auflistung der Schiffssicherheitsstandards unter deutscher Flagge finden Sie auf unseren Einflaggungs-Seiten.

- Wer hilft mir bei einem Flaggenwechsel, die zuständigen Ansprechpartner in den Behörden zu finden?

Auf unseren Einflaggungs-Seiten finden Sie jeweils unter "Kontakte zum Thema" auf der linken Seite Ihre zuständigen Ansprechpartner. Außerdem finden Sie auf dieser Website im blauen Balken oberhalb des Titelbildes die Funktion "Ansprechpartner". Dort können Sie gezielt mit Schlagwörtern nach den zuständigen Fachleuten suchen.

Besatzung

- Was ist der Unterschied zwischen dem Seearbeitsübereinkommen (MLC) und dem Seearbeitsgesetz?

Das Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention, kurz: MLC) ist ein internationaler völkerrechtlicher Vertrag, der weltweit Mindeststandards für die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten setzt. Das Seearbeitsgesetz ist ein deutsches Gesetz, mit dem die internationalen Vorgaben in nationales Recht umgesetzt wird.

- Wie muss ein Heuervertrag aussehen, damit er konform mit dem Seearbeitsübereinkommen und dem Seearbeitsgesetz ist?

Die Mindestinhalte eines Heuervertrages sind in § 28 des Seearbeitsgesetzes geregelt. Als Hilfestellung haben wir einen Muster-Heuervertrag für die deutsche Flagge entwickelt.

- Wer ist für die Zulassung von privaten Arbeitsvermittlungsdiensten für Seeleute zuständig?

Für private Arbeitsvermittler für Seeleute ist der jeweilige Staat, in dem das Unternehmen seinen Geschäftssitz hat, zuständig. Vermittlungsdienste benötigen nur eine Zulassung des jeweiligen Sitzstaates. Vermittlungsdienste für Seeleute mit Sitz in Deutschland benötigen eine Zulassung der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr. Weitere Informationen dazu finden Sie bei uns unter "Arbeitsvermittlung Seeleute".

- Wie muss ich ein Schiff unter deutscher Flagge besetzen?

Die Schiffsbesetzung variiert von Schiff zu Schiff. Nach der Schiffsbesetzungsverordnung muss der Kapitän immer ein Staatsbürger eines EU- oder EWR-Staates sein, aber eine pauschale Vorgabe für eine Minimal-Besatzung je nach Schiffstyp und Fahrtgebiet gibt es nicht. Der Reeder macht einen Besetzungsvorschlag, den die Verwaltung prüft. Die Fachleute der Dienststelle Schiffssicherheit beraten Sie gerne. Unter Schiffsbesetzung finden Sie dazu weitere Informationen.

- Gilt auf einem Schiff unter deutscher Flagge automatisch deutsches Tarifrecht?

Nein, der deutsche Heuertarifvertrag See (HTV See) und der Manteltarifvertrag See (MTV See) gilt nur, wenn sowohl der Reeder in der Tarifgemeinschaft des Verbandes Deutscher Reeder ist als auch der Seemann Mitglied der Seeleutegewerkschaft ver.di ist (sogenannte doppelte Tarifbindung). Ausführliche Informationen zur Anwendung und Rechtswirkung von Tarifverträgen in der Seeschifffahrt finden Sie auf unserer Website.

- Wieviel Urlaub und Ausgleich für Überstunden und Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit steht mir als Seemann auf Schiffen unter deutscher Flagge zu?

Jeder Seemann hat einen Mindestanspruch von 30 Kalendertagen Urlaub pro Jahr (§ 57 des Seearbeitsgesetzes). Je nach individueller Arbeitsleistung kommen noch Ausgleichstage für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit (§ 52 des Seearbeitsgesetzes) und für Überstunden hinzu. In der Praxis wird dieser Freizeitausgleich häufig zusammen mit dem Urlaub gewährt. Beispielsweise sieht der Manteltarifvertrag See (MTV-See) einen pauschalisierten Urlaub/Freizeitausgleich von 12,5 Tagen/Monat vor. In diesem Fall sind alle Ansprüche des Seemanns auf Urlaub, Freizeit- und Überstundenausgleich abgegolten.

Ausbildung - Befähigung

- Ich will zur See fahren. Wo kann ich mich informieren?
- Ich suche einen Arbeitsplatz auf See, an wen kann ich mich wenden?
- Ich habe ein ausländisches Befähigungszeugnis und will jetzt unter deutscher Flagge fahren. An wen muss ich mich wenden?
- Wie kann ich mich zur vereinfachten Prüfung Seefunk anmelden?
- Wie kann ich mich auf die vereinfachte Prüfung Seefunk GOC / ROC / UBZ im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie vorbereiten?
- Wo finde ich Informationen zu den zugelassenen Lehrgängen?
- Ersetzt der Seeleute-Ausweis mein Seefahrtsbuch?
- Muss ich den Seeleute-Ausweis zwingend beantragen?
- Welche Ärzte in Deutschland und im Ausland sind für ein Seediensttauglichkeitszeugnis zugelassen?
- Wie kann ich meine Befähigungszeugnisse in der Gültigkeitsdauer verlängern?
- Kann ich die Gültigkeit meines Befähigungszeugnisses verlängern, auch wenn diese bereits abgelaufen ist?
- Wie kann ich meine Seefahrzeiten nachweisen?
- Ich fahre auf einem Behördenschiff. Muss ich bei der Gültigkeitsverlängerung meines Befähigungszeugnisses etwas beachten?
- Muss ich meinen Befähigungsnachweis als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff (SSO) verlängern lassen?
- Muss ich als Erster Offizier gefahren sein, um das Befähigungszeugnis zum Kapitän ohne Einschränkungen zu erlangen?
- Wie wird die Fahrtzeit als Leiter der Maschinenanlage auf Schiffen mit weniger als 3.000 kW Antriebsleistung für das Ausfahren zum Leiter der Maschinenanlage ohne Einschränkungen angerechnet?
- Wie kann ich als Inhaber eines deutschen nautischen Befähigungszeugnisses meine Kenntnisse über ARPA, ECDIS, Bridge Ressource Management (BRM) und Führungskräfte-Training nachweisen?

