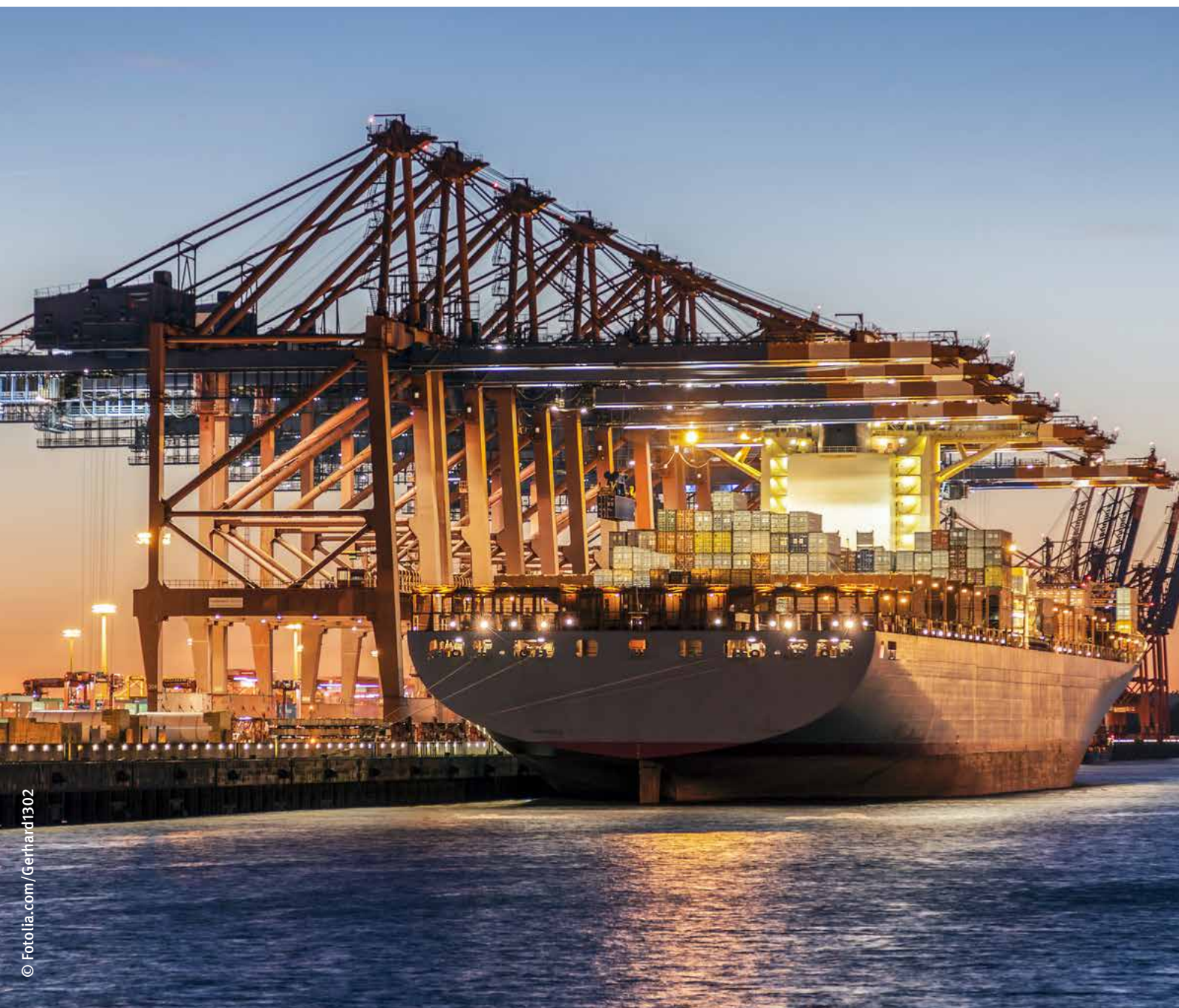




Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr



© Fotolia.com / Gerhard1302

Jahresbericht 2016

Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr

Inhalt

Vorwort	4
Maritime Sicherheit unter deutscher Flagge	5
Internationale Übereinkommen.....	5
Europarechtliche Richtlinien und Verordnungen	8
Nationale Vorschriften	9
Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften nach Abschnitt „D“ der Anlage zum SchSG	10
Bruttomassebestimmung von Frachtcontainern	13
Internationales Sicherheitsmanagement (ISM)	15
Ausbildungs- und Überwachungsstelle	19
Überprüfungstätigkeiten nach dem Seearbeitsgesetz	21
Seeärztlicher Dienst – Grundsatzarbeit und Koordination	23
Bericht aus der IMO – Meeresumweltschutz als internationale Aufgabe	27
Einflaggung – Deutsche Flagge mit politischem Rückenwind	33
Elektronische Schiffssicherheitszeugnisse – Ein wichtiger Beitrag für eine moderne Flaggenstaatverwaltung	37
Prüf- und Zertifizierungsstelle – Sicherheit braucht Ausrüstung	39
Hafenstaatkontrolle – Kontrollen auf Einhaltung der Mindeststandards in der Seeschifffahrt	41
Annual Report Ship Safety 2016 – Summary	51
Kontakte	53
Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner in der Dienststelle Schiffssicherheit	54

Impressum

Herausgeber:

Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr
Brandstwierte 1
20457 Hamburg

Redaktion: Thomas Crerar

Erscheinungsdatum: September 2017



Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

die finanziellen Rahmenbedingungen für die Schifffahrt unter deutscher Flagge sind im Jahr 2016 von der Bundesregierung nochmals verbessert worden.

Die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr hat ebenfalls zur Verbesserung der Situation in der Schifffahrt beigetragen und ihren Flaggenstaatservice weiter ausgebaut. Dies gilt insbesondere für die Ausstellung elektronischer Zeugnisse. Bereits 70 Prozent der deutschen Schiffe haben das Schiffsbesatzungszeugnis in elektronischer Form an Bord – und zwar weltweit.

Anfang des Jahres 2016 wurde der Dienststelle Schiffssicherheit eine weitere Zuständigkeit übertragen - die Umsetzung der SOLAS-Änderung zur Bruttomassebestimmung von Frachtcontainern. Die Dienststelle hatte bei ihrem Vorgehen die große Bedeutung der neuen Bestimmungen für die gesamte exportorientierte Wirtschaft zu berücksichtigen. Im Ergebnis läuft das Verfahren seit dem 1. Juli 2016 in Deutschland reibungslos und vorher bestehende Bedenken, die Umsetzung der Neuregelung könnte sich zu einer Belastung der Wirtschaft entwickeln, konnten zerstreut werden.

Ausführliche Berichte über diese und weitere Themen geben Ihnen einen umfassenden Überblick über die Tätigkeit der Dienststelle Schiffssicherheit im Jahr 2016.

Am Ende des Jahres 2016 verstarb leider viel zu früh der bisherige langjährige Dienststellenleiter Ulrich Schmidt. Die Dienststelle Schiffssicherheit hat ihm sehr viel zu verdanken und wird ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren

Eine interessante Lektüre wünscht Ihnen

Ihr

Kai Krüger

Leiter der Dienststelle Schiffssicherheit





In Deutschland überwacht die Dienststelle Schiffssicherheit im Auftrag des Bundes, ob die internationalen Übereinkommen und die darauf basierenden nationalen Vorschriften erfüllt werden.

Maritime Sicherheit unter deutscher Flagge

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 (DS) im Auftrag des Bundes, ob die internationalen Übereinkommen und die darauf basierenden nationalen Vorschriften erfüllt werden. Die DS veröffentlicht den Wortlaut neuer Schiffssicherheitsregelungen und sorgt nötigenfalls für die Übersetzung. Zu ihren nationalen und internationalen Aufgaben als Flaggenstaatverwaltung gehört die Umsetzung der entsprechenden staatlichen und völker- bzw. europarechtlichen Regelungen.

Internationale Übereinkommen

Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organization, IMO) ist die maritime Fachorganisation der Vereinten Nationen (UN) mit Sitz in London. 2016 gehörten ihr 170 Staaten als Vollmitglieder und drei assoziierte Mitglieder an. Die IMO hat sich zum Ziel gesetzt,

- alle nicht rein wirtschaftlichen Angelegenheiten der Handelsschifffahrt international zu regeln,
- die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu verringern und möglichst ganz zu verhüten,
- die Schiffssicherheit sowie die Sicherheit der Seefahrt insgesamt zu verbessern.

Seit ihrem Bestehen hat die IMO etwa 40 internationale Übereinkommen erarbeitet und regelmäßig aktualisiert, um ihre Ziele zu erreichen. Sie behandeln zum Beispiel die Sicherheit von Schiffen, Ladung, Besatzung und Fahrgästen (insbesondere SOLAS = International Convention for the Safety of Life at Sea) oder die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL = International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships). Die nach Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme oder Beitritt für den betreffenden Staat völkerrechtlich verbindlichen Übereinkommen werden ergänzt durch etwa 700 verbindliche und unverbindliche Entschlüsse, Kodizes und Handbücher. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DS beraten und unterstützen das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bei der Vertretung Deutschlands in der IMO. Lesen Sie hierzu mehr in dem Kapitel „Bericht aus der IMO“ ab Seite 27.

SOLAS

Die Dienststelle Schiffssicherheit ist zuständig für die Erteilung der international und national vorgeschriebenen Schiffssicherheitszeugnisse.

Im Rahmen einer Vereinbarung dürfen einzelne anerkannte Klassifikationsgesellschaften hierzu vorgeschriebene Besichtigungen (erstmalige Besichtigungen, jährliche Besichtigungen sowie Zwischen- und Erneuerungsbesichtigungen) durchführen. Sie sind berechtigt, die jährlich vorgeschriebenen Bestätigungen in den internationalen Schiffssicherheitszeugnissen vorzunehmen und stellen vorläufige Zeugnisse aus.

Zu den vereinbarten Aufgaben gehören auch Planprüfungen und Besichtigungen in Verbindung mit Neu- und Umbauten.

Die Dienststelle Schiffssicherheit hat zurzeit mit folgenden Klassifikationsgesellschaften Besichtigungsverträge abgeschlossen:

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- DNV GL
- Korean Register (KR)
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)
- RINA Services S.p.A.
- Russian Maritime Register of Shipping (RS)

Im Rahmen ihrer Aufgaben überwacht die DS weiterhin die Einhaltung der Bestimmungen des Codes über die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsschiffen (HSC-Code = International Code of Safety for High-Speed Craft), des Internationalen Codes für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code = International Maritime Solid Bulk Cargoes Code), des Internationalen Codes über die Sicherheit von Spezialschiffen (SPS-Code) sowie des Codes für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code).

Außerdem ist die DS zuständig für die Umsetzung der seit dem 1. Juli 2016 in Kraft getretenen Neuregelung zur Bestimmung der Bruttomasse von Frachtcontainern nach Kapitel VI Regel 2.

Internationale Freibordkonvention

Die DS stellt auf der Grundlage der Internationalen Freibordkonvention von 1966/88 internationale Freibordzeugnisse bzw. ggf. Internationale Freibordausnahmezeugnisse auf der Basis der Besichtigungsberichte der anerkannten Klassifikationsgesellschaften und ihres technischen Aufsichtsdienstes aus. Sie stützt sich auf die von den anerkannten Klassifikationsgesellschaften geprüften Unterlagen zur Freibord-Erteilung, die Schiffskörperfestigkeit, Intakstabilität und den Verschluszustand.

ISM-Code

Der International Safety Management Code (ISM-Code) wird durch das IX. Kapitel von SOLAS umgesetzt. Er beinhaltet Regelungen über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sowohl an Bord als auch in den Reedereien.

