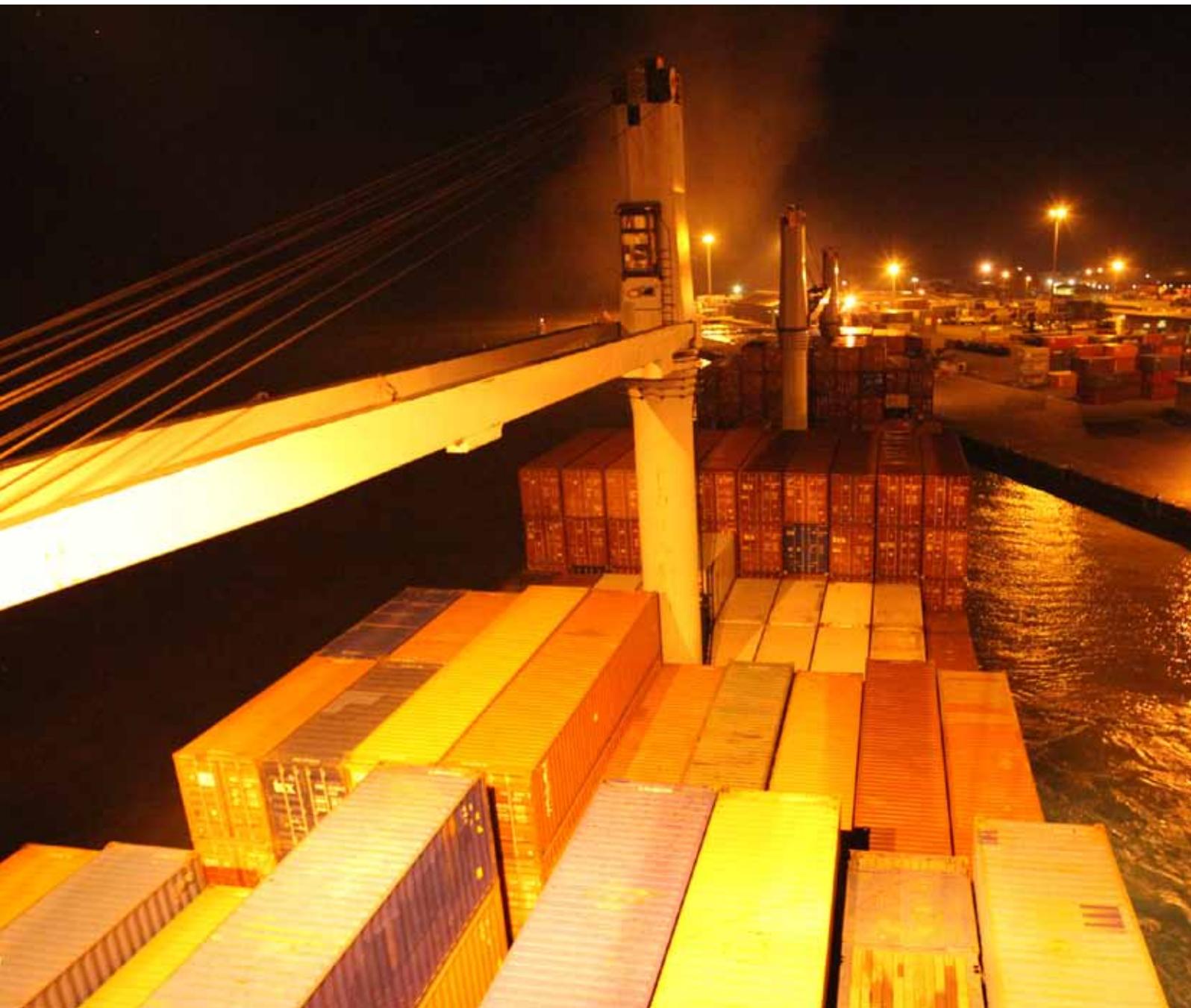




Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr



Jahresbericht 2010

Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr

Inhalt

Jahresbericht 2010 der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr



Sicherheit auf See	4
Die Dienststelle Schiffssicherheit	
Hafenstaatkontrolle	6
Mindeststandards in der Seeschifffahrt	
Schutz der Meeresumwelt	10
Kontrollen auf der Nord- und Ostsee nach MARPOL I Bericht aus der IMO	
International Safety Management (ISM)	14
Individuelles Sicherheitsmanagement im Unternehmen	
Seearbeitsübereinkommen (MLC)	18
Bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen	
Prüf- und Zertifizierungsstelle	20
Europaweite Zulassung von Schiffsausrüstung	
Sicherheitslehrgänge (STCW)	22
Qualifizierte Ausbildung	
Einflagung	24
Die Entwicklung der deutschen Handelsflotte	
Der Seeärztliche Dienst	26
Mehr als 22.000 Seediensttauglichkeitsuntersuchungen	
Summary	28
Short version in English	
Kontakt	30
Ansprechpartner in der Dienststelle Schiffssicherheit	
Impressum	35
Anhang: Anerkennung von Befähigungsnachweisen	36
Umschreibung von Befähigungsnachweisen der Marine Umschreibung von zivilen Befähigungsnachweisen	

Sicherheit auf See

Die Dienststelle Schiffssicherheit



Die Dienststelle Schiffssicherheit überwacht im Auftrag des Bundes, ob Sicherheitsvorschriften korrekt umgesetzt werden.

Die Dienststelle Schiffssicherheit ist Teil der BG Verkehr und untersteht der Aufsicht der Bundesministerien für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie Arbeit und Soziales. Sie ist aus der Schiffssicherheitsabteilung und dem Seeärztlichen Dienst der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft (See-BG) hervorgegangen. Die See-BG ist zum 01.01.2010 mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zur Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) verschmolzen. Die Dienststelle Schiffssicherheit führt im Auftrag des Bundes Aufgaben der Schiffssicherheit, des Meeresumweltschutzes und der maritimen Medizin durch.

Dienststelle Schiffssicherheit überwacht Einhaltung der Vorschriften

Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz spielen bei dem ständig steigenden Seeverkehr eine zentrale Rolle. Die Vorgaben dafür werden durch internationale Vereinbarungen weltweit geregelt. In Deutschland überwacht die Dienststelle Schiffssicherheit im Auftrag des Bundes, ob die zentralen nationalen und internationalen Übereinkommen erfüllt werden. Zu den nationalen und internationalen Aufgaben gehören:

- ▶ die Überwachung der Einhaltung aller nationalen und internationalen Vorschriften zur technischen Sicherheit des Schiffs, zu den Rettungsmitteln und den Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord sowie zum Meeresumweltschutz
- ▶ die Festsetzung der Mindestbesatzung auf Seeschiffen
- ▶ die Hafenstaatkontrollen
- ▶ die Tätigkeit als Prüf- und Zertifizierungsstelle für Rettungsmittel, Brandschutzmaterialien und -ausrüstungen sowie für Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung
- ▶ die Überwachung der Ausbildungsstellen für die Ausbildung nach STCW 95 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers).

Die Besichtigter der Dienststelle Schiffssicherheit überprüfen jährlich Tausende von Schiffen. 2010 betrug die Zahl der Schiffsbesichtigungen 13.006 (Vorjahr: 13.686). Diese Zahl umfasst auch die Besichtigungen, die im Auftrag der Dienststelle Schiffssicherheit von Dritten (insbesondere den anerkannten Klassifikationsgesellschaften) durchgeführt werden. Auch im vergangenen Jahr arbeitete die Dienststelle Schiffssicherheit eng mit den maritimen Behörden wie den Hafenbehörden und der Wasser-

schutzpolizei sowie den Klassifikationsgesellschaften zusammen.

Besichtiger müssen besonders qualifiziert sein

Ein Seeschiff ist ein hochkomplexes technisches Gebilde und zugleich Wohn- und Lebensraum von Seeleuten. Die Kontrolle der Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften erfordert daher besonderes Fachwissen, praktische Erfahrung und Fingerspitzengefühl im Umgang mit Seeleuten verschiedenster Nationalitäten. Die Besichtiger der Dienststelle Schiffssicherheit kommen aus der Praxis der Seeschifffahrt und sind erfahrene Kapitäne und Ingenieure. Bevor sie als Besichtiger eingesetzt werden, absolvieren sie eine 15monatige Ausbildung zum Flaggenstaatbesichtiger, ILO-Inspektor und Hafenstaatbesichtiger. Auf Schiffen unter deutscher Flagge überprüfen die Fachleute die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord, den Zustand der Rettungsmittel und Brandschutzeinrichtungen ebenso wie die Einhaltung der Bauvorschriften, die der Sicherheit auf dem Arbeitsplatz Schiff dienen. Ähnliche Besichtigungen finden im Rahmen der Hafenstaatkontrolle auf Schiffen unter fremder Flagge statt. Nach einem Unfall untersuchen die Besichtiger die Situation an Bord und den Unfallhergang.

Seeärztlicher Dienst – Gesundheit an Bord

Der Seeärztliche Dienst als Teil der Dienststelle Schiffssicherheit steuert und überwacht die Seediensttauglichkeitsuntersuchungen im In- und Ausland und erledigt Grundsatzaufgaben der maritimen Medizin.

Hafenstaatkontrolle

Mindeststandards in der Seeschifffahrt



Öl-, Gas- und Chemikaliertanker werden ab einem bestimmten Alter einer erweiterten Überprüfung unterzogen.

Hafenstaatkontrollen sollen dazu beitragen, die Schifffahrt sicherer und die Meere sauberer zu machen. Deutschland gehört zu den 14 Gründungsmitgliedern des Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU), die 1982 beschlossen, gemeinsam gegen unternormige Schiffe vorzugehen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist rechtlich dafür zuständig, dass diese Vereinbarung erfüllt wird. Die Dienststelle Schiffssicherheit mit ihren hochqualifizierten Fachleuten hat den Auftrag, die entsprechenden Kontrollen auf ausländischen Schiffen in deutschen Häfen durchzuführen.

Seit einigen Jahrzehnten gibt es internationale Übereinkommen und Regelwerke, die unter anderem festlegen, wie die technische Ausrüstung eines Schiffes beschaffen sein soll und welche Anforderungen an Stärke und Ausbildung der Besatzung gestellt werden. Ein weiterer Bereich der Vorschriften regelt den Umweltschutz auf See und den Transport von gefährlicher Ladung und legt Grundsätze für die sichere Schiffsbetriebsführung fest. Allerdings muss festgestellt werden, dass sich in der täglichen Praxis in der Schifffahrt Nachlässigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Regelungen einschleichen.

Zuständigkeiten

In erster Linie ist der Eigner oder Betreiber eines Schiffes dafür verantwortlich, dass die internationalen und nationalen Regelungen und Vorschriften eingehalten werden. Dies ist unter anderem durch den ISM Code eindeutig festgelegt. Dabei wird der Reeder vom Flaggenstaat oder in dessen Vertretung durch eine

anerkannte Organisation (Klassifikationsgesellschaft/Recognized Organization) unterstützt und regelmäßig überprüft. Als unabhängige und aus diesem Grund sehr wirksame weitere Kontrollinstanz dient die staatliche Hafenstaatkontrolle, die man auch als „Second Line of Defence“ bezeichnet. Die internationalen Übereinkommen geben den Staaten das Recht, ohne weitere Anmeldung ausländische Schiffe in ihren Häfen zu besichtigen. Durch die Kontrollen wird geprüft, ob die zuständigen Stellen (Reeder, Flaggenstaat, Klassifikationsgesellschaft, Kapitän) ihrer Verantwortung gerecht werden, ob das betreffende Schiff sicher betrieben wird und die Anforderungen des Umweltschutzes genügend Berücksichtigung finden.

Bis zum Jahr 2010 hatten sich 27 Mitgliedsstaaten unter dem Paris MOU zusammengeschlossen, darunter auch Kanada und die Russische Föderation. Einige Staaten sind auch unter mehreren Memoranden tätig. Die wichtigsten Zusammenschlüsse neben dem Paris MOU sind

- ▶ Tokyo MOU Asia Pacific Region: www.tokyo-mou.org
- ▶ Caribbean MOU: www.caribbeanmou.org
- ▶ Viña del Mar Agreement Latin American Region: <http://200.45.69.62/>
- ▶ Indian Ocean Memorandum of Understanding: www.iomou.org
- ▶ Black Sea MOU: www.bsmou.org
- ▶ Riyadh MOU: www.riyadh-mou.org
- ▶ Mediterranean MOU: www.medmou.org

Einige Mitglieder des Paris MOU sind auch in anderen Zusammenschlüssen vertreten. So sind Kanada und die Russische Föderation auch im Tokyo MOU, die Russische Föderation sogar auch im Black Sea MOU. Malta und Zypern sind auch Mitglied im Mediterranean MOU, Bulgarien und Rumänien auch im Black Sea MOU.

Ablauf der Kontrollen

Für die Hafenstaatkontrollen haben sich die Teilnehmerstaaten des Paris MOU auf ein gemeinsames Kontrollregime verständigt. Das Wichtigste in Kürze: Mindestens 25 Prozent der Schiffe unter fremder Flagge wurden dabei von jedem Mitgliedsstaat kontrolliert (bezogen auf einzelne Schiffe, Mehrfachanläufe werden also nicht gezählt). Die Teilnehmerstaaten nutzten eine gemeinsame Datenbank (Sirenac), die alle bisher kontrollierten Schiffe mit den Inspektionsergebnissen der Vergangenheit enthielt. Mit diesen historischen Daten und weiteren Faktoren wie Leistung des Flaggenstaates, zuständiger anerkannter Organisation sowie Art und Alter des Schiffes wird ein Risikofaktor errechnet, der als Grundlage für die Schiffsauswahl gilt. Anhand dieser täglich aktualisierten Daten wählten die Besichtigter die Schiffe aus, die überprüft wurden. Zur Vorbereitung der Kontrolle wurden weitere Datenbanken (von anderen Memoranden, Klassifikationsgesellschaften, EQUASIS, SeaWeb) genutzt.