Ich will zur See fahren. Wo kann ich mich informieren? Informationen speziell für junge Leute und Reedereien finden Sie auf www.machmeer.de. Auch die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V und die Zentrale Heuerstelle Hamburg beraten gerne zu maritimen Ausbildungen und Berufen. Ebenso informieren diese Website über Ausbildung und Befähigung sowie der Verband Deutscher Reeder auf seiner Website über Karrieren in der Seeschifffahrt.

Ich suche einen Arbeitsplatz auf See, an wen kann ich mich wenden? Die Heuerstelle informiert, berät und vermittelt gebührenfrei Fach- und Führungskräfte der Seeschifffahrt. Es gibt auch private Arbeitsvermittlungsdienste in der Seeschifffahrt.

Ich habe ein ausländisches Befähigungszeugnis und will jetzt unter deutscher Flagge fahren. An wen muss ich mich wenden? Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie in Hamburg ist für die Anerkennung ("Endorsement") von ausländischen Befähigungszeugnissen für den Dienst auf Schiffen unter deutscher Flagge zuständig. Weitere Informationen finden Sie unter Anerkennung ausländischer Bescheinigungen.

Wie kann ich mich zur vereinfachten Prüfung Seefunk anmelden? Informationen hierzu finden Sie unter Fortbestand der Befähigung für den Seefunkdienst.

Wie kann ich mich auf die vereinfachte Prüfung Seefunk GOC / ROC / UBZ im Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie vorbereiten? Auf dem Markt wird verschiedene Literatur zum Erwerb von Seefunkzeugnissen angeboten.

Die offiziellen Fragenkataloge für die Ausübung des Seefunkdienstes auf Schiffen, die nicht dem SOLAS-Übereinkommen unterliegen und die am GMDSS teilnehmen, der Fragenkatalog SRC und der Fragenkatalog LRC, bieten eine umfassende Grundlage für die Vorbereitung auf die vereinfachte Prüfung Seefunk.

Für das GOC sind die Fragenkataloge LRC und SRC prüfungsrelevant; für das ROC / UBZ ist es der Fragenkatalog SRC.

Die Teilnahme an einem zugelassenen Wiederholungslehrgang ist für diejenigen empfehlenswert, die sich die Kenntnisse nicht im Eigenstudium erarbeiten und darüber hinaus praxisorientierte Fertigkeiten erwerben möchten. Informationen zu den zugelassenen Seefunk-Lehrgängen finden Sie unter Zugelassene Lehrgänge.

Abkürzungen:

ROC = Restricted Operator's Certificate / Beschränkt Gültiges Betriebszeugnis für Funker

GOC = General Operator's Certificate / Allgemeines Betriebszeugnis für Funker

UBZ = UKW-Betriebszeugnis für Funker

SRC = Short Range Certificate / Beschränkt Gültiges Funkbetriebszeugnis

LRC = Long Range Certificate / Allgemeines Funkbetriebszeugnis

Wo finde ich Informationen zu den zugelassenen Lehrgängen? Alle vom BSH zugelassenen Lehrgänge finden Sie unter Zugelassene Lehrgänge.

Ersetzt der Seeleute-Ausweis mein Seefahrtbuch? Nein, deutsche Seefahrtbücher werden nicht mehr ausgegeben; Seefahrtzeiten werden mit Dienstbescheinigungen dokumentiert. Eine Muster-Dienstbescheinigung finden Sie hier.

Muss ich den Seeleute-Ausweis zwingend beantragen? Nein, der Ausweis ist freiwillig und keine Voraussetzung für den Dienst auf Kauffahrteischiffen („Handelsschiffen“) unter deutscher Flagge. Er ist in bestimmten Ländern aber von Vorteil und zum Teil erforderlich. Informationen zum Seeleute-Ausweis finden Sie unter Seeleute-Ausweis.

Welche Ärzte in Deutschland und im Ausland sind für ein Seediensttauglichkeitszeugnis zugelassen? Ein Verzeichnis der zugelassenen Ärzte finden Sie unter Zugelassene Ärzte.

Wie kann ich meine Befähigungszeugnisse in der Gültigkeitsdauer verlängern? Die Verlängerung der Gültigkeit müssen Sie beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) schriftlich per Post oder persönlich beantragen. Informationen insbesondere zu den einzureichenden Nachweisen finden Sie unter Gültigkeitsverlängerung.

Kann ich die Gültigkeit meines Befähigungszeugnisses verlängern, auch wenn diese bereits abgelaufen ist? Ja, auch wenn die Gültigkeit Ihres Befähigungszeugnisses abgelaufen ist, kann das BSH auf Antrag ihr Befähigungszeugnis verlängern, wenn zum Zeitpunkt der Antragstellung alle Voraussetzungen zur Gültigkeitsverlängerung vorliegen. Informationen insbesondere zu den einzureichenden Nachweisen finden Sie unter Gültigkeitsverlängerung.

Wie kann ich meine Seefahrtzeiten nachweisen? Informationen insbesondere zu den einzureichenden Nachweisen finden Sie unter Seefahrtzeiten und Schiffe.

Ich fahre auf einem Behördenschiff. Muss ich bei der Gültigkeitsverlängerung meines Befähigungszeugnisses etwas

beachten? Ja, Informationen insbesondere zu den einzureichenden Nachweisen finden Sie unter Seefahrtzeiten und Schiffe.

Muss ich meinen Befähigungsnachweis als Beauftragter für die Gefahrenabwehr auf dem Schiff (SSO) verlängern lassen? Nein, SSO Befähigungsnachweise werden unbefristet erteilt. Auf Anfrage an zeugnisse@bsh.de erhalten Sie ein entsprechendes Bestätigungsschreiben.

Muss ich als Erster Offizier gefahren sein, um das Befähigungszeugnis zum Kapitän ohne Einschränkungen zu erlangen? Nein, zusätzlich zu den Seefahrtzeiten für den Erwerb des Befähigungszeugnisses zum Ersten Offizier müssen Sie mindestens 24 Monate als Nautischer Wachoffizier oder Erster Offizier fahren. Dabei werden Seefahrtzeiten als Erster Offizier doppelt angerechnet.