Die DS ist zuständig für die Überwachung, Überprüfung und Durchsetzung der Bestimmungen des ISM-Codes. Sie stellt die Zeugnisse über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (DOC = Document of Compliance) sowie die Zeugnisse über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMC = Safety Management Certificate) aus. Grundlage für die Zeugniserstellung sind Safety Management Audits im Unternehmen (Office Audits) und auf Schiffen (Shipboard Audits). Die Reedereien können sowohl anerkannte Organisationen (Recognized Organizations) wie auch die DS selbst mit der Durchführung von Audits beauftragen.

Wesentliche Aufgaben sind

- im administrativen Bereich die Überwachung und Steuerung der Audits, Abgleich der Auditergebnisse, Ableiten von Folgemaßnahmen, Prüfung von Safety Management Systemen, Auswertung der Ergebnisse von Hafenstaatkontrollen auf Schiffen unter deutscher Flagge sowie das Erstellen von Richtlinien, ISM-Rundschreiben und Info-Mails;

- Überwachung und Beobachtung von Audits der Klassifikationsgesellschaften durch stichprobenartige Auditbegleitung im In- und Ausland;
- Durchführung von Audits im Auftrage des Reeders;
- Flaggenstaatinspektionen aus besonderem Anlass;
- Zusammenarbeit mit dem BMVI.

Über weitere Einzelheiten informiert das Kapitel „International Safety Management“ ab Seite 16.

MARPOL

Die DS begleitet und unterstützt das BMVI im Meeresumweltausschuss der IMO, dem Marine Environment Protection Committee und den von diesem beauftragten Unterausschüssen. Sie wirkt mit an der Fortentwicklung der Normen sowie deren Übersetzung und Veröffentlichung. Hierzu gehört auch die Beteiligung an „Correspondence Groups“ sowie gegebenenfalls die Vorbereitung von Eingaben.

Die DS ist federführend u.a. für das Tripartite-Verfahren bei der Beförderung (noch) nicht zugelassener Stoffe nach MARPOL Annex II Regel 8 sowie die Zulassung neuer Tankreinigungszusätze zuständig.



STCW

Im Rahmen der innerhalb der DS geschaffenen und nach ISO 9001 zertifizierten Ausbildungsüberwachungsstelle sind sämtliche Aktivitäten in Bezug auf die Ausbildung gemäß den Kapiteln VI/1-3 des STCW-Übereinkommens (= International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) gebündelt.

Zu den Aufgaben der Ausbildungsüberwachungsstelle gehören u. a.

- die Zulassung von Ausbildungsstätten unter Überprüfung der sächlichen und personellen Voraussetzungen sowie die Sicherstellung der Qualität der Ausbildung,
- die Anerkennung gleichwertiger Ausbildungen, z. B. der deutschen Marine,
- die Weiterentwicklung der Ausbildungsinhalte,
- die Überwachung der zugelassenen Ausbildungsstätten.

Das entsprechende Kapitel finden Sie auf Seite 19.

ILO-Seearbeitsübereinkommen

Die DS hat umfassend an der Erarbeitung der Gesetze und Verordnungen zur Umsetzung des Übereinkommens in deutsches Recht mitgewirkt.

Das Seearbeitsgesetz (SeeArbG) ist seit dem 1. August 2013 in Kraft. Die DS überwacht als zuständige Behörde die Einhaltung der vorgeschriebenen Standards für die Lebens- und Arbeitsbedingungen auf Schiffen unter deutscher Flagge und im Rahmen der Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen auch auf fremdflaggigen Schiffen.

Den Bericht zu diesem Thema finden Sie auf Seite 41.

Weitere völkerrechtliche Übereinkommen

Darüber hinaus überwacht die DS nach dem Seeaufgabengesetz bzw. der Gefahrgutverordnung See noch die Umsetzung folgender internationaler Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland durch:

- Antifouling-Konvention
- Ballastwasser-Übereinkommen



Europarechtliche Richtlinien und Verordnungen

Hafenstaatkontrolle

RL 2009/16/EG und RL 99/35/EG

Als zuständige deutsche Schiffssicherheitsbehörde nimmt die Dienststelle die Aufgaben des Bundes gemäß der Richtlinie 2009/16/EG im Bereich der Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat und der Vereinbarung nach dem Paris MoU über die Hafenstaatkontrolle wahr. Hierbei sind vielfältige Überprüfungen erforderlich.

Darüber hinaus führt die DS gemäß der Richtlinie 99/35/EG Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr durch. Vertreter der DS beraten das BMVI in allen Fragen der Hafenstaatkontrolle und deren Weiterentwicklung und nehmen an allen Sitzungen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene teil. Die DS schickt ihre Besichtigter regelmäßig zur Weiterbildung zu den einschlägigen Veranstaltungen innerhalb Europas.

Klassenrichtlinie

RL 2009/15/EG und Verordnung (EG) 391/2009

Die DS überwacht die Klassifikationsgesellschaften nach der Richtlinie 2009/15/EG über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (Klassenrichtlinie). Sie unterhält Vereinbarungen mit anerkannten Klassen über die Durchführung von Besichtigungen für international vorgeschriebene Zeugnisse.



Schiffsausrüstungsrichtlinie

RL 2014/90/EU

Die DS führt die Aufgaben der Zulassung von Rettungsmitteln, Brandschutzausrüstung und Ausrüstung für den maritimen Umweltschutz als eine in der Bundesrepublik Deutschland notifizierte Stelle nach dieser Richtlinie mit folgenden Ergänzungen aus:

- Überwachung der Wartungsstationen für Rettungsflöße (gemäß Entschließung A.761(18)) und aufblasbare Rettungswesten: Die DS prüft die Einrichtung von Wartungsstationen für aufblasbare Rettungsflöße gemäß Entschließung A.761(18) und lässt die Wartungsstationen in Deutschland zu. Die DS überwacht die Wartungsstationen durch regelmäßige Überprüfung der ausgestellten Wartungszertifikate und mindestens einmal jährliche Besichtigung der Station selbst.
- Überwachung der Wartung von Überlebensanzügen entsprechend MSC/Circ. 1114.
- Überwachung der Hersteller von pyrotechnischen Signalmitteln (gemäß Entschließung MSC.81(70) Teil 2 Nr. 4).
- Autorisierung und Überwachung von Firmen, die Service nach MSC.1/Circ. 1206 Rev.1 durchführen.

Halonverbotsverordnung

VO 2037/2000 (Halonkataster)

Die DS überwacht die Einhaltung des Halonverbots (Feuerlöschanlagen) auf Seeschiffen. Sofern bei Einflagungen noch HALON als Feuerlöschmittel an Bord vorhanden ist, wird von der DS die Umrüstung der Anlage verfolgt.

Weitere EG-Richtlinien

Die DS überwacht zusätzlich die Einhaltung folgender Richtlinien und macht gegebenenfalls Vorschläge für deren Fortentwicklung:

- Richtlinie über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe (RL 2003/25 = Stockholmabkommen)
- Richtlinie 98/41/EG über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen
- EG-Fahrgastschiffsrichtlinie Richtlinie 2009/45/EG
- Richtlinie für Massengutschiffe RL 2001/96/EG
- Asbestrichtlinie 83/477/EWG
- Sicherheitsrichtlinie Fischereifahrzeuge RL 97/70/EG

Nationale Vorschriften

Richtlinien nach § 6 Schiffssicherheitsverordnung

Die Dienststelle Schiffssicherheit erarbeitet ggf. Richtlinien nach § 6 Schiffssicherheitsverordnung 1998 für dort aufgelistete Schiffe, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen, sofern sie nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes unterliegen. Die Richtlinien dienen der Konkretisierung der Anforderungen an die Sicherheit dieser Schiffe.

- Nationale Fahrgastschiffsrichtlinie und Richtlinie für Binnenschiffe: Die Dienststelle Schiffssicherheit überwacht die Einhaltung der Richtlinien und macht gegebenenfalls Vorschläge für deren Fortentwicklung.
- Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe: Die Dienststelle Schiffssicherheit stellt die Einhaltung der Richtlinie sicher und macht Vorschläge zu ihrer Weiterentwicklung. Insbesondere prüft sie die eingehenden Gutachten und nimmt auf Antrag eigene Besichtigungen vor.
- Sportboote: Die Dienststelle Schiffssicherheit überwacht die Einhaltung der für gewerblich genutzte Sportfahrzeuge geltenden Vorschriften der Seesportbootverordnung und führt Besichtigungen durch.
- Richtlinie für Fischereifahrzeuge bis 24 m Länge: Die DS überwacht die Einhaltung der Richtlinie und macht gegebenenfalls Vorschläge für deren Fortentwicklung.
- Frachtschiffsrichtlinie: Die DS überwacht die Einhaltung der Richtlinie und macht gegebenenfalls Vorschläge für deren Fortentwicklung.
- Freibordrichtlinie: Die DS überwacht die Einhaltung der Richtlinie und macht gegebenenfalls Vorschläge für deren Fortentwicklung.

Dampfkesselrichtlinie

Die Dienststelle Schiffssicherheit bedient sich bei der Fortschreibung der Sicherheitsanforderungen eines nationalen Expertengremiums, welches unter Beteiligung des BMVI als Schiffsdampfkesselausschuss in regelmäßigen Abständen tagt.

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

Die Dienststelle Schiffssicherheit überwacht die Einhaltung der Vorschriften und macht gegebenenfalls Vorschläge für deren Fortentwicklung. Grundlage für das Schiffsbesetzungszeugnis ist der Vorschlag des Reeders für eine sichere Schiffsbesetzung.