Die Auswahl der Schiffe über die Datenbank wird ergänzt durch anlassbezogene Kontrollen. So lösen zum Beispiel Unfälle, Kollisionen, Beobachtungen von Lotsen, Häfen oder Meldungen von anderen Stellen Inspektionen aus. Auch wenn die Wasserschutzpolizei bei ihren Kontrollen Beobachtungen über Abweichungen und Anomalien macht, werden die Hafenstaatkontrollen informiert und es wird, wenn erforderlich, eine Besichtigung durchgeführt. Mit einem gut eingespielten Bereitschaftsdienst kann die Hafenstaatkontrolle der Dienststelle Schiffssicherheit zu jeder Zeit reagieren, entscheiden, beraten oder Schiffe kontrollieren.

Reine Papierkontrollen gibt es nicht

Für den Ablauf einer Besichtigung gibt es verbindliche Vorgaben: Zu Beginn wird auf jedem Schiff eine Eingangskontrolle durchgeführt. Diese beginnt bereits beim Anbordgehen und der Besichtigung des Außenzustandes des Schiffes (Leinenführung und -zustand, Anker, Außenhaut, Gangway usw.). An Bord wird die Inspektion mit einer kurzen Vorstellung und der Besprechung des Ablaufes mit dem Kapitän weitergeführt. Anschließend werden alle erforderlichen Zeugnisse und Dokumente des Schiffes und der Besatzung geprüft, gefolgt von einem Rundgang über die Brücke, die Aufbauten, das Hauptdeck, den Wohn- und Arbeitsbereich und den Maschinenraum. Reine Papierkontrollen gibt es also nicht. Wenn die Besichtigter bei der Eingangskontrolle bemerken, dass die Bestimmungen der internationalen Übereinkommen und Regeln nicht vollständig eingehalten werden, folgt eine gründlichere und tiefergehende Überprüfung. Bestimmte Schiffstypen (Öltankschiffe, Massengutschiffe, Passagierschiffe, Gastankschiffe, Chemikalientankschiffe) unterliegen ab einem bestimmten Alter einer erweiterten Überprüfung.

Der Port State Control Officer (PSCO) dokumentiert im Inspektionsbericht, was er überprüft hat, welche Mängel er festgestellt hat und bis wann und wie diese abgestellt werden müssen. Die-

se Informationen fließen auch in die Datenbank ein. Handelt es sich um leichte oder mittelschwere Mängel, die keine unmittelbare Gefahr für Schiff, Besatzung oder Umwelt darstellen, kann das Schiff wie geplant seine Fahrt fortsetzen. Bei schwerwiegenden Verstößen gegen die Anforderungen der internationalen Übereinkommen und Gefährdung von Umwelt oder Gefährdung der Besatzung verfügt der Kontrolleur ein Auslaufverbot. Dem Reeder wird damit Gelegenheit gegeben, die gefundenen Mängel vor Auslaufen zu beseitigen und gegebenenfalls Änderungen in sein Safety Managementsystem einzuarbeiten, um das erneute Auftreten solcher Mängel zu verhindern. Ist der Kapitän der Meinung, dass die Mängel erfolgreich abgearbeitet wurden, beantragt er eine weitere Besichtigung. Wenn bei dieser Nachbesichtigung nachgewiesen wird, dass die Mängel beseitigt wurden, kann das Schiff seine Reise fortsetzen. Da die Mängel und die geforderten Maßnahmen in die Datenbank eingetragen werden, können auch andere Hafenstaaten die Abstellung der Mängel überprüfen.

Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen

Im Jahr 2010 wurden

- ▶ 1.466 Kontrollen durchgeführt (Vorjahr 1468)
- ▶ 733 Schiffe wiesen Mängel auf (Vorjahr 768)
- ▶ 36 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 49), dies entspricht einer Festhaltequote von 2.3 Prozent.

Die Verpflichtung, mindestens ein Viertel der fremdflaggen Schiffe in deutschen Häfen zu überprüfen, hat die Dienststelle Schiffssicherheit der auch im Jahr 2010 mit mehr als 26 Prozent voll erfüllt. Die festgehaltenen Schiffe waren bei folgenden Flaggenstaaten registriert:

- ▶ Antigua und Barbuda, Panama je 4
- ▶ Georgien, Niederlande je 3
- ▶ Bahamas, Zypern, Malta, Sankt Vincent und Grenadinen je 2
- ▶ Cook Inseln, Dänemark, Dominica, Finland, Gibraltar, Honduras, Hong Kong (China), Italien, Libanon, Liberia, Norwegen, Polen, Russische Föderation, Togo je 1

Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge

Damit Passagiere sicher an ihr Ziel kommen, gelten für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge strenge Bestimmungen: Für Schiffe im regelmäßigen Liniendienst schreibt die europäische Richtlinie 1999/35/EG zwei jährliche Überprüfungen verbindlich vor. Unter anderem muss auch eine Überprüfung während des Fährbetriebes erfolgen. Die Technischen Aufsichtsbeamten der Dienststelle Schiffssicherheit führten 91 (im Vorjahr 101) Inspektionen auf Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen durch. Die Kontrollverpflichtung wurde voll erfüllt. Wie üblich wurden die Besichtigter der jeweiligen Flaggenstaaten (Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland und Estland) an den Überprüfungen beteiligt

Hafenstaatkontrolle im Gesamtbereich des Paris MOU

- ▶ 24.045 Kontrollen wurden durchgeführt (Vorjahr 24.182)
- ▶ 791 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 1.059)

Die Festhalterate liegt damit bei 3,29 Prozent, und hat sich gegenüber der Festhalterate von 2009 deutlich verringert. Damit konnte wiederum der langjährige Trend bestätigt werden, dass die Zahl der unternormigen Schiffe im Geltungsbereich des Paris MOU zurückgeht.

Festhaltungen im Raum des Paris MOU

Jahr	Anzahl der Schiffe	in Prozent
2002	1.577	8,0
2003	1.431	7,0
2004	1.187	5,8
2005	994	4,7
2006	1.174	5,4
2007	1.250	5,5
2008	1.220	4,9
2009	1.059	4,4
2010	791	3,3

Anlaufverbote

Wenn von einem Schiff eine erhöhte Gefährdung ausgeht, kann der jeweilige Hafenstaat das Anlaufen der Häfen im Raum des Paris MOU grundsätzlich untersagen: Das betreffende Schiff wird gebannt. Die Gründe für ein Anlaufverbot können sein, dass ein Schiff einen vereinbarten Reparaturhafen nicht angelaufen hat, dass es sich einer verfügbaren Festhaltung entzogen hat oder schon mehrfach festgehalten wurde. Im Jahr 2010 betraf das Anlaufverbot sechs Schiffe.

Die schwarze, graue und weiße Liste des Paris MOU

Die Listen des Paris MOU dokumentieren, wie häufig die Schiffe eines Flaggenstaates festgehalten werden. Um den Listenplatz zu errechnen, wird über jeweils drei Jahre die Anzahl der Festhaltungen in Bezug auf die Anzahl der Inspektionen ausgewertet. Staaten, deren Schiffe besonders häufig festgehalten werden, stehen auf der schwarzen Liste des Paris MOU, die graue Liste liegt im mittleren Bereich, während die guten Flaggen mit wenig Festhaltungen auf der weißen Liste geführt werden. Die aktuelle Liste basiert auf den Kontrollergebnissen der Jahre 2008 bis 2010 und ist seit 01.01.2011 in Kraft.

Die schwarze Liste beinhaltet 18 Flaggenstaaten, ganz oben stehen die Volksrepublik Korea, Libyen, Togo, Sierra Leone und Montenegro. Schiffe, die unter solchen Flaggen fahren, werden besonders beobachtet und außerdem häufiger und detaillierter kontrolliert.

In der grauen Liste werden 24 Staaten geführt. Panama ist es gelungen, durch verschiedene Maßnahmen in den Bereich der weißen Liste zu kommen.

Deutschland auf Platz 2 der weißen Liste

Die weiße Liste umfasst 42 Flaggenstaaten, einen Staat mehr als im Vorjahr. Auf dem vordersten Platz liegt Bermuda, dicht gefolgt von Deutschland und Schweden. Damit nimmt Deutschland einen hervorragenden Platz in der Wertung der Leistungsfähigkeit der Flaggenstaaten ein.

Eine vergleichbare Liste wird für die anerkannten Organisationen errechnet, die im Auftrag von Flaggenstaaten Besichtigungen durchführen und Zeugnisse ausstellen. Mit einer sehr niedrigen Leistung musste das Phoenix Register of Shipping, das Register of Shipping (Albanien), das Internationale Register of Shipping (USA) und das Bulgarski Koraben Registrar notiert werden. Hohe Qualität verbuchen Registro Italiano Navale (RINA), gefolgt von American Bureau of Shipping (ABS/USA) und Det Norske Veritas (DNV) mit dem Germanischen Lloyd (GL) gleichauf.

Gezielte Überprüfungen von bestimmten Bereichen

Vom 1. September bis 30. November 2010 wurde von den Mitgliedstaaten des Paris MOU und anderen Memoranden eine „Concentrated Inspection Campaign“ (CIC) zur Einhaltung der Anforderungen von Stabilitätsberechnungen bei Tankschiffen durchgeführt. Als Grundlage wurde ein Fragebogen mit verschiedenen Fragen entwickelt, die die wichtigsten Bereiche von der Technik bis zur Ausbildung der Besatzungen abdeckte. In den drei Monaten wurden im Bereich Paris MOU 1.065 Hafenstaatkontrollen mit diesem Schwerpunkt durchgeführt. Es mussten 14 Schiffe festgehalten werden, da diese schwerwiegende Mängel aufwiesen, vier davon in dem überprüften Bereich. Das Ziel der gesonderten Kontrolle war zu überprüfen, ob Öltankschiffe, Chemikalientankschiffe und Gastankschiffe die Anforderungen nach den auferlegten Stabilitätskriterien einhielten.

Anlass zur Besorgnis gibt, dass insgesamt 173 Tankschiffe (77 Öltankschiffe, 84 Chemikalientankschiffe, 12 Gastankschiffe) nicht nachweisen konnten, ob sie bei dem vorgefundenen Ladezustand die Stabilitätskriterien einhielten. Häufig wurde festgestellt, dass der Ausbildungs- und der Wissensstand der Besatzungen nicht auf der gewünschten Höhe war. Die Ergebnisse der CIC wurden tiefgehend und kritisch ausgewertet und der IMO mit einer Analyse zur weiteren Beratung vorgelegt. Im Jahr 2011 wird eine CIC mit dem Schwerpunkt „Structural Safety and International Convention on Load Lines“ durchgeführt.

Neue Entwicklungen in der Hafenstaatkontrolle

Die neue Hafenstaatkontrollrichtlinie als Grundlage für die Regeln der Besichtigungen und Festhaltungen ist für die Mitgliedsstaaten der EU seit Januar 2011 rechtsverbindlich. Für die Mitglieder des Paris MOU wurde sie mit dem NIR (New Inspection Regime) umgesetzt. Ziel des neuen Regimes ist zum einen die lückenlose Abdeckung aller Schiffe im Geltungsbereich. Zum anderen soll eine verfeinerte Risikoauswahl eine Einstufung der Schiffe in besonders gut und sicher betriebene Schiffe (low risk ships) und in der anderen Richtung in als besonders auffällig erkannte Schiffe (high risk ships) ermöglichen. Die als qualitativ

gut eingestuftes Schiffe werden mit verlängerten Inspektionsintervallen „belohnt“, die auffälligen Schiffe werden dagegen häufiger und intensiver kontrolliert. So kann die nächste Hafenstaatkontrolle im Bereich des Paris MOU für „gute“ Schiffe zwischen 24 und 36 Monaten nach der letzten Inspektion stattfinden, die Risikoschiffe müssen dagegen schon nach fünf Monaten wieder mit einer Kontrolle rechnen.

Als Grundlage für die Einstufung fließen der Schiffstyp und die Inspektionsergebnisse der letzten drei Jahre ein. Weitere Faktoren werden durch eine Bewertung der Unternehmensleistung der Reedereien (mit allen von ihr betriebenen Schiffen), die Bewertung der Recognized Organization (RO) und die Bewertung des Flaggenstaates gebildet. Das neue Besichtigungsregime verspricht, auffällige Schiffe gezielt im Auge zu behalten und alle anlaufenden Schiffe zu erfassen.

Die Regeln, mit den Schiffen der Zugang zu den Häfen im Bereich des Memorandums verwehrt werden kann, wurden auf alle Schiffstypen und auf Schiffe auch unter Flaggenstaaten in der

grauen Liste ausgedehnt. Dadurch ist mit einer deutlichen Zunahme der Anzahl von gebannten Schiffen zu rechnen.