Wie wird die Fahrtzeit als Leiter der Maschinenanlage auf Schiffen mit weniger als 3.000 kW Antriebsleistung für das Ausfahren zum Leiter der Maschinenanlage ohne Einschränkungen angerechnet? Auf Antrag werden Ihnen bis zu 6 Monate als Seefahrtzeit als Zweiter Technischer Schiffsoffizier angerechnet.

Wie kann ich als Inhaber eines deutschen nautischen Befähigungszeugnisses meine Kenntnisse über ARPA, ECDIS, Bridge Ressource Management (BRM) und Führungskräfte-Training nachweisen? Ihre Kenntnisse über ECDIS und ARPA, werden mit einem der folgenden deutschen Befähigungszeugnisse ohne Einschränkung hinsichtlich ARPA und ECDIS (gemäß der Anlage zum STCW-Übereinkommen) bestätigt:

- Nautischer Wachoffizier (Regel II/1),
- Erster Offizier / Kapitän (Regel II/2) oder
- Küstennahe Fahrt (Regel II/3).

Ihre Kenntnisse über BRM und Führungskräfte-Training werden ebenfalls mit einem der oben genannten Befähigungszeugnisse bestätigt.

Zusätzliche Bescheinigungen über eine Fortbildung in ECDIS, ARPA, BRM oder Führungskräfte-Training sind daher nicht erforderlich. Auf Anfrage an zeugnisse@bsh.de erhalten Sie ein entsprechendes Bestätigungsschreiben.

Sozialversicherung

- Ich bin Seemann und bin bis jetzt unter ausländischer Flagge gefahren. Wenn ich jetzt unter deutscher Flagge fahre, was habe ich dann von der deutschen gesetzlichen Sozialversicherung?

Die gesetzliche Sozialversicherung in Deutschland bietet eine hohe soziale Absicherung, die private Versicherungen allein nicht leisten können. Beispielsweise sind die Leistungen der gesetzlichen Unfallversicherung bei Arbeitsunfällen sehr umfangreich. Weitere Informationen finden Sie unter "Rentenversicherung".

- Was muss ich als Arbeitgeber bei der Rentenversicherung beachten?

Für die deutschen und europäischen Seeleute sind elektronische Meldungen zur gesetzlichen Sozialversicherung abzugeben. Wenn die nichteuropäischen Seeleute von der Versicherungspflicht in der Rentenversicherung befreit werden sollen, müssen entsprechende Anträge bei der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See gestellt werden.

Sicherheit (Safety - Security)

- Was muss ich als Reeder beachten, wenn ich auf meinem deutschflaggen Schiff privates bewaffnetes Sicherheitspersonal gegen Piraten einsetzen will?

Sie müssen darauf achten, dass das Bewachungsunternehmen, bei dem das bewaffnete Sicherheitspersonal angestellt ist, eine Zulassung des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle hat. Zudem müssen Sie beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) einen Zusatz zum Gefahrenabwehrplan (SSP) beantragen

und den Einsatz des Sicherheitspersonals dem deutschen Point of Contact melden. Hier finden Sie weitere Informationen zu privatem bewaffneten Wachpersonal.

- Wo erhalte ich aktuelle ISM-Infos für die deutsche Flagge?

Unsere ISM-Rundschreiben enthalten aktuelle Informationen über den sicheren Schiffsbetrieb unter deutscher Flagge. Gerne nehmen wir Sie auch in unseren E-Mail-Verteiler die ISM-Rundschreiben auf - bitte schreiben Sie uns dazu eine kurze E-mail: ism@bg-verkehr.de.

Container-Verladung Wiegemethoden

- Darf der Container nach Methode 1 auch auf einem Fahrzeug verwogen werden?

Ja, Ziff 11.1 des Rundschreibens MSC.1/1475 ist zu beachten.

- Wie ist die Zertifizierung für Anwender der Methode 2 geregelt?

Die Anwendung der Methode 2 ist eine Alternative zur Verwiegung des gepackten Containers. Bei der Berechnungsmethode sind die Einzelmassen der Ladung, des Stau- und Zurrmaterials sowie das Tara des Containers zusammenzurechnen.

Anwender dieser Methode müssen für die Anwendung der Methode 2 zertifiziert sein. Eine laufende Qualitätszertifizierung (z.B. ISO 9001, ISO 28001) oder die Anerkennung als AEO werden von der BG Verkehr als ausreichend angesehen. Eine spezielle Zertifizierung nur für die Bruttomassebestimmung von Frachtcontainern wird nicht verlangt und es gibt darüber hinaus in Deutschland auch kein Genehmigungs- oder Registrierungsverfahren für Anwender der Methode 2.

Unternehmen, die nicht über eine gültige Qualitätszertifizierung verfügen, können die Methode 2 anwenden, wenn sie sich an das von der BG Verkehr zur Verfügung gestellte Musterverfahren halten.

- Können bei Methode 2 Herstellerangaben zu den Einzelmassen verwendet werden?

Die Verwendung von Herstellerangaben zu den Einzelmassen von verpackter Ladung oder verwendeten Stau- oder Zurrmaterial ist zulässig. Es wird aber dringend empfohlen, die Angaben in Abständen durch eigene Verwiegungen zu überprüfen.

- Darf Methode 2 auch bei Schnittholz angewendet werden?

Dagegen bestehen keine Bedenken. Lediglich bei bestimmten Ladungsgütern wie Schrott und Massengut ist Methode 2 ungeeignet.

- Wie ist Nettomasse (Tara) des Containers bei Methode 2 zu ermitteln?

Die Nettomasse (Tara) kann von der Containertür abgelesen oder aus einer von der Reederei ggf. zur Verfügung gestellten Liste übernommen werden. Dies gilt auch bei Angabe des Gewichts für Leercontainer.

Wiegeeinrichtungen

- Wie sind die Anforderungen an Waagen zur Bestimmung der Bruttomasse von Frachtcontainern geregelt?

In Deutschland müssen Waagen, die für die Verwiegung gepackter Container verwendet werden der Genauigkeitsklasse III (IV) der EU-Richtlinie 2014/31/EU entsprechen.