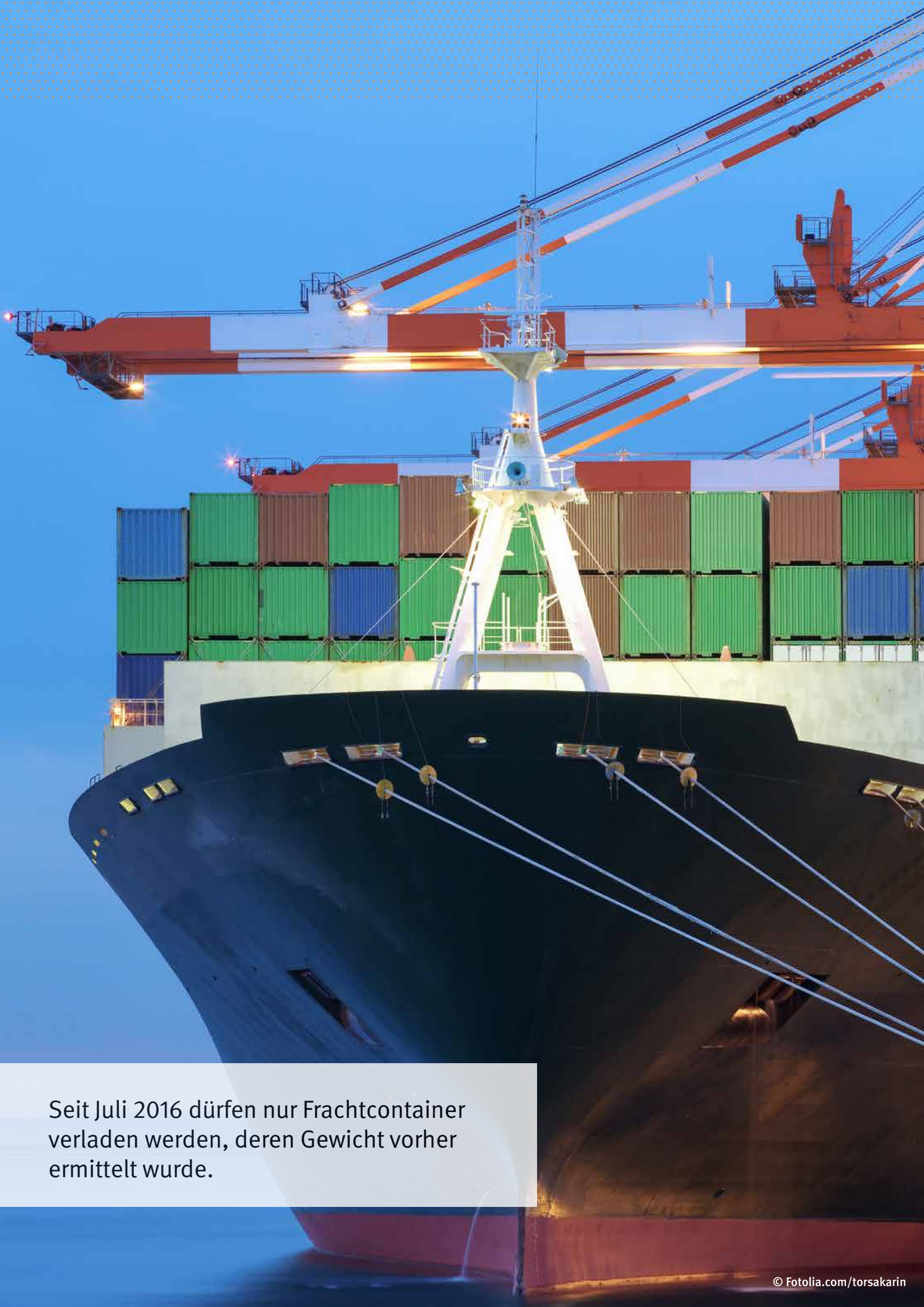
Maritime-Medizin-Verordnung

Der Seeärztliche Dienst der Dienststelle Schiffssicherheit organisiert Seediensttauglichkeitsuntersuchungen im In- und Ausland und ist für deren Qualität verantwortlich. Hierzu lässt er geeignete Ärzte zu und schult und überwacht sie regelmäßig. In Zweifelsfällen und in Widerspruchsverfahren führt er selbst Untersuchungen durch oder erteilt Gutachteraufträge. Er führt Widerspruchs- und Klageverfahren. Er berät BMVI und BMAS in allen schiffahrtsmedizinischen Fragen und nimmt in diesem Zusammenhang an Sitzungen nationaler und internationaler Organisationen teil.

Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften nach Abschnitt „D“ der Anlage zum SchSG

Richtlinie 2006/87/EG	über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe
Richtlinie 87/540/EWG	über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf
Richtlinie 91/672/EWG	über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr, geändert durch VO(EG) Nr.1882/2003, Richtlinie 2006/103/EG, VO(EU) Nr. 1137/2008 und Richtlinie 2013/22/EU
Richtlinie 2013/53/EU (Sportbootrichtlinie)	über Sportboote und Wassermotorräder und zur Aufhebung der Richtlinie 94/25/EG
Richtlinie 2009/15/EG (Klassenrichtlinie)	über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden, geändert durch Durchführungs-Richtlinie 214/111/EU, VO(EU) Nr. 1257/2013 und VO(EU) Nr. 2015/757
Richtlinie 2009/16/EG (Hafenstaatkontrollrichtlinie)	über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat in Verbindung mit Richtlinie 96/40/EG zur Erstellung eines einheitlichen Musters für die Ausweise der Besichtigter der Hafenstaatkontrolle geändert durch Richtlinie 2013/38/EU
Richtlinie 96/40/EG	zur Erstellung eines einheitlichen Musters für die Ausweise der Besichtigter der Hafenstaatkontrolle
Richtlinie 96/50/EG	über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft, geändert durch VO(EG) Nr. 1882/2003 und VO(EG) Nr. 1137/2008
Richtlinie 2014/90/EU (Schiffsausrüstungsrichtlinie)	über Schiffsausrüstungen
Richtlinie 97/70/EG (Fischereirichtlinie)	über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr geändert durch: Richtlinien 1999/19/EG und 2002/35/EG, Richtlinie 2002/84/EG und VO(EG) Nr. 214/2009
Richtlinie 2009/45/EG (Fahrgastschiffsrichtlinie)	über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe Geändert durch Richtlinie 2010/36/EU und Richtlinie 2016/644 EU

Richtlinie 98/41/EG	Über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen geändert durch: Richtlinie 2002/84/EG und VO(EG) Nr. 1137/2008
Richtlinie (EU) 2016/802	über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- und Brennstoffe
Richtlinie 1999/35/EG	über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro- Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr geändert durch: Richtlinie 2002/84/EG und 2009/18/EG und VO(EG) Nr. 219/2009
Richtlinie 1999/95/EG	zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung für Seeleute an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen
Richtlinie 2000/59/EG	über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände geändert durch: Richtlinie 2002/84/EG, Richtlinie 2007/71/EG, VO(EG)1137/2008 und Richtlinie (EU) 2015/2087
Richtlinie 2008/106/EG	über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten, geändert durch Richtlinie 2012/35/EU
Richtlinie 2001/96/EG	zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen geändert durch: Richtlinie 2002/84/EG und VO(EG) Nr. 1137/2008
Richtlinie 2002/59/EG	über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG geändert durch: Richtlinie 2009/17/EG, 2009/18/EG und 2011/15/EU und Richtlinie 2014/100/EU
Richtlinie 2003/25/EG	über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe geändert durch: Richtlinie 2005/12/EG und VO(EG) Nr. 1137/2008
Richtlinie 2005/65/EG	zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen geändert durch VO(EG) Nr. 219/2009
Richtlinie 2009/21/EG (Flaggenstaatsrichtlinie)	über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten
Richtlinie 2010/65/EU	über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und zur Aufhebung der RL 2002/6/EG



Seit Juli 2016 dürfen nur Frachtcontainer
verladen werden, deren Gewicht vorher
ermittelt wurde.

Bruttomassebestimmung von Frachtcontainern

Verbesserte Stabilität, weniger Ladungsverluste

Wegen zahlreicher Schiffsunfälle verursacht durch falsche Gewichtsangaben hat die Internationale Seeschiffahrtsorganisation IMO neue Regelungen zum Wiegen von Containern in Kap. VI Regel 2 des SOLAS-Übereinkommens aufgenommen.

Aufgrund der Änderung muss für Frachtcontainer, die auf SOLAS-Schiffe verladen werden, seit dem 1. Juli 2016 die verifizierte Bruttomasse dokumentiert sein.

Anderenfalls darf der Frachtcontainer nicht verladen werden. Der Container muss entweder verwogen werden (sog. Methode 1) oder seine Bruttomasse muss durch ein Berechnungsverfahren (sog. Methode 2) ermittelt werden. Verlader, die Methode 2 anwenden wollen, müssen entweder aufgrund einer vorhandenen Zertifizierung dafür geeignet sein, oder eine zertifizierte Methode benutzen. Konkretisiert wird die Neuregelung durch „Richtlinien zur Bestimmung der verifizierten Bruttomasse von Frachtcontainern (MSC.1/Rundschreiben 1475)“. Zuständig für die Umsetzung in Deutschland ist die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr.

Zu den in der ersten Jahreshälfte 2016 von der DS zu erledigenden Aufgaben in diesem Zusammenhang gehörte vor allem die Festlegung der Genauigkeitsklassen der Waagen, die bei der Bestimmung der Bruttomasse verwendet werden. Außerdem musste die Zertifizierung in den Unternehmen geregelt werden, soweit die Bruttomasse durch Berechnung bestimmt werden soll (sog. „Methode 2“).

Die DS hat hierzu in Abstimmung mit den europäischen Nachbarhäfen folgende Festlegungen getroffen:

- Bei der Verwiegung des gesamten beladenen Containers (Methode 1) ist eine Waage der Genauigkeitsklasse IIII oder höher nach der Richtlinie 2014/31/EG zu verwenden. Die Verwiegung auf einem Fahrgestell oder Anhänger ist grundsätzlich möglich. Dabei ist Ziff. 11.1 der „Richtlinien zur Bestimmung der verifizierten Bruttomasse von Frachtcontainern (MSC.1/Rundschreiben 1475)“ zu beachten.
- In Deutschland wird davon ausgegangen, dass Unternehmen, die eine bestehende ISO-Zertifizierung, den AEO-Status oder eine vergleichbare Zertifizierung haben, bereits die erforderliche Zertifizierung vorweisen, um die Methode 2 zielorientiert anzuwenden. Eine weitergehende Zertifizierung, Genehmigung oder Registrierung ist nicht erforderlich.

- Für Verlader, die nicht über diese Möglichkeit verfügen, hat die DS ein zugelassenes Verfahren zur Berechnung der Bruttomasse nach Methode 2 entwickelt und im Rahmen eines „Runden Tisches“ mit Vertretern betroffener Unternehmen und derer Verbände abgestimmt und auf der Homepage neben vielen anderen Informationen zu dem Thema zur Verfügung gestellt.

Im Laufe des Jahres 2016 hat die DS in rund 30 Veranstaltungen mit über 1.200 Teilnehmern und durch zahlreiche Publikationen in Fachzeitschriften über die Neuregelung informiert. Im Ergebnis läuft das Verfahren in Deutschland reibungslos.



Der Grundstein für den sicheren
Schiffsbetrieb ist das Engagement der
Führungskräfte an Bord und in den
Reedereien.

Internationales Sicherheitsmanagement (ISM)

Grundstein für den sicheren Schiffsbetrieb

Die Dienststelle Schiffssicherheit ist zuständig für die Überwachung der Umsetzung des ISM-Codes auf Schiffen unter deutscher Flagge und den Unternehmen, die die Schiffe betreiben.

Der ISM Code ist ein internationales Regelwerk, das die Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes verbindlich fest schreibt. Der ISM-Code ist Teil des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen Kapitel IX) und der Verordnung (EG) 336/2006.

Reedereien sind nach dem ISM-Code verpflichtet,

- sichere Verfahrensweisen für den Schiffsbetrieb einzuführen,
- die Sicherheit am Arbeitsplatz zu gewährleisten und
- Risiken für Ihre Schiffe, Ihr Personal und für die Umwelt zu identifizieren, zu bewerten und Sicherheitsmaßnahmen gegen sämtliche erkannten Risiken einzurichten.
- Kontinuierlich die Fähigkeiten der Mitarbeiter an Land und an Bord zur Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern,
- auf Notfallsituationen in den Bereichen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz vorbereitet zu sein.

Der Grundstein für den sicheren Schiffsbetrieb ist ein entsprechendes Engagement der Führungskräfte an Bord und in den Reedereien an Land sowie die Entwicklung und Umsetzung eines geeigneten Konzeptes für Schiffssicherheit, Meeresumweltschutz und Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord. Ein solches „Safety Management System“ (SMS) einer Reederei wird im „Safety Management Manual“ dokumentiert. Das Handbuch enthält in der Regel Verfahrensanweisungen und Checklisten, die an Bord und an Land zu beachten sind.

Schiffe, die dem ISM-Code auf Grund SOLAS Kapitel IX oder der Verordnung (EG) 336/2006 unterliegen, sind verpflichtet, ein Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMC) mitzuführen. Die verantwortlichen Unternehmen müssen für den Betrieb ihrer Schiffe ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (DOC) nachweisen. Mit dem SMC und DOC wird nachgewiesen, dass die Anforderungen des ISM-Codes im Landbetrieb und auf den Schiffen eingehalten werden.

Zertifizierung

Zum Jahresende 2016 waren 108 Unternehmen nach dem ISM-Code zertifiziert und im Besitz eines Document of Compliance. Über ein gültiges Safety Management Certificate verfügten 322 Schiffe.