Ein neues Ausbildungs- und Trainingssystem wurde mittlerweile verbindlich eingeführt. Neu eingestellte Hafenstaatkontrolleure müssen ein umfangreiches Ausbildungsprogramm absolvieren und sind erst nach 15 Monaten intensiver Ausbildung in der Lage, eigenständige Hafenstaatkontrollen durchzuführen. Anschließend sind Weiterbildungsmodulare vorgesehen, nach jeweils fünf Jahren muss eine Bestätigung der Qualifikation zur Durchführung der Kontrollen erfolgen.

Im Bereich des Paris MOU wurden über zehn Arbeitsgruppen gebildet, die Anweisungen und Hilfsmittel zu Kontrollen von neu eingeführten oder geänderten Konventionen entwickeln sollen. Wichtigste Themenfelder stellen die Entwicklung und Umsetzung des neuen Kontrollsystems und das Seearbeitsschutzübereinkommen (MLC 2006) dar. Seminare, Weiterbildungslehrgänge und Expertenausbildung im internationalen Rahmen runden die Aus- und Weiterbildung ab.

Hafenstaatkontrollen auf Schiffen ausgewählter Flaggen im Bereich des Paris MOU

Flaggenstaat	Anzahl durchgeführter Kontrollen	Anzahl Festhaltungen	Festhaltungen in Prozent	Kontrollen mit Mängeln	in Prozent	Jahr
Antigua und Barbuda	1.707 1.795	69 71	4,04 3,96	967 1.083	56,65 60,33	2009 2010
Bahamas	1.201 1.191	30 17	2,50 1,43	627 580	52,21 48,70	2009 2010
Deutschland	516 473	5 3	0,97 0,63	246 219	47,67 46,30	2009 2010
Großbritannien	735 692	11 8	1,50 1,16	344 341	46,80 49,28	2009 2010
Griechenland	492 476	8 6	1,63 1,26	205 208	41,67 43,70	2009 2010
Liberia	1.476 1.521	47 34	3,18 2,24	786 758	53,25 49,84	2009 2010
Malta	1.827 1.897	74 51	4,05 2,69	1.048 1.027	57,36 54,14	2009 2010
Marshall Inseln	768 768	16 14	2,08 1,82	360 324	46,88 42,19	2009 2010
Niederlande	1.288 1.417	16 15	1,24 1,06	603 652	46,82 46,01	2009 2010
Panama	2.746 2.657	166 89	6,05 3,35	1.676 1.495	61,03 56,27	2009 2010
Russische Föderation	637 541	32 19	5,02 3,51	390 332	61,22 61,37	2009 2010
St. Vincent & Grenadines	632 559	55 34	8,70 6,08	466 402	73,73 71,91	2009 2010
Türkei	738 780	34 34	4,61 4,36	444 449	60,16 57,56	2009 2010
Zypern	897 868	22 23	2,45 2,65	489 439	54,52 50,58	2009 2010
Gesamt	31.675 24.037	1.289 799	4,07 3,32	17.770 13.311	56,10 55,38	2009 2010

Schutz der Meeresumwelt

Kontrollen auf der Nord- und Ostsee nach MARPOL I



Bei den Hafenstaatkontrollen prüfen die Besichtigter, ob die Regelungen zum Meeresumweltschutz umgesetzt werden.

Mängel nach MARPOL 73/78 Anlage I im Jahr 2010

- ▶ Es wurden im Berichtszeitraum insgesamt 1.466 Schiffe kontrolliert, davon 278 Schiffe an der Ostseeküste.
- ▶ Es wurden 244 Mängel nach MARPOL 73/78 Anlage I festgestellt, davon 23 Mängel an der Ostseeküste.
- ▶ In acht Fällen musste ein Auslaufverbot auf Grund gravierender Verstöße gegen MARPOL 73/78 Anlage I erteilt werden.

Wie im Vorjahr ist die hohe Anzahl der Mängel resultierend aus der Verbindung von Bilgenwasser- und Ölschlammssystemen auffällig. Es wurden insgesamt 39 Mängel in diesem Bereich festgestellt. Gemäß MEPC.1/Circ. 642, Pkt. 7.4 ist für Seeschiffe bei Vorhandensein von Bilgenwasser-Haltetanks deren Trennung von Ölschlammssystemen vorzusehen (Kiellegung ab dem 01.01.1992). Nur so kann vermieden werden, dass durch Fehlbedienungen Ölschlamm in den Bilgenwasser-Entöler gelangt und diesen unbrauchbar macht. Bei zu geringen Tankkapazitäten für die an Bord anfallenden Ölrückstände werden häufig die vorhandenen Bilgenwasserhaltetanks als zusätzliche Schlammtanks genutzt – dies führt zu einer hochviskosen Verschlammung der Bilgenwasserhaltetanks und der zugehörigen Rohrleitungen. Aus diesem Grund musste bei 3,7 Prozent aller kontrollierten Schiffe eine Entsorgung und Reinigung der Ölschlamm tanks, Bilgen und Bilgenwasserhaltetanks angewiesen werden.

Dem entspricht die ebenfalls hohe Anzahl der Mängel bei den Entöleranlagen mit 32 Auffälligkeiten (13,1 Prozent). Im Vergleich zu dem Berichtszeitraum 2009 ist die Anzahl der Mängel nur leicht gesunken. Ursachen waren mangelnde Wartung und Kontamination mit Ölschlamm. Bei Feederschiffen, die ausschließlich im Nord- und Ostseebereich fahren, werden die Bilgenwasser-Entöleranlagen in der Regel nicht genutzt, sondern das Bilgenwasser wird in den Häfen abgegeben. Die Folge ist, dass dem Entöler häufig wenig Beachtung geschenkt wird und die Besatzung mit der Bedienung nicht vertraut ist. Der Prozentsatz der Mängel durch defekte 15ppm Ölgehalt-Messanlagen ist mit 11,5 Prozent ebenfalls recht hoch und im Vergleich zu 2009 sogar deutlich gestiegen. Mängel an Entöleranlagen und 15ppm Ölgehaltmessanlagen begründen in der Regel ein Auslaufverbot.

Fehlerhafte Dokumente

Unverändert hoch ist der Prozentsatz von Mängeln in der MARPOL I Dokumentenführung (SOPEP-Plan, Öltagebuch) mit 22,5 bzw. 28,7 Prozent aller Mängel. Die während der Hafenstaatbesichtigungen kontrollierten Öltagebücher belegen, dass die geforderte Nachweisführung gemäß MARPOL 73/78, Anlage I, Regel 17 der durchgeführten Umpump-Operationen von Bilgenwasser und Ölschlamm durch das zuständige Bordpersonal ungenau dokumentiert bzw. nicht erbracht wird. Dazu gehört auch die Entwässerung von Schlammtanks über offene Trichterstrecken. Dadurch kommt es zu Fehlmengen an Ölschlämmen, was zu Sanktionen der Wasserschutzpolizei führen kann. Eine exakte Nachweisführung ist zur Vermeidung von langwierigen Untersuchungen und eventuellen Bußgeldern sehr wichtig.

Der Anteil an Fehlern in IOPP-Zeugnissen ist im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 2,0 Prozent gesunken. Vorrangig sind hier fehlende oder falsche Tankbezeichnungen und Tankinhalte zu nennen, außerdem mangelnde Aktualisierungen nach Umbauten an den Entöleranlagen und Ersatz der 15ppm Ölgehaltmessanlagen durch Neugeräte nach MEPC 107(49).

Die Vollständigkeit der SOPEP-Unterlagen wurde wieder häufiger als im Vorjahr beanstandet. Zu bemängeln waren fehlende oder unvollständige Schiffsplanunterlagen, welche nach IMO-Entschließung MEPC.54(32) in MARPOL 73/78, Regel 37 gefordert sind. Außerdem wurden Anlagen-Modifizierungen nicht aktualisiert und die alle drei Monate erscheinenden Aktualisierungen der „Nationalen Kontaktlisten“ nicht erfasst.

Schiffe mit MARPOL-Mängeln 2010 (Nord- und Ostseeküste / nur Ostseeküste)

		Nord- und Ostseeküste		Nur Ostseeküste	
Anzahl kontrollierter Schiffe		1.466		278	
Festgestellte Mängel		244 (= 100 %)		23 (= 100%)	
Art der Mängel	Grund der Beanstandung	Anzahl Schiffe	Schiffe mit Mängeln in %	Anzahl Schiffe	Schiffe mit Mängeln in %
Öltagebuch	Fehlende Tagebucheinträge/Führung gemäß „Code“, Schlammfehlmengen	70	28,7	4	17,4
Bilgenwassertöler	mit Schlamm/Öl zuge- setzt, innen reinigen, Filterwechsel notwendig, Materialschäden, illegale Flanschanschlüs- se u.a.	32	13,1	4	17,4
15 ppm-Anlage	defekte Magnetventile, Ölablass/3-Wegeventil defekt, Bypass an der Anlage, Elektronik defekt u.a.	28	11,5	1	4,3
Bypass am Bilgen- wassertöler		-	-	-	-
IOPP-Zeugnis/Anhang	fehlende/falsche Eintra- gungen durch die Klassifi- kationen/Flaggenstaaten	5	2,0	4	17,4
Verbrennungsanlage defekt , illegale Anlagen an Bord		6	2,5	1	4,3
Schlamm- mit Bilgenlenzsystem verbunden direkt von Pumpe nach Pumpe, illegale Leitungen und Anschlüsse (Blind- flansche) u.a.		39	16,0	2	8,7
Schlamm- und Bil- genentsorgung ange- wiesen	Bilgen/Tanks reinigen	9	3,7	-	-
SOPEP	nicht geprüft, nicht vor- handen, nicht aktualisiert	55	22,5	7	30,4
ODMS defekt	Bypass vorhanden u.a.	-	-	-	-
Direktleitung von Bilge nach See	-	-	-	-	-
Direktleitung Schlammsystem nach See	-	-	-	-	-

Bericht aus der IMO: Umweltschutz in der Seeschifffahrt



Die Diskussion über die Reduzierung der Luftverschmutzung durch Seeschiffe wurde fortgesetzt.

Bericht über die 60. und 61. Sitzung des Meeresumweltausschusses der IMO (MEPC)

Der Meeresumweltausschuss der IMO hat im Berichtsjahr 2010 zweimal in London getagt. Einmal im Frühjahr vom 22. bis zum 26. März auf seiner 60. Sitzung sowie im Herbst vom 27. September bis zum 1. Oktober auf seiner 61. Sitzung. Schwerpunkt der Tagesordnungen war auch weiterhin die Diskussion über Maßnahmen der internationalen Seeschifffahrt zur Reduzierung der CO₂ Emissionen. Nachdem auf der 58. Sitzung erfolgreich die Vorschriften zur Reduzierung der Luftverschmutzung verabschiedet wurden, welche am 1. Juli 2010 mit der überarbeiteten Anlage VI des MARPOL Übereinkommens international in Kraft getreten sind, stehen jetzt die Verhandlungen über die Reduzierung der Treibhausgase an.

Die von vielen Staaten mit Spannung erwarteten Ergebnisse der UN-Klimakonferenz in Kopenhagen vom November 2009 konnten der IMO keine neuen Impulse geben, da man sich auch dort nicht zu verbindlichen CO₂-Reduzierungsmaßnahmen einigen konnte. Insofern gab es keine neuen Vorgaben für die IMO durch die Beschlüsse auf der Kopenhagener Klimaschutzkonferenz. Zu Reduzierung der Emissionen der Schifffahrt werden die nachfolgenden Regelwerke diskutiert.

Energieeffizienz-Kennwert für Schiffsneubauten (Energy Efficiency Design Index (EEDI))

Der EEDI ist ein Kennwert, welcher die CO₂ Emissionen pro Ton-

ne Ladung und gefahrener Seemeile für neue Schiffe wiedergibt. Mit dem bisherigen Entwurf der Berechnungsformel lässt sich recht gut die Energieeffizienz für Tanker, Massengutschiffe und Containerschiffe in Abhängigkeit von ihrer Baugröße darstellen. Derzeit gibt es noch Probleme bei der Berechnung für Fährschiffe, Passagierschiffe und Spezialschiffe wie Schlepper und Versorgungsschiffe. Hierzu sind noch entsprechende Korrekturfaktoren zu entwickeln. Ziel ist es, eine Basislinie in Abhängigkeit von der Schiffsgröße in BRZ festzulegen, welche neue Schiffe ab einem bestimmten Baujahr nicht überschreiten dürfen. Diese Basislinie soll dann in entsprechenden Zeitabständen dem Fortschritt in der Schiffstechnik angepasst und entsprechend reduziert werden. Somit könnte für neue Schiffe eine CO₂-Reduzierung von 20 bis 30 Prozent innerhalb eines Zeitraumes von 15 bis 20 Jahren erreicht werden.

Schiffsbetriebsplan zum Energieeffizienzmanagement (Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP))

Durch einen Schiffsbetriebsplan zum Energieeffizienzmanagement (SEEMP) sollen die Reedereien verpflichtet werden, einen Energiemanagementplan nach geltenden IMO-Richtlinien zu erstellen und ständig an Bord mitzuführen. Hierin sollen alle Parameter, welche Einfluss auf den operativen Brennstoffverbrauch an Bord haben, einfließen. Dieses sind neben der Berechnung der optimalen Geschwindigkeit auch die Beachtung von Wettervorhersagen, Meeresströmungen sowie Trimmungsoptimierung des Schiffes in Abhängigkeit von der Beladung. Von einem sol-

chen Plan erhofft man sich Reduzierungen von CO₂-Emissionen im Bereich von 15 – 20 Prozent. Das Instrument soll flexibel gestaltet werden und keine festen Vorgaben zur Reduzierung enthalten.