Bei Anwendung der Methode 2 sind Waagen der Genauigkeitsklasse III zu verwenden.

- Müssen die Waagen geeicht sein?

Eichung ist keine Voraussetzung für den Einsatz von Waagen zur Bruttomassebestimmung von Frachtcontainern. Die Waagen müssen kalibriert und zertifiziert sein. Bei anderweitiger Verwendung, z.B. als öffentliche Waage oder

zur Preisermittlung, kann aber aufgrund eichrechtlicher Vorschriften Eichpflicht bestehen. Vor Beschaffung einer Waage, muss daher genau geprüft werden, für welche Zwecke sie verwendet werden soll.

- Gibt es zusätzliche Toleranzen?

Die Bruttomasse ist möglichst genau zu bestimmen. Toleranzen sind durch die Ungenauigkeiten (Verkehrsfehlergrenzen) der verwendeten Waagen bestimmt. Bei Kontrollen werden sowohl die Verkehrsfehlergrenze der Kontrollwaage wie auch Besonderheiten des zu kontrollierenden Containers berücksichtigt werden.

Unterschiedliche Staaten

- Welches Recht gilt, wenn der Verlader den Container in Land A packt und wiegt, aber in Land B auf ein Schiff bringt?

Der Verlader in Land A muss nach den dortigen Rechtsvorschriften und auf Basis SOLAS arbeiten, d.h. er muss kalibrierte Wiegeeinrichtungen der Genauigkeitsfestlegungen von Land A verwenden und - bei Anwendung von Methode 2 - nach der Regelung des Landes A zertifiziert sein. Land B muss bei etwaigen Kontrollen die in Land A getroffenen Regelungen berücksichtigen.

Übermittlung der verifizierten Bruttomasse

- Wie ist die verifizierte Bruttomasse zu übermitteln?

Die verifizierte Bruttomasse muss durch den Verlader in einem Beförderungspapier dokumentiert werden. Das Dokument kann Bestandteil der Versandanweisungen an die Reederei sein oder eine getrennte Mitteilung darstellen. Die Dokumentation kann auch elektronisch erfolgen. In jedem Fall muss sie von einer vom Verlader bevollmächtigten Person unterzeichnet sein. Die Unterschrift kann bei elektronischer Übermittlung durch - einfache - elektronische Signatur erfolgen SOLAS VII/2: *„Die Bezugnahme auf Dokumente in dieser Regel schließt die Verwendung der elektronischen Datenverarbeitung (EDV) und von Übertragungsverfahren des elektronischen Datenaustausches (EDI) als Unterstützung der papiergebundenen Dokumentation nicht aus.“*

- Was bedeutet "rechtzeitige" Übermittlung?

Die verifizierte Bruttomasse muss so rechtzeitig an die Reederei übermittelt werden, dass ausreichend Zeit verbleibt, um einen ordnungsgemäßen Stauplan zu erstellen. Dies kann von Reederei zu Reederei unterschiedlich sein und hängt in großem Maße von der jeweiligen Schiffsgröße ab. Was "rechtzeitig" ist, legt die jeweilige Reederei daher für sich selber fest. Staatlicherseits wird es hierzu keine Vorgaben geben.

Kontrollen

- Wie werden die Kontrollen aussehen?

Es wird eine stichprobenartige Kontrolle der Staupläne im Hinblick auf das Verladeverbot für Container ohne Angabe der verifizierten Bruttomasse geben. Kontrollverwiegungen werden in Deutschland nach pflichtgemäßem Ermessen und in enger Anlehnung an die Kontrollpraxis der europäischen Nachbarstaaten durchgeführt. Wenn Kontrollen durchgeführt werden, dann wird dies rechtzeitig vor dem Beladungsvorgang geschehen, um den Reedern die Möglichkeit einzuräumen, ggf. den Stauplan zu korrigieren und über die Beladung zu entscheiden.

- Wer trägt die Kosten bei Kontrollen?

Wenn stichprobenartig Kontrollverwiegungen ohne Beanstandung durchgeführt wurden, trägt die Kosten der Bund. Ansonsten werden die Kosten in Rechnung gestellt.

Konsequenzen bei Nichteinhaltung der Vorgaben

- Was passiert, wenn bei Verladung des Containers keine bestätigte Bruttomasse vorliegt?

Der Container darf nicht verladen werden und bleibt stehen.

- Was passiert mit dem Container, wenn sich bei einer Kontrollverwiegung zeigt, dass die tatsächliche Bruttomasse erheblich von den Angaben abweicht?

Sollte bei einer Kontrolle festgestellt werden, dass die Bruttomasse falsch angegeben wurde, gibt es ein Verladeverbot, das solange gilt, bis die verifizierte Bruttomasse vorliegt. Privatrechtlich sind die Konsequenzen abhängig von den Regelungen, die durch die jeweiligen Vertragspartnern getroffen wurden. Der Kapitän entscheidet letztendlich, ob ein Container bei verspäteter Vorlage der verifizierten Bruttomasse noch verladen werden kann.

Bau - Ausrüstung

- Was muss ich bei einem Schiffs-Neubau unter deutscher Flagge beachten?

Am einfachsten ist es, wenn Sie unsere "Checkliste-Neubau" beachten. Dort können Sie auch die wichtigsten Informationen über Ausrüstung, Planprüfung und über die Rechtsgrundlagen nachlesen.

- Wo erhalte ich Informationen über Ausrüstung zur Rettung aus See?

Erfahren Sie alles Wissenswerte über Ausrüstung zur Rettung von Überbordgefallenen aus See auf unserer Website unter "Rettungsmittel". Wir haben Ihnen dort auch Filme der geeignetsten Ausrüstung (Recovery Systems) bereitgestellt. Gerne berät Sie auch unser Fachmann Kapt. Lange zu diesem Thema: peer.lange@bg-verkehr.de, Tel.: +49 40 361 37-319.

Maritime Medizin

- Was kostet die Seediensttauglichkeitsuntersuchung?