Übersicht über die Anzahl gültiger Zeugnisse Stand Dezember 2016

	Gesamt	davon international	davon national
Unternehmen (DOC)	108	69	39
Schiffe (SMC), davon:	326	265	61
Anderes Frachtschiff	222	216	6
Chemikaliertankschiff	1	1	-
Fahrgast-Hochgeschwindigkeits-fahrgastschiff	3	3	-
Fahrgastschiff	66	20	46
Gastankschiff	2	2	-
Massengutschiff	1	1	-
Öl-/Chemikaliertankschiff	7	7	-
Öltankschiff	17	15	2
Traditionsschiff	7	-	7



Überprüfung

Das Sicherheitsmanagementsystem der Reedereien ist regelmäßig in vorgeschriebenen Intervallen zu überprüfen. Die Überprüfungen werden im Rahmen von Sicherheitsmanagement-Audits durchgeführt. Diese finden in der Reederei jährlich und an Bord der Schiffe jeweils alle zwei bis maximal drei Jahre statt.

Im vergangenen Jahr wurden in den Unternehmen 102 Audits durchgeführt. An Bord der Schiffe fanden insgesamt 170 Audits statt. Durch Teilnahme an Überprüfungen, die durch die anerkannten Organisationen (ROs) durchgeführt werden, wird sowohl die Umsetzung der Anforderungen seitens der Reederei als auch der Zertifizierungs- und Überwachungsprozess der RO überprüft.

Neben den generellen und den schiffsspezifischen Maßnahmen für einen sicheren Schiffsbetrieb wurde im Bereich der Fahrgastschifffahrt im vergangenen Jahr ein besonderes Augenmerk auf das Erfassen und Registrierung von Personendaten an Bord des Schiffes zum Zweck von Such- und Rettungsmaßnahmen gelegt.

Audits in Unternehmen im Jahr 2016

	Gesamt	Pre	Initial	Annual	Renewal	Additional
Überprüfungen Unternehmen	102	5	4	82	11	0

Audits auf Schiffen im Jahr 2016

	Gesamt	Pre	Initial	Annual	Renewal	Additional
Überprüfungen Schiffe	170	31	25	46	64	4

Abweichungen vom Sicherheitsmanagementsystem

Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 59 Abweichungen von den Anforderungen (Non-Conformities) im Rahmen von Audits festgestellt. Für die festgestellten Abweichungen wurden entsprechende Fristen und Maßnahmen zur Abstellung festgelegt und umgesetzt.

ISM-Element		Anzahl der festgestellten Abweichungen in Unternehmen	Anzahl der festgestellten Abweichungen auf Schiffen
1	Zielsetzung des Unternehmens	1	4
2	Konzept des Unternehmens	-	-
3	Verantwortung und Weisungsbefugnisse innerhalb des Unternehmens	-	-
4	Durchführungsbeauftragte(r)	-	-

ISM-Element		Anzahl der festgestellten Abweichungen in Unternehmen	Anzahl der festgestellten Abweichungen auf Schiffen
5	Verantwortung und Weisungsbefugnisse des Kapitäns	-	1
6	Personal	2	3
7	Betriebsabläufe an Bord	-	7
8	Vorbereitung auf Notfallsituationen	-	7
9	Bericht und Analyse von Unfällen, Vorkommnissen usw.	3	6
10	Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung	2	17
11	Dokumentation	-	5
12	Interne Überwachung und Überprüfung	-	1

Hafenstaatskontrollen auf deutschen Schiffen in ausländischen Häfen

Die monatliche Auswertung der Hafenstaatskontrollen an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge, die Auswertung der Besichtigungen durch die Klassifikationsgesellschaften zu den Sicherheitszeugnissen und die Nachverfolgung der festgestellten Mängel und Korrekturmaßnahmen ergeben ein Gesamtbild eines Schiffes anhand dessen die Dienststelle Schiffssicherheit entscheidet, ob weiterführende Maßnahmen getroffen werden, wie zusätzliche Überprüfungen an Bord oder in den Unternehmen.

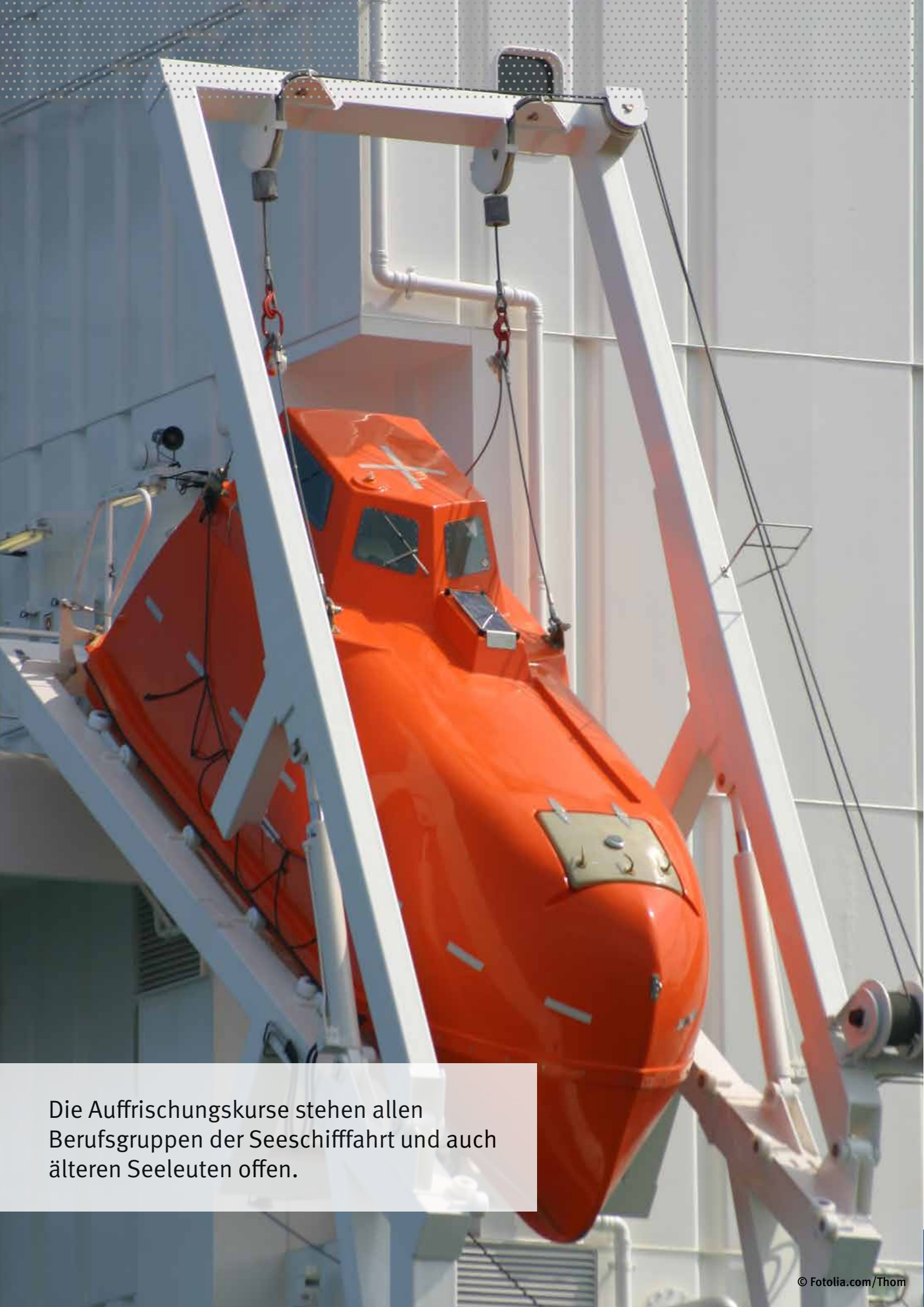
Im vergangenen Jahr blieben fast 50 Prozent der Schiffe unter deutscher Flagge bei einer Hafenstaatskontrolle im Ausland mängelfrei. Bei den insgesamt 351 durchgeführten Hafenstaatskontrollen (Paris MoU, Tokyo MoU, Med MoU, Indian Ocean MoU, Black Sea MoU) wurden 1,42 % der Schiffe festgehalten. Damit bleibt die Anzahl der Festhaltungen von Schiffen unter deutscher Flagge auf sehr niedrigem Niveau.

Ergebnisse der Hafenstaatskontrollen auf Schiffen unter deutscher Flagge im Jahr 2016

	Paris MoU	Tokyo MoU	Indian Ocean MoU	Med MoU	Black Sea MoU
keine Mängel	107	51	5	13	-
mit Mängeln	76	91	1	6	1

Service

Die Dienststelle Schiffssicherheit unterstützt die Reedereien bei der fortlaufenden Umsetzung der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme. Neben einer individuellen Beratung werden die Reedereien regelmäßig über gesetzliche Änderungen und zu beachtende Anforderungen informiert. Sämtliche Rundschreiben können über die Homepage Deutsche Flagge abgerufen werden: www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/ism-code/ism-infos



Die Auffrischkurse stehen allen Berufsgruppen der Seeschifffahrt und auch älteren Seeleuten offen.

Ausbildungs- und Überwachungsstelle

Die Nachfrage nach den Auffrischkursen hat erwartungsgemäß 2016 weiter stark zugenommen. Alle Kursanbieter waren im gesamten Jahr hoch ausgelastet. Nach wie vor gibt es eine Vielzahl von Seeleuten, die die geforderten Auffrischkurse noch besuchen müssen. So häuften sich die Anfragen nach freien Kursplätzen und es mussten mehrfach Termine in das Jahr 2017 verlegt werden.

Systematisch erfolgte durch die Ausbildungs- und Überwachungsstelle die Überprüfung der Teilnehmerzahl analog der geltenden Verwaltungsvorschrift, um eine qualitativ hochwertige Ausbildung abzusichern.

Durch die Ausbildungs- und Überwachungsstelle erfolgen regelmäßige Konsultationen mit dem BSH. Diese enge Zusammenarbeit ist zu einem wichtigen Arbeitsinstrument geworden; auftretende Fragen und Zielstellungen werden gemeinsam besprochen und koordiniert.

Auffrischkurse gut besucht

Der Zugang zu den Auffrischkursen ist nach wie vor so konzipiert, dass allen Berufsgruppen der Seeschifffahrt sowie auch älteren Seeleuten eine Teilnahme an den erforderlichen Auffrischkursen unbürokratisch und zu gleichen Voraussetzungen ermöglicht wird. Gerade bei älteren Seeleuten mit qualifizierter Berufsausbildung bzw. Inhabern nautischer oder technischer Befähigungszeugnisse, die lange Zeit an Land tätig waren, wurden die erforderlichen Auffrischkurse so gestaltet, dass der notwendige Zeitraum nach Möglichkeit zweieinhalb Wochen nicht übersteigt.

Da sich auch immer mehr ausländische Seeleute um Aufnahme an den Auffrischkursen bemüht haben, stand die Ausbildungs- und Überwachungsstelle den Kursanbietern stets beratend zur Seite, wenn es um die Bewertung und Anerkennung ausländischer Dokumente und Nachweise ging.

Erneuerungsaudits für Kursanbieter

Bis Ende 2016 wurden bei allen Kursanbietern Erneuerungsaudits für die Kurse der Erstausbildung und der Auffrischkurse durchgeführt. Den meisten Kursanbietern konnte eine Erneuerungszulassung für die Dauer von zwei Jahren ausgestellt werden. Mit Stand 31. Dezember 2016 verbleiben acht Kursanbieter für die Erstausbildung. Im Rahmen der Auffrischkurse sind mit Stand Ende 2016 insgesamt 13 Kursanbieter in Deutschland etabliert und zugelassen. Davon sind allerdings nur zehn Kursanbieter frei für jeden Seemann zugänglich.

Insgesamt sind per 31. Dezember 2016 durch die Ausbildungs- und Überwachungsstelle 29 Kurse in der Erstausbildung und 39 Auffrischkurse zugelassen worden.