Marktbasierte Instrumente zur CO₂-Emissionsreduzierung (Market Based Instruments (MBI))

Hierzu gibt es derzeit im wesentlichen zwei unterschiedliche Modelle. Das eine ist ein Klimaschutzfonds-Modell, welches einen Zuschlag auf den Bunker erhebt. Das Geld dieses Fonds soll von der IMO verwaltet werden und dazu dienen, die Entwicklung und den Bau von emissionsreduzierten Schiffen zu fördern und Alttonnage zu ersetzen. Dieses würde vor allem Entwicklungs- und Schwellenländern zu Gute kommen, welche über vermehrte Alttonnage an Schiffen verfügen. Des Weiteren gibt es bereits gute Erfahrungen mit solchen Kompensationsfonds der IMO, zum Beispiel bei Ölunfällen durch Schiffe.

Der zweite Vorschlag ist ein Emissionshandelssystem: Nach der Zuweisung von Emissionszertifikaten sollen diese über einen internationalen Handel gekauft und verkauft werden. Dieses marktbasierende System wird insbesondere von der EU und einigen Industrieländern favorisiert.

Neues Kapitel 9 der Anlage I, Verbot von Schweröl in der Antarktis

Mit der EntschlieÙung MEPC.189(60) wurde ein neues Kapitel der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens hinzugefügt. In diesem Kapitel 9 wird der Einsatz von Schweröl an Bord von Seeschiffen, welche im Bereich der Antarktis operieren, verboten. Diese Vorschrift wird am 1. August 2011 in Kraft treten.

Ausweisung der Nordamerikanischen und Kanadischen Küstemeere zu einem Emissionssondergebiet (ECA) nach Anlage VI

Mit einer weiteren EntschlieÙung MEPC.190(60) wurde der Antrag der Vereinigten Staaten und Kanada genehmigt, ihre Hoheitsgebiete mit einem Abstand von 200 sm von der Küste zu Emissionssondergebieten auszuweisen. Dieses betrifft auch die Seegebiete um Hawaii, Alaska sowie einige Inseln in der Karibik. Diese EntschlieÙung wird bereits am 1. August 2011 formell in Kraft treten. Auswirkungen auf die Seefahrt werden jedoch nach dem jetzigen Stand erst ab 2015 wirksam, da dann die reduzierten Schwefelgrenzwerte von 0,1 Prozent für alle Schiffe und die Emissionsgrenzwerte für Stickoxide nach Tier III (minus 80 Prozent) für neue Schiffe nach der revidierten Anlage VI gelten. Zu diesem Themenkomplex wurde bereits ausführlich im Jahresbericht 2008 berichtet.

Überarbeitung der Anlage V (Verhütung der Verschmutzung der Meere durch Müll)

Unter der Leitung von Neuseeland hatte eine Korrespondenz-Arbeitsgruppe schon Vorarbeiten für eine Überarbeitung der Anlage V getätigt. Diese wurden im Jahr 2010 innerhalb der bei MEPC 61 eingerichteten Arbeitsgruppe zu einer Entwurfsvorlage abgestimmt. Gegenüber der bestehenden Anlage V ergeben sich die folgenden wesentlichen Änderungen:

- ▶ Es soll grundsätzlich kein Abfall mehr in das Meer gelangen,
- ▶ Für bestimmte Arten von Abfall gibt es noch Ausnahmeregelungen.
- ▶ Tierkadaver werden als neue Abfallkategorie erfasst.
- ▶ Waschwässer aus Laderäumen dürfen unter Auflagen eingeleitet werden.
- ▶ Verloren gegangenes Fischereigeschirr ist den zuständigen Behörden zu melden.

Die weiteren Arbeiten werden in einer Arbeitsgruppe im Rahmen von MEPC 62 im Juli 2011 erfolgen.

Revision der Anlage III (Verhütung der Verschmutzung der Meere durch verpackte Güter)

Mit der EntschlieÙung MEPC.193(61) wurde die überarbeitete Anlage III vom MEPC angenommen. Sie wird international am 1. Januar 2014 in Kraft treten. Hiernach ist für den Transport von Gefahrgut in verpackter Form auf Seeschiffen der überarbeitete International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) verbindlich anzuwenden. Die wesentlichen Änderungen ergeben aus der Umsetzung der international einheitlichen Klassifizierung und Kennzeichnung von Gefahrgut nach dem „Global Harmonized System“(GHS) der UNO.

International Safety Management (ISM)

Individuelles Sicherheitsmanagement im Unternehmen



An Bord soll es einheitliche Standards für die sichere Schiffsführung und die Verhütung von Meeresumweltverschmutzung geben.

Der ISM-Code ist ein international einheitlicher Standard für Maßnahmen zur sicheren Betriebsführung von Schiffen und zur Verhütung der Meeresverschmutzung. In seiner bewusst allgemein gehaltenen Art eröffnet er den Unternehmen die Möglichkeit ein effektives, dem Unternehmen angepasstes Sicherheitsmanagementsystem umzusetzen. Im Gegensatz zu zahlreichen technischen Regeln und Verpflichtungen stellt der ISM-Code die Verantwortung des Menschen in den Vordergrund und trägt damit dem Umstand Rechnung, dass für etwa 80 Prozent aller Unfälle menschliches Versagen ursächlich ist.

Zum 01.07.2010 wurde durch die IMO EntschlieÙung MSC.273(85) der ISM-Code geändert. Die Notwendigkeit eines Verfahrens über Risikobewertungen wird durch die neue Formulierung unter Punkt 1.2.2.2 des ISM-Codes klargestellt. Ebenfalls geht aus dem geänderten Punkt 9.2 des ISM-Codes deutlicher hervor, dass nicht nur Korrekturmaßnahmen zur kurzfristigen Abstellung von Abweichungen und Mängeln, sondern vielmehr auch langfristige Maßnahmen eingeführt werden müssen, welche ein Wiederauftreten der Abweichungen und Mängel vermeiden. Neu ist auch, dass die internen Audits in den Reedereien und an Bord der Schiffe grundsätzlich in Intervallen durchzuführen sind, die zwölf Monate nicht überschreiten dürfen.

Zertifizierung und Auditierung von Unternehmen und Schiffen, die dem ISM-Code unterliegen

Der Schwerpunkt bei der Auditierung von Unternehmen und deren Schiffen lag im vergangenen Jahr bei der Nachprüfung, inwieweit die Änderungen zum ISM-Code in den jeweiligen Safety Management Systemen umgesetzt worden sind. Das Hauptaugenmerk lag dabei auf der Beurteilung notwendiger Verfahren zur Bewertung von identifizierten Risiken (Risk Assessment).

2010 wurde durch qualifizierte Auditoren der Dienststelle Schiffssicherheit wieder eine hohe Anzahl von Sicherheitsmanagement-Audits durchgeführt bzw. begleitet. Damit wurde eine effektive Überprüfung der Umsetzung des ISM-Code in den Unternehmen sowie eine zielgerichtete Überwachung der anerkannten Organisationen im Bereich des ISM-Code sichergestellt. 2010 besaßen 167 Reedereien ein gültiges Document of Compliance (DOC) und 532 Schiffe in nationaler und internationaler Fahrt ein gültiges Safety Management Certificate (SMC) für die deutsche Flagge.

Weiterhin unterziehen sich derzeit auch sechs Traditionsschiffe und deren Betreiber mit großem Engagement einer freiwilligen Zertifizierung durch die Dienststelle Schiffssicherheit.

Audits und Beteiligung des Flaggenstaates: Shipboard und Company

Shipboard	Gesamt	Pre	Initial	Intermediate	Renewal	Additional
durchgeführt von Dienststelle Schiffssicherheit	45	8	5	11	16	5
durchgeführt von anerkannten Klassifikationsgesellschaften	234	36	20	114	57	7
davon begleitet durch Dienststelle Schiffssicherheit	28	4	4	13	7	-
Gesamt	279	44	25	125	73	12

Company	Gesamt	Pre	Initial	Annual	Renewal	Additional
durchgeführt von Dienststelle Schiffssicherheit	59	-	3	49	3	4
durchgeführt von anerkannten Klassifikationsgesellschaften	115	5	4	82	23	1
davon begleitet durch Dienststelle Schiffssicherheit	50	1	3	36	9	1
Gesamt	174	5	7	131	26	5

Festgestellte Abweichungen (Non Conformities) in Sicherheitsmanagementsystemen

Bereich	Shipboard Anzahl Mängel 2009 / 2010	Company Anzahl Mängel 2009 / 2010
Management-Ziele	19 / 36	10 / 13
Konzept für Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz	- / 1	- / 1
Verantwortung und Weisungsbefugnis des Unternehmens	2 / -	1 / 1
Durchführungsbeauftragter	- / 1	2 / 1
Verantwortung und Weisungsbefugnis des Kapitäns	6 / 8	2 / 2
Personal	11 / 10	5 / 3
Schiffsbetriebsabläufe	8 / 8	1 / 2
Vorbereitung auf Notfallsituationen	12 / 14	6 / 1
Berichte und Analysen von Unfällen	9 / 11	6 / 4
Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung	31 / 34	10 / 7
Dokumentation	9 / 5	3 / 5
Überwachung der Einhaltung des Safety Management Systems	7 / 10	7 / 6
Gesamt	114 / 138	53 / 46



Im Jahr 2010 hatten 532 Schiffe in nationaler und internationaler Fahrt ein Safety Management Certificate für die deutsche Flagge.

ISM-Rundschreiben

Im Jahr 2010 wurden acht ISM-Rundschreiben veröffentlicht. Schwerpunkt-Themen waren hierbei:

- ▶ Änderungen zum ISM-Code
- ▶ Arbeitsschutzmanagement und Risikobeurteilungen
- ▶ Flaggenstaatliche Anforderungen für die Umsetzung des ISM-Code
- ▶ Sicherer Betrieb von Schiffen im Einsatz als Self Elevating Unit im Offshore Betrieb.

Zusätzlich wurden 15 ISM-Infomails versendet, um auf aktuelle Gesetzesänderungen, Empfehlungen und Sicherheitswarnungen zu verweisen. Alle Rundschreiben und Infomails können auf der Internetseite der Dienststelle Schiffssicherheit abgerufen werden.

<http://www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/ism/uebersicht-ism-rundschreiben-und-ism-info-mails>

Hafenstaatkontrollen von Schiffen unter deutscher Flagge

2010 wurden elf Schiffe unter deutscher Flagge im Rahmen von Hafenstaatkontrollen festgehalten. Resultierend aus der Auswertung der Festhaltungen wurden als Folgemaßnahmen ein zusätzliches Audit durch eine anerkannte Organisation sowie 2 zusätzliche Audits und fünf Flaggenstaatsinspektionen durch Auditoren der Dienststelle Schiffssicherheit durchgeführt.

Darüber hinaus erfolgte monatlich eine Auswertung der Mängel bei Hafenstaatkontrollen auf Schiffen unter deutscher Flagge. Bei Häufung von Mängeln, bei ISM-Mängeln und bei sonstigen Auffälligkeiten wird der Durchführungsbeauftragte mit der Bitte kontaktiert, die Umstände, die zu den Mängeln geführt haben, näher zu erläutern und auch die eingeleiteten Maßnahmen zur Abstellung der Mängel sowie zur Vermeidung des Wiederauftretens zu beschreiben. Die Dienststelle Schiffssicherheit behält sich bei der Auswertung vor, selbst an Bord zu gehen und eine außerordentliche Flaggenstaatsinspektion durchzuführen oder ein zusätzliches Audit durch eine Klassifikationsgesellschaft durchführen zu lassen. Monatliche Statistiken über Art und Häufung der festgestellten Mängel werden den Reedereien auf der Internetseite zur Verfügung gestellt.

<http://www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/ism/psc-statistik>

Hafenstaatkontrollen von Schiffen unter deutscher Flagge

Zeitpunkt der Festhaltung	PSC-MOU	Festhaltegründe
Januar 2010	Tokyo	Fire Safety / Marpol Annex I
Februar 2010	Paris	Structural Safety/Alarm Signals/Safety of Navigation/Fire Safety/ Life saving appliance/
Februar 2010	Paris	Certification of Seafarers, structural safety
Mai 2010	Tokyo	Fire safety measures
Mai 2010	Indian Ocean	Propulsion and auxiliary machine, Fire safety measures, Stability structure and related equipment
Juni 2010	Indian Ocean	Propulsion and auxiliary machine, safety of navigation
Juli 2010	AMSA	ISM
Juli 2010	Tokyo	Fire safety measures, ISM related Def.
August 2010	Tokyo	Load Lines, Life saving appliances
September 2010	Paris	Ship's certificates, ISM
Oktober 2010	MedMou	Crew Certificates

Seearbeitsübereinkommen

Bessere Lebens- und Arbeitsbedingungen für Seeleute



Egal wo: Für die Sicherheit und Lebensqualität der Besatzung an Bord gelten verbindliche Vorschriften.

Am 23. Februar 2006 wurde in Genf das Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention - MLC) der Internationalen Arbeitsorganisation ILO ohne Gegenstimmen angenommen. Es kombiniert Verpflichtungen für Flaggen- und für Hafenstaaten und gilt faktisch für alle Staaten.