Die Seediensttauglichkeitsuntersuchung ist kostenfrei für Jugendliche unter 18 Jahren sowie für Arbeitnehmer und Selbständige, wenn sie in einem Unternehmen der Seeschifffahrt beschäftigt oder tätig sind und für diese Tätigkeit Beiträge zur gesetzlichen Unfallversicherung an die BG Verkehr bezahlt werden. Die ermächtigten Ärzte prüfen die Kostenfreiheit vor der Untersuchung. Unser Muster erleichtert Ihnen den Nachweis der Kostenfreiheit. Für Jugendliche ist der Altersnachweis mit Personalausweis ausreichend. Für alle anderen Personen kostet die Untersuchung je nach Umfang rund 100,- EUR. Die Untersuchung zahlen müssen z. B. Seeleute, die unter ausländischer Flagge fahren oder nur in der Kranken- oder nur in der Rentenversicherung versichert sind.

- Wie lange ist mein Seediensttauglichkeitszeugnis gültig?

Das Seediensttauglichkeitszeugnis im Decks- und Maschinendienst ist üblicherweise für die Dauer von zwei Jahren gültig. Für Jugendliche unter 18 Jahren ist das Seediensttauglichkeitszeugnis auf ein Jahr begrenzt.

- Kann auch mein Hausarzt die Seediensttauglichkeitsuntersuchung vornehmen?

Nein, die Seediensttauglichkeitsuntersuchungen dürfen nur von Ärzten vorgenommen werden, die hierzu vom Seeärztlichen Dienst zugelassen worden sind. Dazu haben wir auf unserer Website eine aktuelle Übersicht unserer zugelassenen Ärzte.

Umweltschutz

Ballastwasser-Behandlung

- Welche Schiffe fallen unter das Ballastwasser-Übereinkommen?

Unter das Ballastwasser-Übereinkommen fallen alle Schiffe unabhängig von ihrer Größe unter der Flagge einer

Vertragspartei. Deutschland hat das Übereinkommen ratifiziert und ist damit Vertragspartei. Auch Schiffe, die unter der Flagge einer Nicht-Vertragspartei fahren, müssen das Ballastwasser-Übereinkommen einhalten, sofern sie in den Hoheitsgewässern einer Vertragspartei fahren. Schiffe im Sinne des Ballastwasser-Übereinkommens sind alle Fahrzeuge, die im Wasser betrieben werden. Dies sind auch schwimmende Plattformen ohne eigenen Antrieb, Geräte und Lagereinheiten. Für Binnenschiffe gilt das Übereinkommen, wenn sie Seegewässer seewärts der Grenze des Küstenmeeres befahren. Das Ballastwasser-Übereinkommen gilt **nicht** für:

- Schiffe in der Inlandsfahrt; diese sind jedoch durch die See-Umweltverhaltensverordnung erfasst.
- Schiffe mit geschlossenem Ballastwasser-Tanksystemen,
- Kriegsschiffe, Flottenhilfsschiffe oder sonstige Staatsschiffe,
- Schiffe, die nicht entworfen oder gebaut wurden, um Ballastwasser zu befördern,

- Unter welchen Bedingungen darf nach dem 8.9.2017 (Inkrafttreten des Ballastwasser-Übereinkommens) Ballastwasser eingeleitet werden?

Das Einleiten von Ballastwasser darf nur nach einer Ballastwasser-Behandlung nach den Vorgaben der Anlage zum Ballastwasser-Übereinkommen erfolgen - also durch Einhalten der Regel D-1 oder D-2. Wann die jeweilige Regel (D-1 oder D-2) gilt, hängt im Rahmen entsprechender Vorgaben der IMO vom individuellen Zeitlauf des Schiffes ab:

- Neubauten müssen sofort nach dem Inkrafttreten die Regel D-2 einhalten. Hierbei gilt in der Regel das Datum der Kiellegung des Schiffes (Regel A-1.4 des Ballastwasser-Übereinkommens).
- Existierende Schiffe, die ihre Erneuerungsbesichtigung zum IOPP-Zeugnis zwischen dem 8.9.2014 und dem 8.9.2017 oder nach dem 8.9.2017 haben, müssen D-2 ab der ersten, auf den 8.9.2019 folgenden IOPP-Erneuerungsbesichtigung einhalten.
- Existierende Schiffe, die ihre reguläre IOPP-Erneuerungsbesichtigung in den ersten zwei Jahren nach Inkrafttreten des Ballastwasser-Übereinkommens am 8.9.2017 haben, profitieren von einer Verschiebung. Sie müssen erst ab der zweiten IOPP-Erneuerungsbesichtigung nach Inkrafttreten des Ballastwasser-Übereinkommens die Regel D-2 einhalten - somit spätestens zum 8.9.2024.
- Existierende Schiffe, die ihr IOPP-Zeugnis entkoppelt haben, bleiben im entkoppelten Zeitplan und profitieren kein zweites Mal in den ersten zwei Jahren nach Inkrafttreten des Ballastwasser-Übereinkommens von einem Entkoppeln des IOPP-Zeugnisses.
- Schiffe unter 400 BRZ müssen spätestens ab dem 8.9.2024 die Regel D-2 einhalten.

Demnach müssen alle Schiffe - außer Neubauten - ab dem 8.9.2017 zunächst die Interimsregel D-1 (Austausch von Ballastwasser) einhalten. Weitere Informationen zu den Übergangsfristen finden Sie in unseren ISM-Rundschreiben 2/2017.

- Was genau beinhalten die Regel D-1 und D-2 der Anlage zum Ballastwasser-Übereinkommen?

Der D-1 Standard, der für eine Übergangsfrist nach dem Inkrafttreten des Ballastwasser-Übereinkommens erlaubt ist, kann durch einen einfachen Ballastwasseraustausch erreicht werden. Wie dieser Austausch im Detail erfolgen muss, haben wir Ihnen in einer Information zum D-1-Standard zusammengefasst. Der weitergehende D-2-Standard kann dagegen nur durch ein entsprechendes Ballastwasser-Behandlungssystem an Bord oder durch die Abgabe des Ballastwassers an eine Hafen-Auffangananlage eingehalten werden. Die genauen Vorgaben dazu finden Sie in unserer Information zum D-2-Standard.