An mehreren Standorten wurden bereits in den letzten zwei Jahren erhebliche Modernisierungen im Rahmen der Ausbildung in der Brandbekämpfung realisiert. In 2016 hat speziell die MARIKO Leer neue Ausbildungs- und Unterrichtsräume fertiggestellt und bezogen. Es wurde intensiv an der Verbesserung des Personalbestandes hinsichtlich der Ausbilder gearbeitet. Damit wurde ein weiterer Meilenstein für eine qualitativ bessere und effektivere Ausbildung gelegt.

Neuer Kurs für Servicepersonal auf Fahrgastschiffen

Im zweiten Halbjahr 2016 gab es gemeinsam mit dem BSH auf Anforderung der Reederei AIDA/CARNIVAL mehrere Gespräche zur Erarbeitung eines neuen Kurses für Servicepersonal auf Fahrgastschiffen. Es wurde beschlossen, in Abstimmung mit dem BMVI, einen neuen Erstausbildungskurs und einen neuen Auffrischkurs zu entwickeln und zum 01. Januar 2017 zuzulassen. Dieser Prozess erfolgte gemeinsam mit Vertretern der Reedereien, Ausbildern der Kursanbieter AFZ Aus- und Fortbildungszentrum Rostock und ma-co maritimes kompetenzzentrum Hamburg, dem BSH und der Ausbildungs- und Überwachungsstelle und konnte fristgerecht abgeschlossen werden.



Die Dienststelle überprüft mindestens alle drei Jahre die Schiffe unter deutscher Flagge, um sicher zu stellen, dass die Anforderungen aus dem Seearbeitsgesetz erfüllt werden.

Überprüfungstätigkeiten nach dem Seearbeitsgesetz

Im Seearbeitsgesetz sind umfassende und verbindliche Regelungen zur Erfüllung und Durchsetzung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder verankert. So müssen Schiffe unter deutscher Flagge regelmäßig, mindestens alle drei Jahre, von der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr überprüft werden, um sicherzustellen, dass die Anforderungen aus dem Seearbeitsgesetz eingehalten werden. Zusätzlich erteilt die Dienststelle Schiffssicherheit das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung, die auf Schiffen in der internationalen Fahrt mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr verpflichtend mitzuführen sind. Für Fischereifahrzeuge, die dem § 133 des Seearbeitsgesetzes unterliegen, wird anstelle des Seearbeitszeugnisses ein Fischereiarbeitszeugnis erteilt.

Inspektoren

Die Aufgaben der Flaggenstaatkontrolle werden von 35 Inspektoren der Dienststelle Schiffssicherheit wahrgenommen. Die Inspektoren verfügen über die erforderliche Befähigung und Ausbildung und führen unter anderem die seearbeitsrechtlichen Überprüfungen an Bord der Schiffe durch.

Anerkannte Organisationen

Die Dienststelle Schiffssicherheit kann eine nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannte Organisation zur Durchführung von seearbeitsrechtlichen Überprüfungen ermächtigen. Reeder können ermächtigte Organisationen mit der Durchführung von Überprüfungen auf den Schiffen beauftragen, die ein Seearbeitszeugnis benötigen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die folgenden anerkannten Organisationen autorisiert:

- American Bureau of Shipping (ABS)
- DNV GL
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- ClassNK
- Rina Services S.p.A.
- Russian Maritime Register of Shipping (RS)
- Bureau Veritas (BV)

Arbeitsvermittlung

Die Dienststelle Schiffssicherheit ist für die Zulassung von privaten Arbeitsvermittlungsdiensten für Seeleute (Vermittler) mit Sitz in Deutschland zuständig. Im Rahmen des Zulassungsverfahrens werden durch die Dienststelle Schiffssicherheit die notwendigen Voraussetzungen abgeprüft und dem Vermittler wird eine Bescheinigung erteilt. Im Laufe des Jahres 2016 wurden für 47 Vermittler Bescheinigungen nach § 26 des Seearbeitsgesetzes ausgestellt.

Beschwerden

Die Dienststelle Schiffssicherheit hat auf Grundlage des § 128 Absatz 7 des Seearbeitsgesetzes sicherzustellen, dass Beschwerden von Besatzungsmitgliedern jederzeit entgegengenommen und untersucht werden. Im Jahr 2016 wurden 6 Beschwerden bei der Dienststelle Schiffssicherheit eingereicht und überprüft. Im Fall von festgestellten Verstößen gegen Arbeits- und Lebensbedingungen wurden geeignete Abhilfemaßnahmen eingeleitet und umgesetzt.

Überprüfungen und Zertifizierungen

Im Jahr 2016 wurden 294 Überprüfungen und Zertifizierungen auf Grundlage des Seearbeitsgesetzes durchgeführt: Im Berichtszeitraum wurden 109 Mängel durch die Inspektoren festgestellt. Die folgende Tabelle zeigt die Aufteilung der häufigsten Mängel auf die einzelnen Arbeits- und Lebensbedingungen:

Inhalt	Mängel in %
Beschäftigungsverträge der Seeleute	17
Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen	11
Verpflegung einschließlich Bedienung	17
Schutz der Gesundheit und Sicherheit, Unfallverhütung	16
Beschwerdeverfahren an Bord	11

Die Aufzeichnung der festgestellten Mängel erfolgt in den jeweiligen Überprüfungsberichten. Für die Mängel wurden entsprechende Maßnahmen und Fristen zur Abstellung festgelegt. Die Mängelabstellung wird durch die Dienststelle Schiffssicherheit überwacht.

Kommunikation und Veröffentlichungen

In regelmäßigen Abständen informiert die Dienststelle Schiffssicherheit in Rundschreiben über Änderungen und Neuigkeiten auf dem Gebiet des Seearbeitsrechts. Sämtliche Informationen und Praxistipps der Dienststelle zum Seearbeitsrecht werden auf Deutsch und Englisch auf der Internetseite www.deutsche-flagge.de veröffentlicht.



27
Seediensttauglichkeit - fit für den Dienst
auf See

Seeärztlicher Dienst – Grundsatzarbeit und Koordination

Der Seeärztliche Dienst ist im Seeaufgabengesetz als der zentrale Ansprechpartner für alle maritim-medizinischen Fragestellungen genannt. Seine Fachkompetenz wird unter anderem von den Seeleuten, den Reedereien, den zuständigen Bundesministerien, und nicht zuletzt von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt genutzt.

Der Seeärztliche Dienst ist mit einer Vielzahl nationaler und internationaler Institutionen vernetzt, mit denen kontinuierlich Erfahrungen ausgetauscht und aktuelle Themen behandelt werden. Beispielsweise ist der Seeärztliche Dienst in der „Expertengruppe Verletztenversorgung des Havariekommandos“, der „Deutschen Gesellschaft für Maritime Medizin“ sowie der „International Maritime Health Association“ engagiert.

Bei zahlreichen Veranstaltungen, wie z. B. der Seeschiffahrts-Sicherheits-Konferenz des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in Berlin, stellte der Seeärztliche Dienst die einzelnen Bereiche seines Aufgabenspektrums und deren Zusammenwirken dar.

In Kooperation mit dem Schifffahrtmedizinischen Institut der Marine und der Deutschen Gesellschaft für Maritime Medizin führte er im November 2016 bei der BG Verkehr das Seminar „Einführung in die Maritime Medizin“ durch. Ein besonderer Schwerpunkt der Tätigkeit des Seeärztlichen Dienstes lag 2016 bei der Seediensttauglichkeit, der Seelotseignung, der medizinischen Ausbildung der Kapitäne und nautischen Offiziere sowie der medizinischen Ausstattung von Seeschiffen.

Seediensttauglichkeit

Jedes Besatzungsmitglied muss sich vor Aufnahme seiner Tätigkeit und danach in einem Intervall von zwei Jahren untersuchen lassen, ob es für den Dienst an Bord eines Seeschiffes körperlich und geistig fit ist.

Diese Seediensttauglichkeitsuntersuchung erfolgt vor dem Hintergrund, dass keine Erkrankungen vorliegen dürfen, die unter den Bedingungen auf See zu einer Gefährdung des Besatzungsmitgliedes, der anderen Besatzungsmitglieder oder der Schiffssicherheit führen könnten.

Die deutsche Seediensttauglichkeitsuntersuchung darf ausschließlich durch vom Seeärztlichen Dienst der BG Verkehr zugelassene, besonders qualifizierte und laufend geschulte Ärzte erfolgen.

Seediensttauglichkeitsuntersuchungen

Neben der Zulassung der Ärzte ist der Seeärztliche Dienst in Hamburg auch für die Qualitätssicherung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zuständig.

Auch 2016 legte der Seeärztliche Dienst einen Schwerpunkt auf die Fortbildung der für die Durchführung von Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zugelassenen Ärztinnen und Ärzte. Neben Rundschreiben, in denen die Ärzte aktuell informiert werden, wurden vier Seminare angeboten.



© Dienststelle Schiffssicherheit/Christian Bubenzer

Während eines viertägigen Törns auf der „Alexander von Humboldt II“ erhielten die Ärzte durch ihre Teilnahme am Wachdienst fundierte Einblicke in die Seemannschaft und die körperlichen Anforderungen auf See, wodurch Ihnen künftig die Beurteilung einer Seediensttauglichkeit erleichtert wird.

Seediensttauglichkeitsuntersuchungen 2016:

- 2016 wurden 16.730 deutsche Seediensttauglichkeitsuntersuchungen (Vorjahr: 15.084) durch 62 vom Seeärztlichen Dienst zugelassene Fachärzte (davon acht im Ausland) an 45 Standorten (davon sechs im Ausland) durchgeführt,
- davon 10.375 befahrene Seeleute (Vorjahr: 9.996) und 6.355 Neubewerber (Vorjahr: 5.088),
- 13.459 männliche (80 %), 3.271 weibliche Seeleute (20 %).
- Während die Untersuchungszahlen mit 14.637 Untersuchungen im Inland (Vorjahr: 13.005) um mehr als 12 % anstiegen, blieben sie mit 2.057 Untersuchungen im Ausland (Vorjahr: 2.079) annähernd konstant. Die Schwerpunkte der Auslandsuntersuchungen lagen mit 962 (Vorjahr: 966) Seediensttauglichkeitsuntersuchungen in Manila/Philippinen, gefolgt von 820 (Vorjahr: 833) Untersuchungen auf Tarawa/Kiribati.

Insgesamt mussten 406 Seeleute (2,4%) als seedienstuntauglich beurteilt werden. (2015: 2,3%, 2014: 2,6%, 2013: 3,2%, 2012: 3,2%, 2011: 3,3% und 2010: 3,2 %). Der über sieben Jahre dokumentierte, annähernd konstante Anteil der für seedienstuntauglich erachteten Besatzungsmitglieder belegt die hohe Qualität der deutschen Seediensttauglichkeitsuntersuchungen.

Als Ursache für eine Seedienstuntauglichkeit standen mangelndes Seh- und Farbunterscheidungsvermögen an erster Stelle, gefolgt von psychiatrischen und neurologischen Erkrankungen, Übergewicht, Herz-/Kreislauferkrankungen, Erkrankungen des Bewegungsapparates sowie mangelndem Hörvermögen.



© Dienststelle Schiffssicherheit/Maurizio Gambarini

Weniger Arbeit für den Widerspruchsausschuss

Im Jahr 2016 wurden 7 Widersprüche aus dem Vorjahr übernommen und einer neu erhoben, das entspricht 0,25 % der für seedienstuntauglich erklärten Seeleute. Der sehr geringe Anteil an Widersprüchen spricht für die hohe Akzeptanz der Beurteilungen durch den Seeärztlichen Dienst und die durch ihn zugelassenen Ärztinnen und Ärzte.

Untersuchung der Seelotsen

Auch für die Eignungsuntersuchungen der Seelotsen ist der Seeärztliche Dienst verantwortlich. 2016 wurden insgesamt 393 Untersuchungen durchgeführt (im Vorjahr waren es 323). Unter den Untersuchten waren 10 Neubewerber (Vorjahr: 15).