Das Seearbeitsübereinkommen wird als vierte Säule des internationalen maritimen Rechts neben den Übereinkommen SOLAS, STCW und MARPOL bezeichnet.

Es soll durch weltweit geltende Mindeststandards die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten verbessern und zugleich Sozialdumping sowie Wettbewerbsverzerrungen verhindern.

Der Anwendungsbereich des Seearbeitsübereinkommens ist umfassend. Das Übereinkommen gilt für alle gewerblich genutzten Seeschiffe mit Ausnahme von Fischereischiffen, Schiffen in traditioneller Bauweise sowie Kriegs- und Flottenhilfsschiffen. Es gilt für alle Seeleute und damit für alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord beschäftigt sind.

Effektive Hafen- und Flaggenstaatkontrollen

Ziel des Seearbeitsübereinkommens ist eine lückenlose Kontrolle aller Seeschiffe durch die Flaggen- und Hafenstaaten. Die Flaggenstaaten müssen sich verpflichten, alle Seeschiffe unter

ihrer Flagge zu kontrollieren. Kleinere Schiffe mit einer Größe bis zu 500 BRZ werden alle drei Jahre überprüft. Alle größeren Seeschiffe müssen zukünftig zwei Zeugnisse mitführen: Das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung. Mit dem Seearbeitszeugnis bescheinigt der Flaggenstaat, dass das Schiff kontrolliert und die Einhaltung des Seearbeitsübereinkommens überprüft wurde. Die Seearbeits-Konformitätserklärung besteht aus zwei Teilen: In Teil I listet der Flaggenstaat alle innerstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung des Übereinkommens auf; in Teil II erklärt der Reeder, welche Maßnahmen er zur laufenden Einhaltung dieser Vorschriften getroffen hat.

Über die Kontrolle durch die Flaggenstaaten hinaus werden auch die Hafenstaaten mit in die Pflicht genommen. Die Inspektoren der Hafenstaatkontrolle werden zukünftig neben technischen und nautischen Schiffssicherheitsvorschriften auch die Einhaltung der Lebens- und Arbeitsbedingungen kontrollieren. Hat ein Flaggenstaat das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert, liegen offensichtliche Mängel an Bord vor oder gibt es Beschwerden von Besatzungsmitgliedern, wird die Kontrolle umfassender ausfallen. Ein abgestuftes Sanktionssystem sorgt im Falle von Beanstandungen dafür, dass die Mängel möglichst schnell abgestellt werden. In Extremfällen kann sogar ein Auslaufverbot verhängt werden.

Neu ist ein Beschwerdeverfahren, welches Seeleuten und anderen Berechtigten die Möglichkeit gibt, auf konkrete Missstände hinzuweisen. Die Flaggen- und Hafenstaaten sind im Falle einer Beschwerde verpflichtet, diesen nachzugehen und Maßnahmen zum Abstellen der Mängel zu ergreifen.

Dienststelle Schiffssicherheit verantwortlich für Kontrolle

Das Seearbeitsübereinkommen wird zwölf Monate nach Ratifikation durch 30 Staaten mit einem Anteil von 33 Prozent an der Welthandelstonnage in Kraft treten. Bisher haben folgende Länder das Übereinkommen ratifiziert und damit das Tonnagekriterium bereits erfüllt:

Nr.	Flaggenstaat	Datum der Ratifizierung
1	Liberia	07.06.2006
2	Marshall Islands	25.09.2007
3	Bahamas	11.02.2008
4	Panama	06.02.2009
5	Norwegen	10.02.2009
6	Bosnien und Herzegowina	18.01.2010
7	Spanien	04.02.2010
8	Kroatien	12.02.2010
9	Bulgarien	12.04.2010
10	Kanada	15.06.2010
11	St. Vincent und die Grenadinen	09.11.2010
12	Schweiz	21.02.2011

Viele Vorgaben des Seearbeitsübereinkommens entsprechen bereits jetzt deutschem Recht. Die noch notwendigen Ergänzungen sollen zusammen mit den bestehenden Vorschriften des Seemannsgesetzes in einem Seearbeitsgesetz gebündelt werden. Wann das neue Seearbeitsgesetz in Kraft treten wird und wann genau Deutschland das Seearbeitsübereinkommen ratifizieren wird, steht noch nicht endgültig fest.

Das Bundesverkehrsministerium hat die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr beauftragt, die Kontrolle der Einhaltung des Übereinkommens zu übernehmen.

Die Vorbereitungen für diese anspruchsvolle Aufgabe begannen 2009 und wurden 2010 weiter intensiviert. So wurden 2010 die Besichtigter der Dienststelle Schiffssicherheit zu MLC- Inspektoren ausgebildet. Weitere Schulungen folgen. Auch wird derzeit ein „Leitfaden für die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens auf Schiffen unter deutscher Flagge“ erarbeitet, welcher den MLC- Inspektoren, insbesondere aber auch den Reedern als Praxishilfe dienen soll. Der Leitfaden legt z.B. dar, wie die Überprüfung und Zertifizierung der betroffenen Schiffe in Deutschland durchgeführt wird. Ebenso werden auch die einzelnen Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens aufgelistet und

beschrieben.

Bis zur Ratifizierung und zum endgültigen Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens wird sich die Dienststelle Schiffssicherheit auch weiterhin intensiv mit den Vorbereitungen für die Umsetzung beschäftigen.

Prüf- und Zertifizierungsstelle

Europaweite Zulassung von Schiffsausrüstung



Nur wer ständig übt, gewinnt an Sicherheit, deswegen gehören die Übungen mit dem Rettungsboot zum Pflichtprogramm an Bord.

Für alle Schiffe unter der Flagge eines EU-Mitgliedsstaats - damit auch für die deutsche Flagge – gilt seit 1999 die Europäische Schiffsausrüstungsrichtlinie 96/98/EG (Marine Equipment Directive – MED). Diese Richtlinie wurde zuletzt 2002 mit der EG-Richtlinie 2002/75/EG geändert. Ziel dieser Richtlinie ist es, den freien Warenverkehr für Schiffsausrüstung bei Einhaltung eines gleichen Sicherheitsniveaus innerhalb der Europäischen Union sicherzustellen. Schiffsausrüstung, die von einer staatlich zugelassenen Prüf- und Zertifizierungsstelle geprüft und zertifiziert wurde, darf auf jedem Schiff unter einer EU-Flagge verwendet werden. Damit ist die früher zeitaufwändige und teure Prüfung durch jeden einzelnen europäischen Flaggenstaat weggefallen und das Verfahren vereinheitlicht worden. Geprüfte und zugelassene Schiffsausrüstung wird durch ein Steuerrad-Symbol gekennzeichnet.

Die Schiffsausrüstungs-Richtlinie schreibt zusätzlich zu den Baumusterprüfungen auch Kontrollmaßnahmen durch eine notifizierte Stelle vor. Kontrollen in diesem Sinne können entweder Stichprobenprüfungen (Modul F) oder Qualitätsmanagementsysteme (Module D oder E) sein. Aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung bietet die Dienststelle Schiffssicherheit eine kostengünstige, gründliche und schnelle Auditierung und Zertifizierung solcher Systeme an. Diese Überprüfungen sollen aber ganz bewusst nicht zu einer Vereinheitlichung von Verfahren in allen Unternehmen führen. Genau so individuell wie Unternehmen und Produkte sind, sollten auch Qualitätsmanagementsysteme auf

die individuellen Bedürfnisse eines jeden Unternehmens ausgerichtet sein.

Brandschutz

Neue Produkte für Brandschutz und Rettungsmittel erhalten eine Zulassung der Dienststelle Schiffssicherheit. Die Produktpalette ist dabei so vielfältig wie die Verwendungsmöglichkeiten an Bord: Sie reicht von schwer entflammaren Vorhangstoffen und Tischdecken über Beschichtungen und Anstrichmittel bis hin zur Brandschutz-ausrüstung.

Am Beispiel eines Hitzeschutzanzuges wird deutlich, welchen verschiedenen Anforderungen ein solcher Anzug genügen muss. Ein Hitzeschutzanzug muss zunächst funktional sein, das heißt er muss für einen bestimmten Temperaturbereich geeignet sein, einen gewissen Tragekomfort haben und mit anderen Ausrüstungsteilen, z. B. einem Pressluftatmer, kompatibel sein. Er kann gegen verschiedensten Einwirkungen schützen: Hitze, Chemikalien, Metallspritzer, Wasserdampf. Ein Hitzeschutzanzug muss ergonomisch besondere Anforderungen erfüllen. Hier spielt das Gewicht des Anzuges, die Anlegegeschwindigkeit und die Tragzeitbegrenzung eine Rolle. Nicht zuletzt sind die Einsatzorte und die Lebensdauer eines solchen Anzuges relevant. Die Prüf- und Zertifizierungsstelle der Dienststelle Schiffssicherheit verfügt über langjährige Erfahrungen in der Zulassung von Hitzeschutzanzügen sowie sonstiger Brandschutz-ausrüstung.

Die Dienststelle Schiffssicherheit ist zur Zertifizierung von Rettungsmitteln, Brandschutzmaterialien und -ausrüstungen sowie Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung zugelassen.

Rettungsmittel: Mehr Sicherheit durch Zulassung

In den letzten Jahren ist es wiederholt zu tödlichen Unfällen beim Aussetzen von Rettungsbooten gekommen. Die Ursachen dafür sind unterschiedlich: Mal liegt es an der fehlenden Routine von Besatzungsmitgliedern, die mit den Davits und den Aussetzvorrichtungen nicht genügend vertraut sind; mal sind die Heißhaken, die unter der Last des Rettungsbootes stehen, falsch konstruiert.

Die internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO hat mit dem Rundschreiben MSC.1/1206 „Empfehlungen für den richtigen Umgang mit Aussetzvorrichtungen und deren Wartung“ reagiert. Kernpunkt des Maßnahmenkatalogs ist die Autorisierung von Betrieben, welche für den regelmäßigen Wartungsservice für Rettungsboote, Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbaren Heißhaken ausreichend qualifiziert sind.

Deutschland wendet diese Empfehlung seit dem Jahr 2009 verbindlich an. Das Bundesverkehrsministerium hat die See-Berufsgenossenschaft (seit 1.1.2010 Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr) beauftragt, die Übereinstimmung mit den Vorschriften zu überwachen. Die aktuelle Liste der in Deutschland zugelassenen Servicebetriebe ist im Internet abrufbar unter: www.bg-verkehr.de/dienststelle-schiffssicherheit/servicestationen

Die Formel „Mehr Sicherheit durch Zulassung“ gilt auch für andere Rettungsmittel. Auf Grundlage der internationalen Vorschriften SOLAS und LSA-Code (Rettungsmittel-Code) überprüft die Dienststelle Schiffssicherheit jährlich direkt bei den Herstellern die volle Funktionsfähigkeit und Sicherheit von Signalmitteln. Dabei arbeitet sie mit der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) eng zusammen. Die BAM ist für die Überwachung nach den nationalen Sprengstoffvorschriften zuständig, die Dienststelle Schiffssicherheit für die Einhaltung der internationalen Vorgaben. Dabei bedient sie sich der Expertise der BAM als Fachbegutachter.

Bei den Überprüfungen beim Hersteller vor Ort überprüfen die Mitarbeiter der Dienststelle Schiffssicherheit und der BAM, ob die Signalmittel unter allen Bedingungen richtig funktionieren und sicher sind. Beispielsweise muss die Brenndauer eingehalten werden, die Signalmittel müssen auch im feuchten Zustand oder in kalter Umgebung auslösen und die Bedienung muss möglichst einfach sein. Erst wenn alle diese Bedingungen erfüllt sind, erteilt die Dienststelle Schiffssicherheit die Zulassung.

Schutz der Meeresumwelt

Im Bereich Meeresumweltschutz der Prüf- und Zertifizierungsstelle der Dienststelle Schiffssicherheit sind die Neuzertifizierungen im Jahr 2010 weiter zurückgegangen und eine weitere Reduzierung der Anzahl der Typenprüfungen eingetreten. Die Produktpalette der betreuten Hersteller ist nach den durch MEPC 107(49) und MEPC 159(55) erforderlichen Innovationen in den

Jahren 2004 bis 2009 wieder vollständig.

Der geringeren Nachfrage von Einrichtungen zum Meeresumweltschutz bei Neubaufträgen standen vermehrt Ersatzbeschaffungen in der fahrenden Flotte gegenüber. Die durch die Prüf- und Zertifizierungsstelle betreuten Hersteller von Abwasserbehandlungsanlagen, Entöler und Ölgehaltmessgeräten sind gut am Markt vertreten und in dem IMO-Informationssystem (www.gisis.imo.org) gelistet.

Ausschließlich nach MEPC.159(55) zugelassene Abwasseraufbereitungsanlagen sind seit 01.01.2010 an Bord von Seeschiffen auf Neubauten und für Nachrüstungen zu verwenden. Für die ab dem Jahr 2004 nach MEPC 107(49) zugelassenen Entöler wurde auch im Jahr 2010 die Erneuerung der Zulassungen für den nächsten 5-Jahreszeitraum unter Berücksichtigung der Anforderungen des MEPC.1/Circ.643 durchgeführt. Die nach EU-Richtlinie 96/98 (MED) geforderten regelmäßigen Produktüberwachungen führten zu einer starken Auslastung der Mitarbeiter, da die Überprüfungsintervalle für die Bestätigung der Übereinstimmung mit Modul D auf jährlich umgestellt wurden. Die Überprüfung eines Qualitätsmanagementsystems unter Berücksichtigung der Anforderungen der MED wurde bislang dreimal in fünf Jahren durchgeführt. Der Zulassungsstatus der nach der Schiffsausrüstungsrichtlinie zugelassenen Produkte ist in der MARED Datenbank (www.mared.org) ersichtlich.