- Welche Sonderregelungen zum Ballastwasser-Austausch gelten für die Nordsee?

Die OSPAR-Staaten haben für Intra-Nordsee-Verkehre ein Ballastwasser-Austauschgebiet ausgewiesen (siehe IMO-Circular BWM.2/Circ.56). Danach gilt:

- Schiffe, die sich im Intra-Nordsee Verkehr befinden (und nur diese), müssen im ausgewiesenen Austauschgebiet der Nordsee einen Austausch durchführen, soweit das Austauschgebiet auf ihrem Weg liegt. Ein Schiff ist dabei nicht verpflichtet, von seiner geplanten Reiseroute abzuweichen oder die Reise zu verzögern, um einen Ballastwasseraustausch vorzunehmen. U.U. muss dann ein teilweiser Austausch vorgenommen werden (vgl. Informationen zum D-1 Standard).

Beispiel: Schiff, das von Rotterdam/Felixstouwe nach Wilhelmshaven fährt, hat u.U. keine Zeit Austausch-Regeln vollständig umzusetzen. Es ist trotzdem verpflichtet, den Austausch zu beginnen und soweit wie möglich für geeignete Tanks abzuschließen. Wenn z.B. ein vollständiger Tausch eines Tanks aufgrund der Kürze der Reise nicht möglich sein sollte, soll der Austausch des Tanks nicht begonnen werden. Es ist wichtig, dass diese Umstände in dem Ballastwasser-Tagebuch eindeutig dokumentiert werden.

Beispiel: Schiff fährt von Hamburg zum Laden/Löschen nach Cuxhaven und passiert dabei kein ausgewiesenes Austauschgebiet. Das Schiff muss keinen Austausch durchführen. Der Umstand muss jedoch in das Tagebuch eingetragen werden. Ein Abweichen von der geplanten Route zur Einhaltung von D-1 ist nicht erforderlich. Auch ein Vorziehen der Regel D-2 findet nicht statt, wenn D-1 nicht möglich ist (vgl. oben).

- Intra-Nordsee Verkehr beinhaltet alle Verkehre die nur die Nordsee als Seegebiet befahren und dort Ballastwasser aufnehmen bzw. abgeben. Dazu zählen auch die in die Nordsee mündenden Flüsse und der Nord-Ostsee-Kanal, der dem Flusssystem Elbe zuzuordnen ist. Dabei sind die verschiedenen Abschnitte der Reise zu betrachten, d.h. selbst wenn das Schiff planmäßig weiter in die Ostsee fährt, handelt es sich um Intra-Nordsee Verkehr auf der Strecke, wo das Schiff in der Nordsee/NOK Ballastwasser aufnimmt bzw. abgibt.

Beispiel: Schiff hat in Rotterdam Ballastwasser aufgenommen und möchte dieses für die NOK –Passage zur Erreichung der zulässigen Freibordmarke vor Brunsbüttel wieder einleiten. Hierfür ist ein vorheriger Austausch in einem der in der Nordsee ausgewiesenen Austauschgebiete erforderlich. Kann das Schiff dagegen den NOK ohne Ballastwasserabgabe passieren und gibt erst Ballastwasser im Zielhafen in der Ostsee ab, ist kein Ballastwasseraustausch notwendig.

- Eine Karte und die Koordinaten dieses Intra-Nordsee-Austauschgebiets finden sich im Anhang des BWM.2/Circ.56 (Austauschgebiet sind alle NICHT rot schraffierten Flächen). Wir haben zur besseren Übersicht eine weitere Karte des Intra-Nordsee-Austauschgebiets erstellt.

- Schiffe mit Abfahrtsafen oder mit Ziel außerhalb der Nordsee sollen nicht im Nordseeaustauschgebiet ihr Ballastwasser austauschen, sondern müssen für den Austausch des Ballastwassers die 200sm und mind. 200m Wassertiefe auf ihrem Weg nutzen, bevor bzw. nachdem sie die Nordsee befahren (oder wenn unmöglich: alternativ 50sm/200m Wassertiefe).

Beispiel: Schiff hat in Casablanca Ballastwasser aufgenommen und möchte dieses in Hamburg wieder einleiten. Hierfür ist ein vorheriger Austausch im Atlantik vor Einfahrt in die Nordsee erforderlich.

- Für Schiffe die aus der Ostsee kommen oder aus der Nordsee einen Ostseehafen anlaufen gilt das Intra-Nordsee-Austauschgebiet ebenfalls nicht; Schiffe auf solchen Fahrten müssen keinen Austausch nach D-1 durchführen.

Beispiel: Schiff hat in Malmö Ballastwasser aufgenommen und möchte dieses in Hamburg wieder einleiten. Hier ist kein vorheriger Austausch erforderlich.

- Die Regel D-2 muss nicht vorzeitig vom Schiff angewendet werden, wenn das Schiff noch dem Regime der Regel D-1 unterfällt aber kein Austauschgebiet erreicht.

- Sämtliche Ballastwasservorgänge sind entsprechend im Ballastwasser-Tagebuch zu vermerken.

- Welche Sonderregelungen zum Ballastwasser-Austausch gelten für die Ostsee?

- Schiffe, die zwischen zwei Ostseehäfen verkehren, müssen keinen Austausch nach D-1 durchführen. In der Ostsee gibt es kein Austauschgebiet.

Beispiel: Schiff hat in Tallinn Ballastwasser aufgenommen und möchte dieses in Kiel wieder einleiten. Hier ist kein vorheriger Austausch erforderlich.

- Schiffe, die aus Gebieten der Nordsee kommend in die Ostsee einfahren, müssen ebenfalls keinen Austausch nach D-1 durchführen, da sie auf ihrer Reise kein Austauschgebiet durchfahren, das für sie gilt. Die Intra-Nordsee-Austauschgebiete gelten nur für Intra-Nordsee-Verkehr.

Beispiel: Schiff hat in Rotterdam Ballastwasser aufgenommen und möchte dieses in Rostock wieder einleiten. Hier ist kein vorheriger Austausch erforderlich.