Ausschuss für die medizinische Ausstattung

Die medizinische Ausstattung für die deutsche Flagge wird seit dem Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes im Sommer 2013 durch den „Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt“ festgelegt. In dem Ausschuss sind Fachleute der maritimen Medizin, der Pharmakologie sowie Nautiker, Juristen und die Sozialpartner der Seeschifffahrt (Verband Deutscher Reeder, ver.di) vertreten. Der Vorsitz des Ausschusses liegt beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Geschäftsführung beim Seeärztlichen Dienst.

Der Ausschuss hat 2016 in mehreren Sitzungen den Stand der medizinischen Erkenntnisse ermittelt und am 27. September 2016 eine neue Ausstattung für Handelsschiffe unter deutscher Flagge beschlossen. Veröffentlicht wurde der Beschluss im Bundesanzeiger und unter: www.deutsche-flagge.de/downloads/maritimemedizin

Medizinische Wiederholungslehrgänge

Auf Schiffen unter deutscher Flagge ist ein Schiffsarzt nur bei einer Fahrtzeit von über drei Tagen und ab 100 Personen an Bord vorgeschrieben. Dies stellt die seltene Ausnahme dar, da Kreuzfahrtschiffe aktuell nicht unter deutscher Flagge fahren. In der Regel wird die medizinische Versorgung der Personen an Bord vom Kapitän oder einem nautischen Offizier durchgeführt.

Um diese Aufgabe übernehmen zu können, erhalten nautische Schiffsoffiziere während ihres Studiums eine medizinische Grundausbildung.

Damit das während des Studiums erlangte medizinische Wissen nicht verloren geht, müssen Kapitäne und beauftragte Schiffsoffiziere alle 5 Jahre an einem vom Seeärztlichen Dienst zugelassenen medizinischen Wiederholungslehrgang teilnehmen. Je nach Fahrtgebiet ist ein großer Lehrgang (40 Unterrichtsstunden) oder ein kleiner Lehrgang (16 Unterrichtsstunden) zu absolvieren.

Ein Lehrgang wird vom Seeärztlichen Dienst auf Antrag zugelassen, wenn der Anbieter über ausreichend fachlich qualifizierte Personen für die theoretische und praktische Durchführung der Lehrgänge verfügt, der Kurs die geforderten Lehrinhalte umfasst sowie über geeignete Schulungsräume und eine medizinische Ausstattung verfügt.

Zur Sicherung der Qualität der medizinischen Wiederholungslehrgänge ist die Zulassung auf fünf Jahre befristet und wird auf Antrag verlängert.

Insgesamt sind an folgenden Standorten Medizinische Wiederholungslehrgänge anerkannt:

- Bad Saarow, Helios Klinikum
- Berlin, Unfallkrankenhaus
- Elsfleth, Maritimes Kompetenzzentrum
- Föhr/Midlum, Praxis Marcinkowski
- Hamburg, ma-co maritimes kompetenzzentrum GmbH
- Hamburg, Zentralinstitut für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin
- Langen-Debstedt, AMEOS Institut West Bremerhaven-Geestland
- Leer, Nautitec GmbH & Co. KG
- Rostock, Institut für Sicherheitstechnik/Schiffssicherheit e.V.
- Werdum, ProHelp-Lifetime-First Aid

Im Rahmen der Evaluation wird am Ende jedes Lehrgangs durch die Teilnehmer die Leistung des Anbieters und seiner Lehrkräfte beurteilt.

Es wurden insgesamt 57 Lehrgänge (davon 10 kleine a 16 Stunden) durchgeführt und evaluiert. Die Ergebnisse lagen hierbei im Durchschnitt bei 1,48 (Schulnotensystem 1 bis 6).

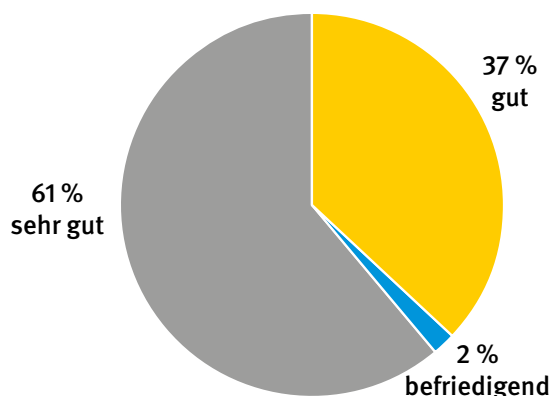


Abb.: Gesamtbeurteilung der Qualität der Lehrgänge durch die Teilnehmer 2016

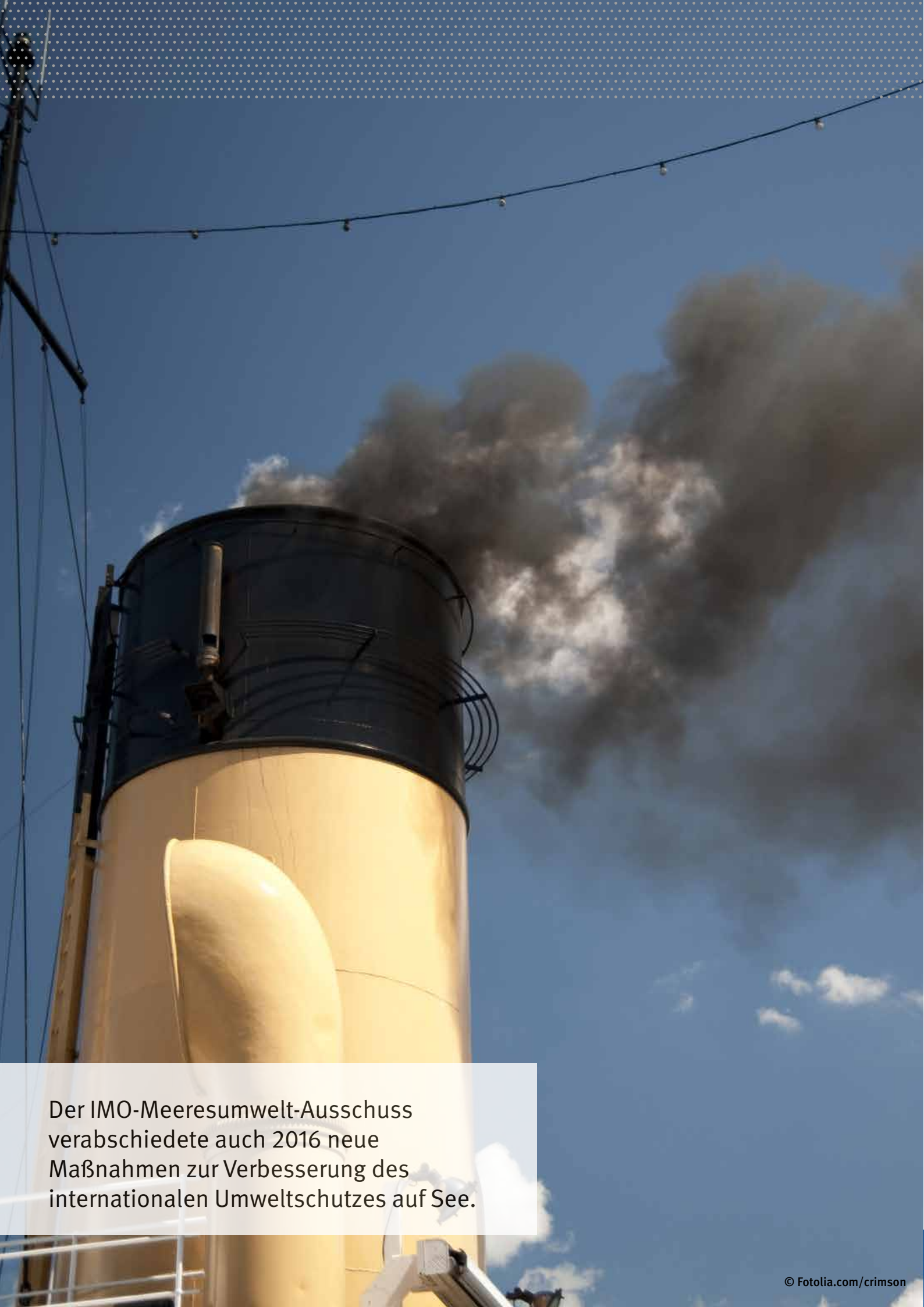
Die Maßnahmen zur Qualitätssicherung tragen der hohen Bedeutung der medizinischen Wiederholungslehrgänge für die medizinische Betreuung an Bord Rechnung.

Am 19. November fand zum ersten Mal ein Erfahrungsaustausch „Medizinische Wiederholungslehrgänge“ beim Seeärztlichen Dienst statt. Daran nahmen Vertreter von sieben Ausbildungsstätten teil. Es wurden Grundlagen der Zulassung und Qualitätssicherung von Lehrgängen sowie aktuelle Evaluationsergebnisse vorgestellt.

Das Feedback zu diesem Erfahrungsaustausch war insgesamt sehr positiv. Es besteht ein reges Interesse seitens der Teilnehmer, dass diese Veranstaltung vom Seeärztlichen Dienst im nächsten Jahr wieder organisiert und durchgeführt wird.

Zertifizierung

Der Seeärztliche Dienst ist nach der internationalen Norm DIN EN ISO 9001 zertifiziert. Diese Zertifizierung dokumentiert die hohe Qualität der Arbeit des Seeärztlichen Dienstes.



Der IMO-Meeresumwelt-Ausschuss
verabschiedete auch 2016 neue
Maßnahmen zur Verbesserung des
internationalen Umweltschutzes auf See.

Bericht aus der IMO – Meeresumweltschutz und Schiffssicherheit als internationale Aufgabe

Mitarbeiter der DS beraten das BMVI und vertreten Deutschland in verschiedenen Ausschüssen und Unterausschüssen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) in London. Nachfolgend wird über die Sitzungen der IMO berichtet, an denen Mitarbeiter der DS teilgenommen haben.

Die Sitzungen des Meeresumweltausschusses der IMO

Der Meeresumweltausschuss der IMO (Marine Environment Protection Committee, MEPC) hat im Berichtsjahr 2016 zweimal im April und im Oktober getagt.

MEPC 69

MEPC tagte in seiner 69. Sitzung vom 18.- 22. April 2016. Schwerpunkte der Tagesordnung waren auch weiterhin die Diskussionen über Maßnahmen zur Reduzierung der Stickoxid-, Partikel- und Schwefel-Emissionen der internationalen Seeschifffahrt sowie die Erhöhung der Energieeffizienz von neuen Schiffen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen. Hierbei konnten wichtige Vorarbeiten in einer Arbeitsgruppe für ein Berichtssystem über die Brennstoffverbräuche in der internationalen Seeschifffahrt und somit auch deren Anteil an den weltweiten CO₂-Emissionen durchgeführt werden. Diese Ergebnisse sollen auf der kommenden Sitzung des MEPC zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

Die Sitzung wurde weiterhin bestimmt von der bevorstehenden internationalen Inkraftsetzung der Ballastwasserkonvention von 2004. Hierzu wurden die Arbeiten zu der Überarbeitung der Richtlinie für die Zulassung der Ballastwasserbehandlungsanlagen nach IMO Richtlinie G8 abgeschlossen, um diese dann auf der nächsten Sitzung im Herbst des Berichtjahres zu verabschieden. Insbesondere geht es hierbei darum, sicher zu stellen, dass die Behandlungsanlagen sowohl salzhaltiges Ballastwasser aus der hohen See wie auch Ballastwasser aus salzarmen Küstengewässern nach dem D2 Standard ohne Einschränkungen behandeln können.