Auch nach der Fusion der See-Berufsgenossenschaft mit der BG Fahrzeughaltungen zur BG Verkehr zum 1. Januar 2010 wurde die bewährte Zusammenarbeit der Prüf- und Zertifizierungsstelle mit ihren Kunden fortgeführt. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Dienststelle Schiffssicherheit stehen bei Fragen zu Zertifizierungsverfahren, geforderten Systemauslegungen und damit zusammenhängenden internationalen Regeln gerne zur Verfügung.

Sicherheitslehrgänge nach dem STCW-Übereinkommen

Qualifizierte Ausbildung der Seeleute



Die Sicherheitsausbildung nach STCW-95 ist für Berufsseeleute zwingend vorgeschrieben.

Sicherheit auf See kann nur durch eine qualifizierte Ausbildung der Seeleute erreicht werden. Dieser Maxime folgend führte das STCW-Übereinkommen (Standards for Training, Certification and Watchkeeping) im Jahr 1978 international vergleichbare Standards für die Ausbildung von Seeleuten ein. Das Regelwerk wurde 1995 grundlegend überarbeitet und wird seitdem ständig auf den neuesten Stand gehalten. Inzwischen wurden nationale Befähigungsnachweise nach und nach vereinheitlicht.

Stabile Nachfrage nach Sicherheitsgrundausbildung

Ein Kernelement des STCW-Übereinkommens ist die zwingend vorgeschriebene Sicherheitsausbildung der Berufsseeleute. Seit dem 7. Dezember 1998 ist die See-Berufsgenossenschaft (jetzt: Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr) vom Bundesverkehrsministerium mit der Ausstellung der Befähigungsnachweise für die Sicherheitsausbildung beauftragt. Sie ist darüber hinaus als zertifizierte Ausbildungsüberwachungsstelle für die Überwachung der Ausbildung sowie die Zulassung von Ausbildungsstellen zuständig. Bis zum 31. Dezember 2010 hat die Dienststelle Schiffssicherheit neben berufsbildenden Schulen, staatlichen Seefahrtsschulen und der Sonderausbildungsstelle

der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte acht weitere öffentlich zugängliche Ausbildungsstellen für die Ausbildung gemäß STCW zugelassen.

Die Nachfrage nach den Sicherheitslehrgängen ist nach wie vor hoch. Insgesamt schlossen im Jahr 2010 erfolgreich ab (in Klammern die Vorjahreszahlen):

- ▶ 1.112 (1.311) Seeleute die Sicherheitsgrundausbildung
- ▶ 856 (868) die Ausbildung als Rettungsbootsmann für Überlebensfahrzeuge
- ▶ 84 (108) als Rettungsbootsmann für schnelle Bereitschaftsboote und
- ▶ 753 (763) Teilnehmer die Ausbildung zum Feuerschutzmann in fortschrittlicher Brandbekämpfung

Gesicherte Qualität der Ausbildungsstellen

Die Inhalte und Anforderungen an eine qualitativ hochwertige Ausbildung sind in einer Richtlinie der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft vom 1. August 1999 festgelegt. Die Voraussetzungen für eine Zulassung als Ausbildungsstelle sind hoch. Die

Dienststelle Schiffssicherheit überwacht durch Besuche vor Ort und regelmäßige Audits die konsequente Einhaltung der Vorgaben durch die einzelnen Ausbildungsstellen. Alle Prüfungen werden durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Dienststelle Schiffssicherheit abgenommen.

Der europäische Gesetzgeber hat die Mindestanforderungen des STCW-Übereinkommens an die Ausbildung von Seeleuten durch die Richtlinie 2008/106/EG ergänzt und konkretisiert. Alle EU-Mitgliedstaaten haben sich zur kontinuierlichen Überwachung der Ausbildung sowie zu ordnungsgemäßen Verfahren für das Ausstellen und Erneuern von Befähigungsnachweisen durch ein Qualitätssicherungssystem verpflichtet. Die Überwachung der Einhaltung der Standards bei den Ausbildungsstellen ist mindestens alle fünf Jahre unabhängig zu evaluieren. Die Überprüfung der Ausbildungsziele und der Qualifikation der Ausbilder spielt dabei eine große Rolle.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Dienststelle Schiffssicherheit haben durch Ihre Tätigkeit auch im letzten Jahr die Einhaltung der Vorgaben für eine sichere Ausbildung und deren Überwachung auf hohem Niveau sichergestellt.

.
<http://www.bg-verkehr.de/dienststelle-schiffssicherheit/ausbildung-befaehtigung/sicherheitslehrgaenge>

Einflaggung

Einflaggung und „Maritimes Bündnis“



Die Gesamttonnage unter Deutscher Flagge blieb 2010 trotz rückläufiger Schiffszahlen nahezu stabil.

Die seit Herbst 2008 herrschende Wirtschaftskrise hinterließ auch im Jahr 2010 ihre Spuren im Bestand der deutschen Handelsflotte. Der Bestand der Handelsschiffe unter deutscher Flagge schrumpfte weiter.

Bei den Handelsschiffen (ohne Fischerei) ging die Zahl der Schiffe bis Ende 2010 um 8,5 Prozent auf 571 Schiffe zurück. Der starke Rückgang resultiert im wesentlichen aus den Einbrüchen bei den Containerschiffen. In diesem von deutschen Reedern dominierten Schifffahrtsegment waren die Frachtraten 2010 besonders massiv zurückgegangen. Fuhren Ende 2009 noch 330 Containerschiffe unter schwarz-rot-gold, waren es am 31. Dezember 2010 nur noch 301 Schiffe. In der Tank- und in der Fahrgastschifffahrt blieb der Flottenbestand dagegen stabil.

Handelsflotte unter deutscher Flagge weiter geschrumpft

Die Krise in der Seeschifffahrt hatte auch Auswirkungen auf das „Maritime Bündnis“. Die Reeder konnten ihr Versprechen, bis Ende 2011 mindestens 600 Schiffe im internationalen Verkehr unter deutscher Flagge zu betreiben, nicht einhalten. Sogar die bereits Ende 2008 erreichte Zahl von 500 Schiffen im internationalen Seeverkehr wurde unterschritten. Die im „Maritimen Bündnis“ vereinbarten Schiffszahlen beziehen sich übrigens auf den sogenannten „Monitoring-Bestand“, der auch Schiffe umfasst, die nicht im Internationalen Seeschiffsregister (ISR) eingetragen sind. Auf der anderen Seite sah sich die Bundesregierung angesichts des Sparzwangs für den Bundeshaushalt gezwun-

gen, die Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten deutlich zu senken.

Wie in den letzten Jahren auch musste die Küstenfischerei große Rückgänge im Schiffsbestand verzeichnen. Gerade die kleinen Fischkutter unter zwölf Meter, die nach wie vor das Rückgrat der deutschen Küstenfischerei bilden, verschwinden immer mehr aus den Küstenhäfen. Angesichts des Kosten- und Quotendrucks finden ältere Eigner häufig keine Nachfolger mehr, die ihre Schiffe übernehmen und die Betriebe fortführen.

Die Gesamttonnage unter deutscher Flagge blieb 2010 trotz der zurückgegangenen Schiffszahlen nahezu stabil. Darin spiegeln sich die steigenden Schiffsgrößen insbesondere bei den Containerschiffen wider.

Für die Zukunft bleibt zu hoffen, dass die sich abzeichnende Erholung an den Weltwirtschaftsmärkten auch den Schiffsbestand unter deutscher Flagge wieder erhöhen wird.

Die deutsche Handelsflotte (Seeschiffe über 100 BRZ)

Stand: 31.12.2010

Schiffsgattung	Anzahl der Schiffe		Veränderung in Prozent	Tonnage (BRZ)		Veränderung in Prozent
	31.12.2009	31.12.2010		31.12.2009	31.12.2010	
Trockenfrachter	485	435	-10,0	14.669.086	14.979.760	+2,1
Tankschiff (einschließlich Gas-, Chemikalien- und Produktentanker)	44	44	0,0	511.596	496.192	-3,1
Fahrgastschiffe	95	92	-3,2	50.313	49.726	-1,1
Handelschiffe insgesamt (ohne Seefischerei)	624	571	-8,4	15.230.995	15.525.678	+1,9

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Zum Stichtag waren 49 Neubauten mit einer Vermessung von 913.888 BRZ für die deutsche Flagge angemeldet.

Die deutsche Fischereiflotte

Stand: 31.12.2010

Bereich	Fahrzeuge	BRZ	kW	Personal
Große Hochseefischerei				
Universalfroster	7	22.866	27.960	196
Spezialfroster (Schwarmfischfänger)	2	14.924	11.299	63
Gesamt	9	37.790	39.259	259
Kutter- und Küstenfischerei				
Baumkurrenkutter (Liste I + II)	247	11.209	45.289	580
Baumkurrenkutter (Großkutter)	7	2.033	8.085	40
Kutter (Schleppnetz, Langleine etc.)	124	10.281	30.221	382
Gesamt	378	23.523	83.595	1.002
Kleine Küstenfischerei (<12 m Lüa) davon teilgedeckte und offene Boote				
	1.232	2.982	27.420	1.549
	1.044	1.668	15.543	1.245
Gesamt	1.619	64.295	150.274	2.810
Muschelfahrzeuge sonstige Fischereifahrzeuge (unquotierte Arten)				
	12	2.870	7.288	36
	43	54	823	48

Quelle: Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Seeärztlicher Dienst

Mehr als 22.000 Seediensttauglichkeitsuntersuchungen



Jedes Besatzungsmitglied deutschflaggiger Schiffe braucht das Seediensttauglichkeitszeugnis.

Wer auf einem deutschen Seeschiff arbeiten will, benötigt einen Nachweis darüber, dass er körperlich und psychisch für die Arbeit auf See geeignet ist – das Seediensttauglichkeitszeugnis. Neben einem allgemein guten Gesundheitszustand kommt es vor allem auf gutes Hör- und Sehvermögen an. Auch dürfen Seeleute keine leistungsbeeinträchtigenden chronischen Krankheiten oder Suchtprobleme haben.

Die Mitarbeiter des Seeärztlichen Dienstes in Hamburg sind für die Organisation und Steuerung der Tauglichkeitsuntersuchungen von Seeleuten und Lotsen zuständig. Sie sind der zentrale Ansprechpartner für alle Fragen zur Seediensttauglichkeit. Die Fachkompetenz des Seeärztlichen Dienstes nutzen unter anderem auch andere Behörden, zum Beispiel die zuständigen Bundesministerien oder die Wasser- und Schifffahrtsdirektionen.

Die ermächtigten Ärzte: Praktiker mit schiffahrtsmedizinischer Kompetenz

Nicht jeder Arzt in Deutschland oder im Ausland darf Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durchführen. Nur die vom Seeärztlichen Dienst ermächtigten Ärzte dürfen Seeleute untersuchen und Seediensttauglichkeitszeugnisse ausstellen. Ermächtigte Ärzte werden sorgfältig ausgewählt und geschult. Nur wenn die Qualifikation des Arztes und der Standort zusammenpassen, wird eine neue Ermächtigung erteilt. Zurzeit sind in Deutschland 36 Fachärzte an 33 Standorten zur Durch-

führung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen ermächtigt.

Um den Qualitätsstandard sicher zu stellen, besucht und berät der Seeärztliche Dienst die ermächtigten Ärzte regelmäßig vor Ort. Problematische Fälle werden in Hamburg geprüft und entschieden. Auch zu den Auslandsstandorten wird enger Kontakt gehalten. Hier sind – neben der inzwischen seit mehr als zehn Jahren bestehenden Ermächtigung in Manila – Rotterdam, Antwerpen, Gdynia, Odessa und Tarawa (Kiribati) zu nennen.

Der Seeärztliche Dienst ist nach der internationalen Norm DIN EN ISO 9001 zertifiziert.

Untersuchungszahlen ähnlich wie im Vorjahr

Im Jahr 2010 ist die Anzahl der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen im Vergleich zum Vorjahr konstant geblieben. Die Zahlen im Überblick:

- ▶ 22.121 Untersuchungen zur Seediensttauglichkeit insgesamt
- ▶ (Vorjahr 22.899)
- ▶ 13.850 im Inland (Vorjahr 13.679)
- ▶ 8.271 im Ausland (Vorjahr 9.220)

Der Schwerpunkt der Auslandsuntersuchungen lag wiederum in Manila.

Leider mussten 261 der fahrenden Seeleute als seedienstuntauglich beurteilt werden, im Vorjahr waren es 162. Hauptursachen waren hier Herz- und Kreislauferkrankungen (21 %), chronischer Alkoholmissbrauch und andere Suchtformen (11 %), Zuckerkrankheit und andere Stoffwechselerkrankungen (11 %) sowie ungenügendes Sehvermögen (9 %).

Untersuchung der Seelotsen

Der Gesundheitszustand von Seelotsen wird nach ähnlichen Kriterien überprüft wie beim Bordpersonal. Auch hierfür ist der Seeärztliche Dienst verantwortlich. Im Jahr 2010 gab es 345 Eignungsuntersuchungen für Seelotsen, im Jahr davor waren es 271.