- Schiffe, die aus anderen Gebieten (Atlantik...) in die Ostsee einfahren führen einen Ballastwasseraustausch nach Maßgabe des D1-Standards aus. Der Austausch erfolgt daher auf längeren Reisen vor Einfahrt in die Ostsee, sofern die Gegebenheiten (200sm/200m oder 50sm/200 m Abstand vom nächstgelegenen Land, d.h. von der Basislinie/ Wassertiefe oder ein anwendbares Austauschgebiet) vorliegen.

Beispiel: Schiff hat in Dakar Ballastwasser aufgenommen und möchte dieses in Kiel wieder einleiten. Hierfür ist ein vorheriger Austausch im Atlantik vor Einfahrt in die Nordsee/Ostsee erforderlich.

- Die Regel D-2 muss nicht vorzeitig vom Schiff angewendet werden, wenn das Schiff noch dem Regime der Regel D-1 unterfällt aber kein Austauschgebiet erreicht.
- Sämtliche Ballastwasservorgänge sind entsprechend im Ballastwasser-Tagebuch zu vermerken.

- Welche Ausnahmen von der Verpflichtung zur Ballastwasser-Behandlung gibt es?

Vorgesehene Ausnahmen von der Ballastwasser-Behandlung sind:

- Gefährdung der Schiffssicherheit in Notfallsituationen oder Maßnahmen zur Rettung von Menschenleben;
- unfallbedingtes Einleiten infolge von Beschädigung, wenn alle angemessenen Vorsichtsmaßnahmen zur Verhütung/Verringerung getroffen worden sind und kein Vorsatz/leichtfertige Verursachung vorliegt;
- das Aufnehmen und Einleiten von Ballastwasser und Sedimenten, sofern es dazu dient, von dem Schiff ausgehende Verschmutzungsereignisse zu vermeiden oder auf ein Mindestmaß zu verringern;
- das Aufnehmen und spätere Wiedereinleiten desselben Ballastwassers und derselben Sedimente auf Hoher See;
- das Einleiten von Ballastwasser und Sedimenten von einem Schiff an dem Ort, von dem das gesamte Ballastwasser und alle Sedimente stammen, sofern keine Vermischung mit unbehandeltem Ballastwasser und Sedimenten stattfand. Die Definition dieser „same location“ für die Häfen wird von den Ländern im Rahmen ihrer Kompetenz wahrgenommen.

- Muss das Ballastwasser zwangsläufig an Bord behandelt werden, um die Regel D-2 einzuhalten?

Nein, obwohl die Installation eines Ballastwasser-Behandlungssystems an Bord die gängigste Methode ist. Das Ballastwasser-Übereinkommen sieht jedoch noch weitere Möglichkeiten vor, z. B. die Abgabe an eine Hafenauffangananlage, sofern vorhanden (nicht verpflichtend). Auch eine Abgabe an ein externes Ballastwasser-Behandlungssystem (z. B. auf einem anderen Schiff oder an Land) ist möglich, sofern diese die Voraussetzungen der Zulassungsrichtlinien G8/G9 einhalten. Der Umgang mit dem Ballastwasser muss entsprechend im Ballastwasser-Behandlungsplan festgelegt sein.

- Muss das Einhalten des D-2-Standards zeitlich vorgezogen werden, wenn ein Ballastwasser-Behandlungssystem an Bord vorhanden ist?

Nein, ein an Bord installiertes Ballastwasser-Behandlungssystem hat keine Auswirkungen darauf, ob das Schiff D-1 oder D-2 unterfällt. Der Zeitplan ergibt sich für jedes Schiff individuell, abhängig von der Erneuerungsbesichtigung für das IOPP-Zeugnis. Dies gilt nicht für Neubauten mit Kiellegung an und nach dem 08.09.2017. Diese müssen dann die Regel D-2 einhalten.

- Sind Befreiungen von der Pflicht zur Behandlung nach D-1 und D-2 für mehrere Häfen möglich?

Ja, wenn alle Häfen nach der "HELCOM/OSPAR Joint Harmonized Procedure" in Verbindung mit der IMO-Richtlinie G 7 untersucht wurden und die Risikobewertung eine Befreiung zulässt. Eine Befreiung wird nur bei einem annehmbar niedrigen Risiko für Umwelt, Gesundheit, Sachwerte und/oder Ressourcen auf der Basis von Hafenuntersuchungen erteilt. Wenn die Abgabe von Ballastwasser in Häfen stattfinden soll, sind die jeweiligen Ansprechpartner der Länder zu kontaktieren.

- Werden die Daten der Hafenuntersuchungen für die Erteilung von Befreiungen veröffentlicht? Stehen diese auch anderen Antragstellern zur Verfügung?

Ja, die abgestimmte "HELCOM/OSPAR Joint Harmonized Procedure" sieht dies vor. Die Daten sollen Eingang in die HELCOM-Datenbank finden, die Teil der "HELCOM/OSPAR Joint Harmonized Procedure" ist.

- Welche Schiffe müssen einen Ballastwasser-Behandlungsplan und ein Ballastwasser-Tagebuch mitführen?

Alle Schiffe, die unter das Ballastwasser-Übereinkommen fallen und die Flagge einer Vertragspartei führen, müssen in nationaler und internationaler Fahrt - unabhängig von ihrer Größe - einen zugelassenen Ballastwasser-Behandlungsplan und ein Ballastwasser-Tagebuch mitführen. Im deutschen Recht ist dies in § 20 See-Umweltverhaltensverordnung geregelt. Das Ballastwasser-Tagebuch kann auch elektronisch vorliegen oder in ein anderes Tagebuch integriert sein und ist mindestens zwei Jahre an Bord vorzuhalten (zudem weitere drei Jahre in der Verfügungsgewalt des Unternehmens). Jeder Ballastwasser-Vorgang ist unverzüglich vollständig einzutragen und vom verantwortlichen Offizier zu unterschreiben. Jede Seite ist vom Kapitän zu unterzeichnen. Einzutragen sind z. B. die Gründe für einen nicht durchgeführten Austausch nach Regel D-1 (siehe Richtlinie G6) und Befreiungen (siehe Richtlinie G4). Das Ballastwasser-Tagebuch ist so aufzubewahren, dass es für eine Überprüfung ohne Weiteres zur Verfügung steht. Bei unbemannten geschleppten Schiffen kann es an Bord des Schleppschiffs aufbewahrt werden. Das Tagebuch ist in Arbeitssprache des Schiffes abzufassen. Ist diese Sprache nicht Englisch, Französisch oder Spanisch, so müssen die Eintragungen eine Übersetzung in eine dieser Sprachen enthalten. Die IMO hat im Rahmen der Überarbeitung der Richtlinie G6 bei der 71. Sitzung des Umweltschutzausschusses (MEPC 71) eine überarbeitete Fassung des Ballast Water Reporting Form erstellt.