Weitere wichtige Ergebnisse der Sitzung wurden durch die folgenden Entschlüsse angenommen:

Entschlüsselung MEPC.272(69), Änderung der technischen NO_x Vorschrift, Aufnahme von Schiffsmotoren, welche mit LNG betrieben werden

Durch die Änderung der technischen NO_x Vorschrift (NO_x Code) für die Abgaszertifizierung nach der Stufe III (Tier III) von Schiffsmotoren für deren Betrieb in NO_x Emissionssondergebieten, ist es ab sofort möglich, reine Gasmotoren, welche ausschließlich mit flüssigem Erdgas (LNG) betrieben werden, und auch Schiffsdieselmotoren, welche mit LNG und Dieselöl (Dual-Fuel Motoren) betrieben werden, hinsichtlich ihres Emissionsverhaltens zu zertifizieren.

Dies ist notwendig um der Motorenindustrie genügend Zeit zu geben, solche Schiffsmotoren für den Einsatz in den bestehenden und zukünftigen Emissions-Überwachungsgebieten (ECA) zuzulassen.

Entschlüsselung MEPC.275(69), Inkrafttreten der Regelung zur Abwassereinleitung von Passagierschiffen in der Ostsee

Die Ostsee wurde bereits bei MEPC 62 im Jahr 2011 durch die Entschlüsselung MEPC.200(62) als erstes Abwassersondergebiet nach MARPOL Anlage IV ausgewiesen. Noch nicht entschieden war jedoch der Zeitpunkt, zu dem die verschärften Einleitbedingungen in Kraft treten. Hierzu mussten sowohl eine genügende Anzahl an neuen zugelassenen Abwasserbehandlungsanlagen am Markt für den Einbau vorhanden sein sowie die Häfen der Ostsee erklären, dass sie ihre Abwasserauffangkapazitäten bis zum Inkrafttreten entsprechend erweitert haben, um Schiffen, welche keine modernen Abwasseraufbereitungsanlagen haben, die Abgabe von Abwässern in den Häfen zu ermöglichen. Da zur Sitzung die entsprechenden Meldungen der HELCOM Staaten an die IMO vorlagen, einigte sich MEPC auf den folgenden Zeitplan für die Umsetzung:

Die strengeren Einleitgrenzwerte für Abwässer gelten für

- neue Passagierschiffe ab dem 1. Juni 2019,
- vorhandene Passagierschiffe ab dem 1. Juni 2021,
- ausgenommen sind bis zum 1. Juni 2023 einzelne Reisen von Passagierschiffen bei Fahrten östlich des 28°10' Längengrades und zurück, welche keine weiteren Häfen auf Ihrem Weg dorthin oder von dort anlaufen.

Frachtschiffe, welche in der Ostsee verkehren sind von diesen Vorschriften nicht betroffen.

MEPC 70

Die Sitzung vom 24.-28. Oktober 2016 wurde bestimmt von der Diskussion, ob der Schwefelgehalt von Schiffsbrennstoffen weltweit bereits ab dem Jahr 2020 auf max. 0,5 Prozent reduziert werden oder dieses erst fünf Jahre später ab 2025 erfolgen soll. Hierzu haben sich die Mitgliedsstaaten mehrheitlich für das Jahr 2020 ausgesprochen. Dieses ist als großer Erfolg zur Verbesserung des Meeresumweltschutzes und der Immissionen aus der internationalen Seeschifffahrt zu werten und könnte zukünftig zu einer deutlichen Steigerung des Einsatzes von LNG in der Schifffahrt führen. Schweröle mit höherem Schwefelgehalt dürfen außerhalb von Emissionsüberwachungsgebieten ab 2020 nur noch verwendet werden, wenn die Schiffe über entsprechende zugelassene Abgasentschwefelungsanlagen, sogenannte „Scrubber“, verfügen.



© Fotolia.com/Riccardo Arata

Hierzu wurde fast zeitgleich ebenso die Inkraftsetzung der Emissions-Überwachungsgebiete für Stickoxide auf Nord- und Ostsee für neue Schiffe ab dem Jahr 2021 als weiterer wichtiger Schritt zur Reduzierung der Schiffsemissionen in diesen Gebieten beschlossen. Somit sind neben den nordamerikanischen Seegebieten, für die dieses bereits ab diesem Jahr gilt, dann auch die Nord- und Ostsee Sondergebiete sowohl für Schwefelemissionen als auch für Stickoxidemissionen. Alle neuen Schiffe müssen dort ab 2021 über Anlagen zur Stickoxidreduzierung, wie SCR Katalysatoren oder Abgasrückführungen verfügen. Alternativ kann dies auch durch den Einsatz von LNG als Brennstoff erreicht werden.

Weiterhin wurden die Arbeiten an der Revision der Richtlinie für die Zulassung der Ballastwasserbehandlungsanlagen (G8) abgeschlossen. Dieses war insbesondere wichtig, da mittlerweile auch das verbindliche Inkrafttreten der Ballastwasserkonvention von 2004 am 08. September 2017 fest steht.

Weitere Ergebnisse der Sitzung wurden durch die folgenden Entschlüsse angenommen:

Entscheidung MEPC.277(70), Änderungen der Anlage V und des Mülltagebuches

Die Änderung der Form des Mülltagebuchs wird ab dem 1. März 2018 in Kraft treten und umfasst jetzt neben den bisherigen Müllkategorien auch die Entsorgung von Waschwasserrückständen aus Laderäumen von Schiffen, sofern die Ladungen nicht als schädlich für die Meeresumwelt klassifiziert sind.

Entscheidung MEPC.275(70), Berichtssystem für die Brennstoffverbräuche von Schiffen

Das während der letzten MEPC Sitzung erarbeitete Berichtssystem für die Erfassung der Brennstoffverbräuche aus der internationalen Seeschifffahrt und damit deren CO₂ Emissionsmengen wurde durch das MEPC angenommen. Die Berichtspflicht beginnt im Jahr 2019. Hiermit kommt die IMO ihren Verpflichtungen im Rahmen der Verabschiedung des internationalen Klimaschutzabkommens von Paris nach.

Entscheidung MEPC.277(70), Zulassungsvorschriften für Ballastwasserbehandlungsanlagen (G8)

Rechtzeitig vor dem Inkrafttreten der internationalen Ballastwasserkonvention konnte die Überarbeitung der Prüfvorschriften für Ballastwasserbehandlungsanlagen abgeschlossen werden. Die bei bisherigen Zulassungen festgestellten möglichen Mangelpunkte, wie unter anderem Anlagentests mit verschiedenen Salzgehalten der Testwässer, konnten beseitigt werden. Bereits zugelassene Ballastwasserbehandlungsanlagen haben jedoch einen Bestandsschutz.

Bericht über die 3. Sitzung des Ausschusses „Ship Systems and Equipment“ (SSE)

Rettungsmittel

Vom 14. bis 18. März 2016 fand die Sitzung des Unterausschusses SSE 3 bei der IMO in London statt. In einem langwierigen Prozess wurden die inhaltlichen Anforderungen für die verpflichtende Anwendung der künftigen Wartungsvorschriften für Rettungsmittel überarbeitet und beschlossen. Die bisherigen Empfehlungen MSC.1/Circ.1206, Rev.1 und MSC.1/Circ.1277, die durch das neue Konzept einer SOLAS-Änderung und einer neuen Entscheidung abgelöst werden, sind der Abschluss einer bis vor das Jahr 2004 zurückreichenden Entwicklung.

Mit der verpflichtenden Anwendung ab 01. Januar 2020 sind die Wartungskriterien einheitlich auf allen Schiffen und bei den Wartungsfirmen weltweit einzuhalten, was so zwar auch immer geplant war, aber durch Einwände viele Jahre verzögert wurde. Es handelt sich dabei um die SOLAS Änderung, die über die Entscheidung Res. MSC.404(96) und die praktische Umsetzung durch die Entscheidung Res. MSC.402(96) bei MSC 96 verabschiedet wurden.

Überarbeitung SOLAS-Kapitel

Ein weiterer Schwerpunkt war die Erarbeitung von funktionalen Anforderungen im Hinblick auf die Überarbeitung von Kapitel III des SOLAS Übereinkommens nach den Gesichtspunkten des neuen Rahmenwerks des sogenannten „zielorientierten Ansatzes“. Auf Expertenebene hatte man sich auf insgesamt 17 Einzelpunkte geeinigt. Man geht davon aus, dass damit alle Bereiche abgedeckt sind. Zur weiteren Entwicklung des umfassenden neuen Konzeptes wurde beschlossen, dass die Arbeit bis zur nächsten Sitzung SSE 4 fortgeführt werden soll. Inhaltlich geht es vorrangig um die Entwicklung einer strukturellen Hierarchie, Vollständigkeit und die anzuwendenden Kriterien.

MODU Code

Darüber hinaus wurden einige Änderungen im MODU Code erarbeitet, wobei es eine auffällige und hervorzuhebende Besonderheit gab: Zukünftig können Rettungsboote nicht mehr gleichzeitig als Bereitschaftsboot zugelassen werden. Die bisher eingeräumte Praxis der Kombinationsmöglichkeit wird dann wegfallen, aus technischer und operativer Sicht ein seit langem überfälliger Schritt. Wünschenswert wäre diese Entscheidung auch auf die Anwendung des SOLAS Übereinkommens.



© Fotolia.com/Astrid Gast

Brandschutz

Im Brandschutz wurde ein neuer Appendix A für die Empfehlung MSC.1/Circ.1002 zum Abschluss gebracht, der bei MSC 97 zur Genehmigung gelangen soll. Die Richtlinie umfasst eine Methodik, die die Überlebensfähigkeit von Passagieren und Besatzungen verbessern soll, die Hitze, Rauchgasen oder eingeschränkter Sicht durch Rauchentwicklung ausgesetzt sind.

Hebezeuge

Zu den Maßnahmen für Hebezeuge und Kräne an Bord von Seeschiffen ist zu berichten, dass die Arbeiten hierzu zu einem vorläufigen Katalog von Zielen und funktionalen Anforderungen führten, aber keine Einigkeit zur harmonisierten Anwendung erreicht werden konnte. Die Arbeiten werden zwischenzeitlich weiter fortgesetzt und es wird dem nächsten Unterausschuss zu SSE 4 berichtet.



© Fotolia.com/powell83

Bericht über die 96. Sitzung des Schiffssicherheitsausschusses (MSC)

Vom 11. bis 20. Mai 2016 fand die Sitzung des Ausschusses MSC 96 bei der IMO in London statt.

Die bei SSE 3 erfolgten Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bei der Wartung von Rettungsmitteln wurden beschlossen, MSC.404(96).

Im Rahmen der weiteren Gestaltung von Sicherheitsvorschriften für mehr als zwölf Personen „Industriepersonal“ an Bord von Schiffen in der Auslandsfahrt insbesondere für Wartungspersonal von Windkraftanlagen sieht der Ausschuss die Notwendigkeit eines neuen SOLAS Kapitels, Kapitel VX, für geeignet an. Weiterhin wird ein begleitender Code erarbeitet, der die technischen Besonderheiten definieren wird. Die vorläufige Richtlinie hierzu als Zwischenlösung wurde aus Gründen offener Fragestellungen nicht verabschiedet und wurde auf die nächste Sitzung vertagt.

Mit der Empfehlung SN.1/Circ.334 hat die IMO das europäische Satellitenortungssystem Galileo GNSS als Komponente des weltweiten Funknavigationssystems anerkannt und genehmigt.

Im Rahmen der zielorientierten Schiffbaunormen wurde die vorläufige Richtlinie zur Entwicklung und Anwendung von IMO zielorientierten Standards mit risiko-basierten Methoden (SLA) geringfügig weiterentwickelt. Durch den Umstand der parallelen Aktivitäten zur Gestaltung des neuen Kapitels III des SOLAS Übereinkommens (siehe Bericht zu SSE) nach den Kriterien des zielorientierten Ansatzes, werden diese Arbeiten im Unterausschuss abgewartet, bevor die Änderungen dann später beschlossen werden sollen.