Hygienischer Umgang mit Lebensmitteln

Salmonellen oder andere Krankheiten können schnell die gesamte Bordbesatzung anstecken und stellen damit mittelbar eine Gefahr für die Schiffssicherheit dar. Auf der Grundlage des Infektionsschutzgesetzes wird daher das Küchen- und Servicepersonal über den hygienischen Umgang mit Lebensmitteln aufgeklärt. Diese Schulung wird an die jährlich stattfindende Seediensttauglichkeitsuntersuchung dieses Personenkreises gekoppelt. Im Jahr 2010 wurden 3.924 Versicherte geschult, im Vorjahr waren es 3.655.

Kaum Arbeit für den Widerspruchsausschuss

Im Jahr 2010 wurden zwei Widersprüche aus dem Vorjahr übernommen und neun neu erhoben. In einem Verfahren wurde die Entscheidung des Widerspruchsausschusses durch eine Klage beim Verwaltungsgericht angefochten. Angesichts der hohen Untersuchungszahlen ist das eine Bestätigung für die hohe Qualität der Arbeit des Seeärztlichen Dienstes.

Maritime Medizin: Grundsatzarbeit und Koordination

Welche Medikamente müssen an Bord eines Seeschiffes sein? Wie behandelt man Verletzte an Bord, was tun bei einer Kampfstoffvergiftung auf einem Fischereifahrzeug, welche Vorsichtsmaßnahmen gelten bei Reisen in tropische Länder, welche Qualifikation braucht ein Schiffsarzt? Diese und viele weitere Fragen werden unter dem Oberbegriff Maritime Medizin bearbeitet und beantwortet.

Der Seeärztliche Dienst ist in einer Vielzahl nationaler und internationaler Gremien vertreten, zum Beispiel im „Arbeitskreis der Küstenländer für Schiffshygiene“, der „Expertengruppe Verletztenversorgung des Havariekommandos“, der „Deutschen Gesellschaft für Maritime Medizin“ sowie der „International Maritime Health Association“ mit den entsprechenden Arbeitsgruppen. Kontinuierlich werden hier Erfahrungen ausgetauscht und aktuelle Themen behandelt. Die professionelle Netzwerkarbeit durch Teilnahme an Konferenzen und Symposien sichert den Einfluss des Seeärztlichen Dienstes auf die Weiterentwicklung der maritimen Medizin und ermöglicht es außerdem, in gemeinsamen Projekten umfangreiche Forschungsarbeiten zu realisieren.

Viel Lob erhielt in Fachkreisen weiterhin die Ende 2007 erschienene, noch von der See-Berufsgenossenschaft herausgegebene

Neuausgabe des medizinischen Leitfadens „Anleitung zur Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen.“ Das komplett überarbeitete Buch liegt seit Ende 2008 als „German Medical Guide for Ships“ ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Vor allem die aktuelle und übersichtliche Medikamentenliste hat einen anerkannt hohen Praxiswert und wird zunehmend auch auf ausländischen Schiffen eingesetzt. Parallel mit dem Interesse wächst der allgemeine Beratungsbedarf, unter anderem von Hafenärzten, Schiffe ausrüstenden Landapotheken, Seefahrtsschulen, den Anbietern medizinischer Wiederholungskurse und Reedereien. Die „Anleitung“ ist auch die theoretische Grundlage der medizinischen Aus- und Weiterbildung der nautischen Schiffsoffiziere. Der Seeärztliche Dienst begleitet und steuert somit die Inhalte dieser Ausbildung und wirkt dabei auch direkt mit, so dass praxisbezogene Ergänzungen jeweils in die nächste Neuauflage der „Anleitung“ einfließen können.

Summary

Annual Report Ship Safety 2010



2010 was the first year after the merger between See-Berufsgenossenschaft (See-BG) and “Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen”. Effective 1 January 2010, the two administrative bodies merged to form BG for Transport and Traffic (Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft – BG Verkehr for short). The merger also affected the “Schiffssicherheitsabteilung”: after the merger, it became “Dienststelle Schiffssicherheit” (Ship Safety Division – DS). Ship Safety Division has remained part of the statutory accident insurance body; however, it was re-christened in order to clearly differentiate it from the other business units of BG Verkehr.

Ship Safety Division reports to the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development, as well as the Federal Ministry of Labour and Social Affairs. Ship Safety Division is no longer responsible for BG-related prevention tasks – these have instead been assigned to a dedicated department within the Prevention business unit of BG Verkehr. Ship Safety Division was also expanded by the addition of five employees from the Maritime Medical Service. These colleagues are primarily responsible for organising and controlling the examinations that determine fitness for sea service. But the main task of the former Ship Safety division remains the same: to ensure more safety at sea.

Ships and Ship Safety

The merchant fleet under the German flag has contracted also in 2010. A total of 571 ships (more than 100 gross tonnage) are now

registered, which represents a decline of 8.4 per cent against the previous year. Despite the crisis and in view of the “Maritime Alliance” agreements, many shipowners have tried to keep their ships operating under the German flag for as long as possible.

Ship Safety Division is part of a worldwide network (under the auspices of the International Maritime Organization) that is committed to increasing safety at sea. On behalf of the German government, DS performs sovereign tasks and monitors compliance with all relevant conventions dealing with the safety of life at sea and the protection of the marine environment.

Port State Control

In 2010, DS detained a total of 36 ships in German ports due to major deficiencies – 13 less than in 2009. DS surveyors found minor or serious deficiencies on more than half of the ships inspected. Fortunately, that represents once more a slight drop in the number of ships with these types of deficiencies (from a 52 per cent share to 50 per cent in 2010). The number of inspections fell from 1,468 in 2009 to 1,466 in 2010, which means that DS has fully met its aim of inspecting at least one-quarter (26,7 per cent in 2010, 26,2 per cent in 2009) of the ships under foreign flags in German ports.

Testing and Certification Body

DS is licensed to certify life saving appliances, fire protection materials and Equipment and systems for the prevention of

marine pollution. One area of concentration last year was the testing and certification of sewage treatment systems, because since 1st. January 2010 only systems that are certified of the International Maritime Organization (IMO) are permitted to be installed in newbuildings and in case of on-board retrofitting. The regularly scheduled product monitoring specified in the European Marine Equipment Directive (MED) continues to be significant.

Maritime Medical Service

All mariners employed on German-flagged ships have one thing in common: they all need a certificate of the Maritime Medical Service attesting their physical and mental fitness for service on the high seas. In 2010, the number of medical fitness examinations decreased slightly to a total of 22.121 (22.899 in 2009). Over 8.000 mariners were examined abroad, mostly in Manila. 261 seagoing mariners had unfortunately to be declared unfit for sea service, up from 162 the year before. The main reasons for rejection were cardiovascular diseases (21%), chronic alcohol abuse and other addictive diseases(11%), diabetes and other metabolic disorders (11%) and insufficient acuity of vision (9%).

Kontakt

Postanschrift

Dienststelle Schiffssicherheit
20404 Hamburg
Postfach 11 04 89
Telefon 040 /36137-0
Fax 040 / 36137-204
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de

Besucheradresse

Reimerstwiete 2
20457 Hamburg

Neue Besucheradresse ab 19. September 2011

Brandstwiete 1
20457 Hamburg

Bürozeiten

Mo - Do 8.00 - 16.00 Uhr
Fr 8.00 - 14.00 Uhr

Hauptrufnummern der Dienststelle Schiffssicherheit:

Telefon 040 / 361 37 - (+ Durchwahl)

225	Besichtigungen, Schiffsbesetzung, Zeugnisse
222	Schiffbau
217	Schiffsmaschinenbau
319	Neubauten, Schiffseinrichtungen, Rettungsmittel
215	Hafenstaatkontrolle (Port State Control)
233	Gefährliche Güter und Arbeitsstoffe
233	Brandschutz
233	Prüf- und Zertifizierung
213	ISM und ILO
242	Gebühren
235	Allgemeine Anfragen nichttechnischer Art
350	Seeärztlicher Dienst

Notfalldienst

Erreichbarkeit außerhalb der Bürozeiten von Montag bis Freitag sowie an Wochenenden und Feiertagen

Der Notdienst der Dienststelle Schiffssicherheit ist zu allen Fragen und Meldungen von Hafenstaatsangelegenheiten sowie von flaggenstaatlichen Aufsichtsaufgaben für deutsche Schiffe ansprechbar.

Sie erreichen den Notdienst unter der zentralen Nummer:

Tel. +49 (0) 40 361 37-100

An Werktagen in der Zeit von 16.00 Uhr (Freitag ab 14.00 Uhr) bis 8.00 Uhr des folgenden Werktages. Außerhalb dieser Zeiten nutzen Sie bitte die gewohnten Rufnummern.

Die Dienststelle ist außerdem jederzeit per Mail erreichbar. Dieses Mailpostfach wird auch außerhalb der normalen Arbeitszeiten bearbeitet.

E-Mail: psc@bg-verkehr.de

Ansprechpartner in der Dienststelle Schiffssicherheit

Dienststellenleiter

Ulrich Schmidt
Tel. 040 / 361 37-220
Mobil 0171 / 879 67 93
privat 040 / 656 01 46

Referat Nautik

Kapt. S. Schreiber
Tel. 040 / 361 37-203
Mobil 0171 / 882 70 78
privat 0 41 74 / 14 71

Schiffsbetrieb und Schiffsbesatzung

Kapt. U. Borstelmann
Tel. 040 / 361 37-225
privat 0 42 52 / 15 06

Schiffseinrichtung und Ausrüstung

Kapt. P. Lange
Tel. 040 / 361 37-319
Mobil 0171 / 882 70 68

Fischerei

Kapt. H. Stürmer
Tel. 040 / 361 37-218
Mobil 0171 / 505 70 36

Hafenstaatkontrolle

Kapt. R. Mayer
Tel. 040 / 361 37-215
Fax 040 / 36 13 72 95
Mobil 0171 / 882 70 70

Referat ISM und ILO

Kapt. T. Berger
Tel. 040 / 361 37-213
Fax 040 / 36 13 72 95
Mobil 0171 / 882 70 66

Referat Schiffbau, schiffahrtstechnische Grundsatzfragen

Dipl.-Ing. J. Sanselzon
Tel. 040 / 361 37-222
Mobil 0171 / 604 43 73
privat 040 / 789 84 24

Dipl.-Ing. D. Rathke
Tel. 040 / 361 37-232
Mobil 0171 / 245 96 40

Referat Schiffsmaschinenbau

Dipl.-Ing. H. Steinbock
Tel. 040 / 361 37-217
Mobil 0171 / 604 43 72
privat 0 45 33 / 58 32

Referat gefährliche Güter und Arbeitsstoffe, Brandschutz, Prüf- und Zertifizierung

Kapt. B. Kolberg
Tel. 040 / 361 37-233
Mobil 0171 / 882 70 61
privat 0 41 31 / 40 46 01

Einfluggungsmanagement

Ch. Bubenzer
Tel. 040 / 361 37-600
Mobil 0171 / 883 90 26

Seeärztlicher Dienst

Leitung

Dr. med. Bernd-Fred Schepers
Leitender Arzt
Tel. 040 / 361 37-350
Fax 040 / 361 37-333

Vertretung

Dr. med. Philipp Langenbuch
Tel. 040 / 361 37-334

Verwaltungsleiter

Jörg Labrenz
Tel. 040 / 361 37-365

Sekretariat

Kolinda Cinfe
Tel. 040 / 361 37-350

Marina Staude

Tel. 040 / 361 37-340
Fax 040 / 361 37-333

Die Liste der Ärzte, die Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durchführen, finden Sie unter :

www.bg-verkehr.de/dienststelle-schiffssicherheit/seeaerztlicher-dienst/ermaechtigte-aerzte

Besichtiger in Hamburg

(S) - Schiffsbesichtiger
(M) - Maschinenbesichtiger
(T) - Besichtiger für Taucher- u. Bergungsbetriebe
(PSCO) - Hafenstaatkontrolle
(FSO) - Flaggenstaatbesichtiger

Dienststelle Schiffssicherheit 20457 Hamburg, Reimerstwiete 2

Postfach 11 04 89, 20404 Hamburg
Tel. 040 / 361 37-0
Fax 040 / 361 37-204

Kapt. Chr. Bamberg (FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-879
Mobil 0171 / 505 70 40

Kapt. K. M. Becker (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-278
Mobil 0171 / 505 70 31

Kapt. L. Brause (FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-321
Mobil 0171 / 504 52 32

Kapt. A. Dall (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-326
Mobil 0171 / 505 70 30

Kapt. Fr. M. Eismann (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-225
Mobil 0172 / 646 97 66

Kapt. H.-D. Hansen (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-329
Mobil 0171 / 882 70 65

Kapt. H.-J. Kirsch (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-297
Mobil 0171 / 882 70 73

Kapt. A. Lichtwald (FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-812
Mobil 0171 / 636 11 36

Kapt. B. OLF (FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-277
Mobil

Kapt. B. Schnurer (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-318
Mobil 0171 / 604 43 71

Kapt. Fr. O. Sönmez (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-239
Mobil 0171 / 885 70 35

Kapt. H. Stürmer (FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-218
Mobil 0171 / 505 70 36

Kapt. G. Wessels (FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-229
Mobil 0171 / 505 70 43

Kapt. H.-J. Wiegmann (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-314
Mobil 0171 / 505 70 39