- Erhalten auch Schiffe unter 400 BRZ ein Internationales Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung?

Schiffe in der nationalen Fahrt erhalten standardmäßig kein internationales Zeugnis über die Ballastwasser-Behandlung und sind von der Besichtigungspflicht nach Abschnitt E des Ballastwasser-Übereinkommens befreit. Allerdings können Reedereien solcher Schiffe ein Zeugnis beantragen, wenn sie es wünschen. Auch können Vorschriften der zuständigen Klassifikationsgesellschaft Besichtigungen für das Ballastwasser-Zeugnis erfordern, z. B. aufgrund des Klassezeichens.

- Wer sind die Ansprechpartner zum Thema Einleiten von unbehandeltem Ballastwasser?

Zum Thema Einleiten von unbehandeltem Ballastwasser sind je nach Einleitort in den deutschen Hoheitsgewässern Bundes- oder Landesbehörden zuständig. Ansprechpartner des Bundes für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten auf **Seewasserstraßen und Bundeswasserstraßen**, die Seeschiffahrtsstraßen sind, ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Sachgebiet Umweltschutz im Seeverkehr (S 41), E-Mail: ballastwasser@bsh.de. Für die Überwachung und Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten in den **Häfen** sind die Bundesländer zuständig. Die jeweiligen Ansprechpartner haben wir für Sie aufgelistet.

- Wen kann ich ansprechen, wenn ich noch weitere Fragen zum Thema Ballastwasser habe?

- Zulassung von Ballastwasser-Behandlungssystemen: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Sachgebiet Umweltschutz im Seeverkehr (S 41), E-Mail: ballastwasser@bsh.de

- Zulassung von Ballastwasser-Behandlungsplänen und Ausstellen von Zeugnissen (International Ballast Water Management Certificate): BG Verkehr/Dienststelle Schiffssicherheit, E-Mail: maschine@bg-verkehr.de, Tel.: +49 40 361 37-217.

- Überwachung von Schiffen unter ausländischer Flagge in deutschen Häfen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle: BG Verkehr/Dienststelle Schiffssicherheit, E-Mail: psc-germany@bg-verkehr.de

- Wo finde ich weitere Informationen zum Thema Ballastwasser?

- Auf unserer Website in der Rubrik Ballastwasser, in der Rubrik Dokumente (dort unter "Meeresumweltschutz") sowie aktuelle Informationen auf der Startseite.

- In dem IMO-Dokument MEPC71/17/Add. 2 Annex 11 ("BWM - How to do it").
- In unserem Informationsblatt zur Umsetzung des Ballastwasser-Übereinkommens, indem wir alles Wissenswerte nochmal zusammengefasst haben und anhand praktischer Beispiele zeigen in welchen Situationen was gilt.

Schiffsrecycling

- Wann wird die internationale Schiffsrecycling-Konvention (Hong Kong Convention) in Kraft treten?

Die Hong Kong Convention wird in Kraft treten, wenn mindestens 15 Staaten mit mehr als 40% der Welthandelstonnage dem Übereinkommen verbindlich beigetreten sind. Das ist derzeit noch nicht der Fall. Auf der Website der IMO können Sie den aktuellen Status dieser und anderer Übereinkommen der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO nachlesen.

Haftung

- Muss bei der Umbenennung eines Schiffes und der Beantragung einer neuen Haftungsbescheinigung auch eine neue Antragsvollmacht eingereicht werden?

Wenn ein Schiff umbenannt wird, wird für das Schiff eine neue Haftungsbescheinigung und damit ein neuer Antrag auf Ausstellung einer Haftungsbescheinigung erforderlich. Einer neuen Antragsvollmacht für das umbenannte Schiff bedarf es jedoch nicht.

Finanzen

- Gilt die Tonnagesteuer nur für Schiffe unter deutscher Flagge?

Nein, für die Nutzung der Tonnagesteuer braucht ein Schiff nicht die deutsche Flagge führen; die Tonnagesteuer ist nicht an eine bestimmte Flagge gebunden. Eine wichtige Voraussetzung für die Tonnagesteuer ist aber die Bereederung von Deutschland aus. Die Bereederung umfasst das technische und kaufmännische Management für ein Schiff.

- Welche Zuschüsse erhalte ich, wenn ich ein Schiff unter deutscher Flagge betreibe?

Es gibt mehrere Arten der finanziellen Unterstützung für deutschflaggige Schiffe:

1. Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten

Der Bund erstattet den Reedern auf Antrag sämtliche gezahlten Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung.

2. Zuschüsse zu Ausbildungsplätzen

Für die Schaffung von Ausbildungsplätzen beispielsweise für Schiffsmechaniker zahlt der Bund dem Reeder/Arbeitgeber bis zu 32.000,- EUR Zuschüsse.

3. Lohnsteuereinbehalt

Der Reeder muss für seine Seeleute auf deutschflaggigen Schiffen keine Lohnsteuer an das Finanzamt abführen; er darf 100% der anfallenden Lohnsteuer für sich behalten.

4. Förderung durch die Ausbildungs-Stiftung

Die Stiftung "Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland" unterstützt die Ausbildung von Nachwuchs-Seeleuten mit finanziellen Beiträgen. Für Nachwuchsoffiziere können bis zu 24.000 EUR pro Jahr gezahlt werden.

In unserer Rubrik "Finanzen" finden Sie weitere Informationen zu dem Thema Förderung der deutschen Flagge.