Dipl.-Ing. M. Blanck (FSO-M)
Tel. 040 / 361 37-255
Mobil 0171 / 882 70 63

Dipl.-Ing. M. Bley (PSCO-M + FSO-M)
Tel. 040 / 361 37-323
Mobil 0171 / 607 53 49

Dipl.-Ing. R. Dürfeld (PSCO-M + FSO-M)
Tel. 040 / 361 37-327
Mobil 0171 / 882 70 64

Herr B. Heß (FSO-M)
Tel. 040 / 361 37-254

Dipl.-Ing. J. Heuckeroth (PSCO-M + FSO-M)
Tel. 040 / 361 37-231
Mobil 0171 / 505 70 38

Dipl.-Ing. B. Leverenz (PSCO-M + FSO-M)
Tel. 040 / 361 37-322
Mobil 0171 / 607 53 45

Dipl.-Ing. K.-U. Machner (PSCO-M + FSO-M)
Tel. 040 / 361 37-206
Mobil 0171 / 505 70 42

Dipl.-Ing. M. Meklenburg (PSCO-M + FSO-M)
Tel. 040 / 361 37-202
Mobil 0171 / 882 70 71

Dipl.-Ing. H. Naue (PSCO-M + FSO-M)
Tel. 040 / 361 37-207
Mobil 0171 / 607 53 47

Dipl.-Ing. D. Nottelmann (PSCO-M + FSO-M)
Tel. 040 / 361 37-237
Mobil 0171 / 882 70 74

Dipl.-Ing. O. Petersen (PSCO-M + FSO-M)
Tel. 040 / 361 37-211
Mobil 0171 / 882 70 72

Außenstellen an der deutschen Küste

Dipl.-Ing. D. Reiß (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 040 / 36137-228
Mobil 0171 / 505 70 33
privat 0 41 51 / 68 59

Dipl.-Ing. B. Seifert (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 040 / 36137-223
Mobil 0171 / 505 70 35

Dipl.-Ing. K.-H. Bork

(Brandschutz, Prüf- und Zertifizierung)
Tel. 040 / 36137-224
Mobil 0171 / 882 70 62

C. Hackl

(Prüf- und Zertifizierung)
Tel. 040 / 36137-241
Mobil 0171 / 604 43 70

Dipl.-Ing. J. Martens

(Prüf- und Zertifizierung)
Tel. 040 / 36137-269
Mobil 0160 / 94 59 54 98

J. Niehus

(Prüf- und Zertifizierung)
Tel. 040 / 36137-201
Mobil 0171 / 883 90 25

Kapt. A. Herold

(Gefährliche Güter und Arbeitsstoffe)
Tel. 040 / 36137-258

Emden

26721 Emden, Schweckendieckplatz 3
Postfach 22 13, 26702 Emden

Kapt. H. Gerken (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 0 49 21 / 91 62 20
Mobil 0171 / 882 70 75
Fax 0 49 21 / 916 222

Bremen

28195 Bremen, Faulenstraße 67
Postfach 10 15 60, 28015 Bremen

Tel. 04 21 / 16 58 40

Kapt. R. Schumacher (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 04 21 / 16 58 420
Mobil 0171 / 505 70 41
Fax 04 21 / 165 84 30

Dipl.-Ing. H. Hollwedel (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 04 21 / 16 58 421
Mobil 0171 / 882 70 67
Fax 04 21 / 165 84 30

Wilhelmshaven

26382 Wilhelmshaven, Mozartstraße 32

Kapt. N. Wendelin (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 0 44 21 / 99 23 78
Mobil 0171 / 505 70 37
Fax 0 44 21 / 99 23 79

Bremerhaven

27570 Bremerhaven, Bartelstraße 1

Dipl.-Ing. O. Naumann (PSCO-M + FSO-M)
Tel. 04 71 / 922 05 20
Mobil 0171 / 882 70 76
Fax 04 71 / 922 05 23

Kapt. M. Lestin (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 04 71 / 922 05 21
Mobil 0171 / 882 70 69
Fax 04 71 / 922 05 23

Kiel

24226 Heikendorf, Rührsbrook 47

Kapt. A. Conradi (PSCO-S, FSO-S + T)
Tel. 04 31 / 23 78 368
Mobil 0171 / 60 75 356
Fax 04 31 / 23 78 390

Jagel

24878 Jagel, Hingsmoor 23

Dipl.-Ing. H.-J. Banisch (PSCO-M + FSO-M)
Tel. 0 46 24 / 80 93 56
Mobil 0171 / 607 53 57
Fax 0 46 24 / 80 93 56

Friedrichstadt

25840 Friedrichstadt, Prinzeßstraße 24

Kapt. H. Thiel (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 0 48 81 / 93 78 61

Mobil 0175 / 520 77 57

Fax 0 48 81 / 93 78 62

Brunsbüttel

25541 Brunsbüttel, Theodor-Heuss-Ring 20

Kapt. H. Nickel (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 048 52 / 542 23

Mobil 0171 / 607 53 44

Fax 0 48 52 / 542 24

Lübeck

23560 Lübeck, Kronsfordter Allee 130

Kapt. Chr. Frömmel (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 04 51 / 396 82 43

Mobil 0171 / 607 53 55

privat 04 51 / 514 70

Fax 04 51 / 396 83 25

Rostock

18057 Rostock, Doberaner Straße 47

Tel. 03 81 / 454 93 43

Fax 03 81 / 454 93 45

Kapt. W. Schmidt (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 03 81 / 454 93 42

Mobil 0171 / 607 53 52

Dipl.-Ing. W. Töpelt (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 03 81 / 454 93 41

Mobil 0171 / 607 53 53

Dipl.-Ing. K.-U. Machner (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 03 81 / 454 93 44

Mobil 0171 / 505 70 42

Dipl.-Ing. B. Seifert (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 03 81 / 454 93 44

Mobil 0171 / 505 70 35

Stralsund

18439 Stralsund, Philipp-Julius-Weg 1

Kapt. S. Schmidt (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 0 38 31 / 70 37 43

Mobil 0171 / 607 53 50

Fax 0 38 31 / 70 37 44

Wolgast

17438 Wolgast, Hafenstraße 13

Kapt. H. Gentz (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 0 38 36 / 20 01 83

Mobil 0171 / 607 53 51

Fax 0 38 36 / 200 185

Impressum

Herausgeber	BG Verkehr Ottenser Hauptstraße 54 20765 Hamburg
Redaktion & Gestaltung	Thomas Crerar Dorothee Pehlke
Fotos	Kirk Williams, Hafen Hamburg
Erscheinungsdatum	Juni 2011

Anerkennung von Befähigungsnachweisen der Marine

Umschreibung von Befähigungsnachweisen der Marine in Befähigungsnachweise gemäß STCW-95

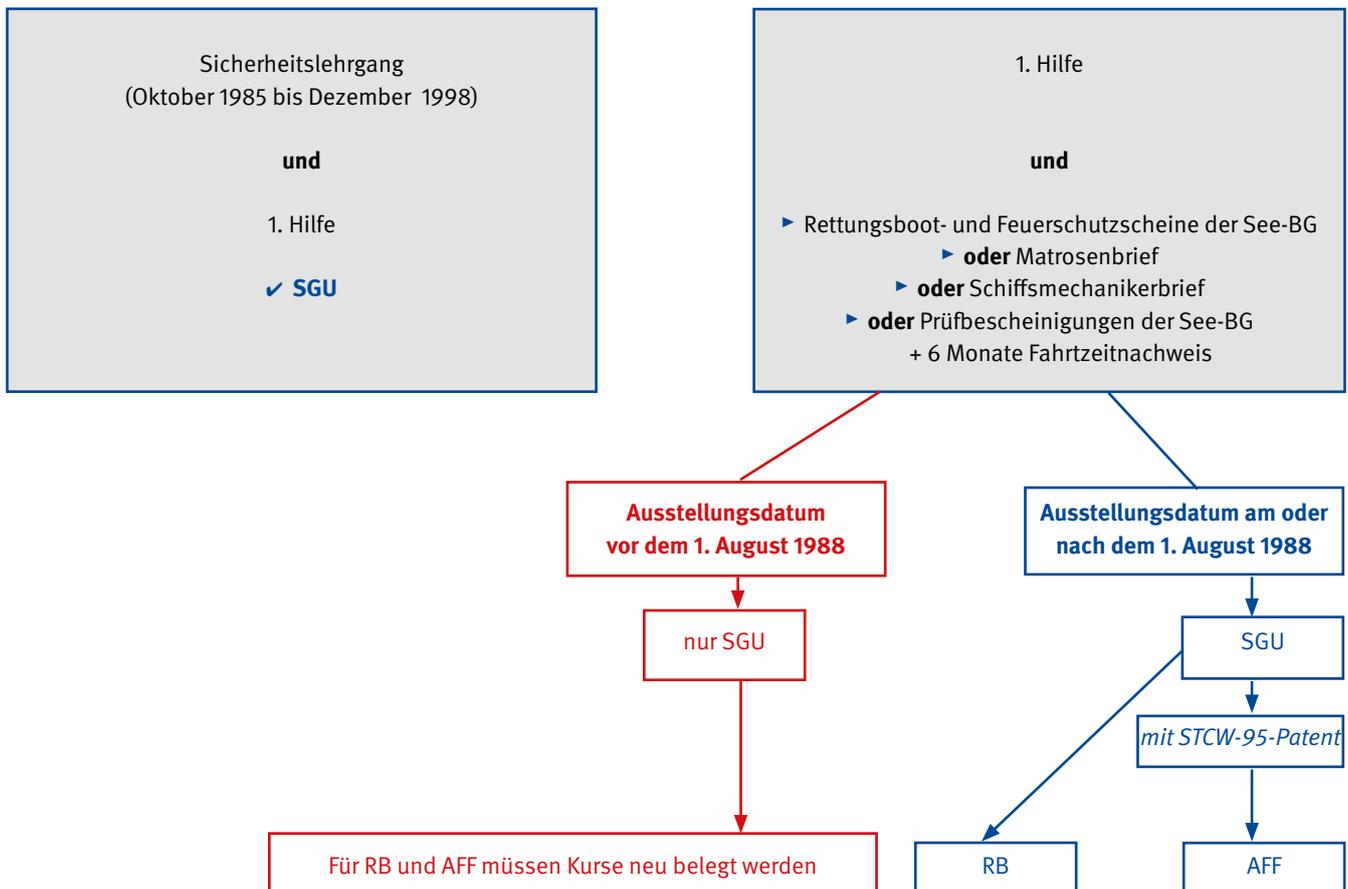
Zertifikat	Voraussetzungen für die Umschreibung
SGU (STCW 95)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Erste Hilfe ▶ 6 Monate Fahrtzeitnachweis (Marine oder Handelsschiffahrt) ▶ Marinelehrgang: Schiffssicherungstruppführer der Schiffssicherungsgruppenführer oder Leiter am Einsatzort oder Schadensabwehr für Offiziere ▶ Kopie des Personalausweises
AFF (STCW 95)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ SGU ▶ Marinelehrgang: Schiffssicherungsgruppenführer oder Schadensabwehr für Offiziere ▶ 12 Monate Fahrtzeitnachweis innerhalb der letzten 5 Jahre, wenn der Lehrgangabschluss länger als 5 Jahre zurückliegt ▶ Kopie des Personalausweises
RB (STCW 95)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ SGU ▶ Lehrgangszeugnis „Rettungsbootmann Marine“ ▶ Teilnahmebescheinigung „Einweisung in ein Freifallboot“ ▶ 12 Monate Fahrtzeitnachweis innerhalb der letzten 5 Jahre, wenn der Lehrgangabschluss länger als 5 Jahre zurückliegt ▶ Kopie des Personalausweises
SBB (STCW 95)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ SGU ▶ Lehrgangszeugnis „Rettungsbootmann Marine“ mit Vermerk für schnelle Bereitschaftsboote ▶ Teilnahmebescheinigung „Einweisung in ein Freifallboot“ ▶ 12 Monate Fahrtzeitnachweis innerhalb der letzten 5 Jahre, wenn der Lehrgangabschluss länger als 5 Jahre zurückliegt ▶ Kopie des Personalausweises

Erläuterungen

- ▶ SGU = Sicherheitsgrundausbildung
- ▶ RB = Rettungsbootmann
- ▶ AFF = Feuerschutz (fortschrittliche Brandbekämpfung)
- ▶ SBB = Rettungsbootmann für schnelle Bereitschaftsboote
- ▶ Erste Hilfe = Ausbildung innerhalb der letzten fünf Jahre (mindestens acht Doppelstunden):
 - nach BGV A 1
 - nach § 19 Abs. 2 Fahrerlaubnisverordnung
 - medizinischer Lehrgang für Schiffsoffiziere gemäß § 2 Abs. 3 Krankenfürsorgeverordnung

Anerkennung ziviler Befähigungsnachweise

Umschreibung alter ziviler Befähigungsnachweise in Befähigungsnachweise gemäß STCW- 95



Erläuterungen

- ▶ SGU = Sicherheitsgrundausbildung
- ▶ RB = Rettungsbootmann
- ▶ AFF = Feuerschutz (fortschrittliche Brandbekämpfung)
- ▶ SBB = Rettungsbootmann für schnelle Bereitschaftsboote
- ▶ Erste Hilfe = Ausbildung innerhalb der letzten fünf Jahre (mindestens acht Doppelstunden)

**Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr**

Reimerstwiete 2
20457 Hamburg
Telefon: 040 36137-0
Fax: 040 36137-204