Bericht über die 3. Sitzung des Unterausschusses Pollution Prevention and Response sowie die 22. Sitzung des Unterausschusses Evaluation of Safety and Pollution Hazards of Chemicals

Es waren in diesen Sitzungen drei Standardaufgaben zu erledigen:

- Bewertung von Sicherheits- und Umweltgefahren von gefährlichen flüssigen Bulk Ladungen;
- Bewertung von Waschwasserzusätzen für NLS – Ladungen (MARPOL Anlage II Regel 13 / MEPC.1/ Circ.590)
- Überarbeitung und Aktualisierung des MEPC.2/ Rundschreibens bezüglich Tri-Partite Agreements

Außerdem wurden vor allem die folgenden Punkte beraten:

- Zertifikat für Produkte, die sauerstoffabhängige Inhibitoren erfordern:
- Die Arbeitsgruppe hat ein Musterzertifikat mit allen erforderlichen Angaben hierzu entwickelt.
- Überarbeitung des IBC CODE – Kapitel 17, 18 UND 21
- Deutschland hat im Jahre 2015 mit dem Papier PPR2/3/8 auf Unregelmäßigkeiten und Widersprüche zwischen dem Kapitel 21 des überarbeiteten IBC – Codes, dem UN GHS und den Erkenntnissen von GESAMP hingewiesen. Diese liegen in den teilweise veralteten Toxizitätsdaten begründet, die ehemals zur noch aktuellen Einstufung geführt haben.

Eine Aktualisierung ist erforderlich, führt aber damit auch teilweise zu höheren Anforderungen an die Ausrüstung der Schiffe. Auch Norwegen, Vereinigtes Königreich und andere Staaten sehen im Einzelnen zahlreiche erforderliche Anpassungen des bisherigen IBC Codes, die nach bisheriger Planung bis Ende 2018 durch Zustimmung von MSC und MEPC umgesetzt werden sollen.

REVISION OF MEPC.1/CIRC.512 – GUIDELINES FOR THE PROVISIONAL ASSESSMENT OF LIQUID SUBSTANCES TRANSPORTED IN BULK

Die Richtlinien für die vorläufige Bewertung flüssiger Bulk Ladungen, wie sie in MEPC.1/Circ. 512 veröffentlicht worden sind, wurden überarbeitet, aber noch nicht abgeschlossen. Insbesondere der Einfluss von Mineralölen in Mischungen wurde kontrovers gesehen, weil bereits geringe Anteile zu einer Höherstufung führen, die eigentlich nicht gerechtfertigt erscheint.

Bericht über die 3. Sitzung des Unterausschusses Ship Design and Construction (SDC)

Ergänzung von SOLAS und FSS Code um Evakuierungsanalysen für neue Fahrgastschiffe verbindlich zu machen (SDC 3/8 und SDC 3/8/1).

Evakuierungsanalysen

Eine Korrespondenzgruppe unter deutscher Leitung hat die Richtlinien für die Evakuierungsanalyse für neue und vorhandene Fahrgastschiffe (MSC.1/Circ. 1238) überarbeitet. Besonderen Raum nahmen folgende Punkte in der Diskussion ein:

- Verpflichtende Anwendung der Richtlinie auf alle Fahrgastschiffe
- Kontrolle der festgelegten Szenarios
- Verfahren die die Evakuierung unterstützen
- Rückkopplung der Evakuierungsanalyse und der tatsächlich geplanten Evakuierungsverfahren
- Festlegung von Sonderanforderungen für offen Decksbereiche

Richtlinien für die Verwendung von FRP für Elemente innerhalb von Schiffsstrukturen

Seit mehreren Sitzungen wird die Bedeutung brennbarer Materialien bei der Verwendung im Rahmen des „alternativen Designs“ gemäß SOLAS II-2/R. 17 diskutiert. Insbesondere schien erforderlich, die in SOLAS II-2 Regel 2 niedergelegten Sicherheitsziele und funktionellen Anforderungen zu betrachten.



Bericht über die 3. Sitzung des Unterausschusses Carriage of Cargoes and Containers (CCC)

Die 3. des Unterausschusses für die Beförderung von Ladungen und Containern (CCC) vom fand vom 5. bis 9. September 2016 bei der IMO in London statt.

Folgende Themen wurden erörtert:

Eine neues modifiziertes Procetor/Fagerberg-Prüfverfahren erscheint bei der nächsten Änderung im Anhang 2 für Kohle bis zu einem Umfang von 50 mm. Diese beinhaltet auch ein Verfahren zur Bestimmung der Feuchtigkeitsgrenze von Mischungen von zwei oder mehrere Kohlearten. Die Aktualisierung in der Anlage für Kohle umfasst unter anderem eine Anweisung über den Umgang mit dem Stoff aufgrund der Risiken der Verflüssigung der Ladungsgruppe.

Außerdem wurde eine Korrespondenzgruppe einberufen, die die weitere Bearbeitung der bestehenden Stoffseite von Bauxit (Gruppe C) für eine Einstufung der Ladungsgruppe A durchführen wird. Die Korrespondenzgruppe ist auch mit der Beratung zum Thema „Saatkuchen“ (seed cake) beauftragt.

CCC3 befasste sich zudem mit der Erstellung eines Rundschreibens, das ein verbessertes Prüfverfahren zur Bestimmung der Fließgrenze (Flow Moisture Point-FMP) und der transportablen Feuchtigkeitsgrenze (TML) von Neukaledonischem Nickelerz bereitstellt, da die bestehenden Methoden im IMSBC-Code für diese Ladung als ungeeignet gelten.

Es wurde der Antrag gestellt, Ammoniumnitrat der Gruppe C (non-hazardous) in die Gruppe B (materials hazardous only in bulk - MHB) zu klassifizieren. Die Umklassifizierung soll eine bessere Gefahrenkommunikation der Besatzung ermöglichen, weil typische Ladungen der Gruppe C keine spezifischen Beförderungsvorschriften erfordern. Aufgrund der Intervention durch mehrere Delegierte, wurde diese veränderte Einstufung jedoch nicht beschlossen.

CCC 3 verwies folgende Themen zur weiteren Prüfung an die Editorial & Technical Group :

- Neue Einträge in der Anlage I für Schaumglasschotter, Zuckerrohr-Biomassepellets, Olivin-Sand, Olivin-Granulat und Eisen- Schmelzen von Nebenprodukten.
- Umklassifizierung von Ammonium-Nitrat der Gruppe C Ladung als Gruppe B (MHB) Ladung.
- Vorgeschlagener neuer Eintrag in der Anlage I, für Palm-Kern-Schalen (Gruppe B) und Direkt Reduziertes Eisen (D)-Feinteilchen als Nebenprodukt mit einem Feuchtigkeitsgehalt typischerweise <12%.

Die neueste Version des IMSBC-Codes ist am 1. Januar 2017 in Kraft getreten.





Die Bundesregierung verabschiedete 2016 eine Reihe von Maßnahmen, um den Betrieb von Schiffen unter deutscher Flagge zu fördern.

Einflaggung – Deutsche Flagge mit politischem Rückenwind

Das Jahr 2016 stand ganz im Zeichen der deutschen Flagge. Die Bundesregierung verabschiedete ein Maßnahmenpaket, mit dem die deutsche Flagge im Vergleich zu anderen EU-Flaggen wettbewerbsfähig wird:

1. Der Lohnsteuereinbehalt wurde von 40 auf 100 Prozent erhöht.
2. Die Schiffsbesetzungsverordnung wurde angepasst.
3. Die Reedereien können sich ihre Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung zurückerstatten lassen.

Lohnsteuereinbehalt wurde auf 100 Prozent erhöht

Der Deutsche Bundestag beschloss am 28. Januar 2016 die Erhöhung des Lohnsteuereinbehaltes für Seeleute auf deutschflaggigen Schiffen von 40 auf 100 Prozent. Nur einen Tag danach stimmte auch der Bundesrat der Entlastung der Reeder bei der Lohnsteuer zu. Nachdem die Europäische Kommission ihre Zustimmung erklärt hatte, durften die Reeder den vollen Lohnsteuereinbehalt erstmals ab dem Juni 2016 anwenden.

In der Praxis ziehen die Reedereien bei ihren Seeleuten wie bisher die volle Lohnsteuer von der Heuer ab, dürfen dann aber diese Lohnsteuer für sich einbehalten. Damit werden die deutschen Reeder gegenüber vielen Schifffahrtsunternehmen im Ausland gleichgestellt, die keine Lohnsteuer für ihre Seeleute zahlen müssen.

Mit dem Gesetz entfiel auch die bisherige sogenannte 183-Tage-Regelung. Damit brauchen deutsche Reeder auch für solche Seeleute keine Lohnsteuer mehr abzuführen, die weniger als 183 Tage beim Reeder angestellt sind.

Der Wegfall dieser 183-Tage-Regelung reduziere den Verwaltungsaufwand und erhöhe die Flexibilität der Schifffahrtsunternehmen bei der Besetzung der Schiffe, so die Gesetzesbegründung.

Änderungen bei der Schiffsbesetzungsverordnung

Am 1. Juli 2016 trat eine Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung in Kraft. Seitdem muss auf größeren Schiffen unter deutscher Flagge nur noch der Kapitän und ein Offizier EU-Staatsbürger sein. Waren bisher bei großen Schiffen bis zu vier EU-Offiziere verpflichtend, müssen die deutschen Reeder auf ihren Schiffen über 8.000 BRZ nur noch einen EU-Offizier fahren. Unverändert geblieben ist dagegen die Vorgabe eines EU-Kapitäns auf allen Schiffen unter deutscher Flagge.



© BG Verkehr

Mit der Novelle der Schiffsbesetzungsverordnung fiel auch die bisherige Verpflichtung weg, einen Schiffsmechaniker an Bord zu haben. Der Verband Deutscher Reeder verpflichtete sich für seine Mitgliedsunternehmen, die bestehenden ungekündigten, unbefristeten Arbeitsverhältnisse von Schiffsmechanikern nicht in Frage zu stellen und weiterhin Ausbildungsplätze für Schiffsmechaniker zur Verfügung zu stellen. Nach vier Jahren soll evaluiert werden, welche Auswirkungen die Neuerung unter anderem auf das maritime Know How in Deutschland hat.

Bund erstattet die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung für Seeleute

Am 17. November 2016 trat der letzte Baustein des Maßnahmenpaketes der Bundesregierung in Kraft: die passgenaue Erstattung der Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung. Von dieser Förderung des Bundes profitieren vor allem Reedereien, die Schiffe unter deutscher Flagge im internationalen Seeverkehr betreiben und für ihre Seeleute Sozialversicherungsabgaben in Deutschland zahlen.

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

Bestand der Deutschen Handelsflotte geht zurück

Die anhaltende Schifffahrtskrise lässt den Bestand der deutschen Handelsflotte weiter schrumpfen. Ende 2016 fuhren nach Angaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie 330 Handelsschiffe unter deutscher Flagge mit einer Größe ab 100 BRZ. Das ist ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um rund sechs Prozent. Besonders deutlich zeigte sich der Abwärtstrend bei den Trockenfrachtern, zu den insbesondere Containerschiffe gezählt werden. Hier ging die Zahl der Schiffe von 245 auf 215 am Ende des Jahres 2016 zurück, was einer Reduktion von 15 Prozent entspricht. Auch bei den Tank- und Fahrgastschiffen gab es ein Minus, wenn auch weniger deutlich.

Nicht nur die deutsche Flagge war vom Rückgang betroffen, sondern auch die Schiffe deutscher Reeder, die ausgeflaggt fahren. Auch hier gab es zahlreiche Abgänge. Nach Angaben des Verbandes Deutscher Reeder mussten deutsche Eigner in den letzten Jahren über 1.000 Schiffe ins Ausland verkaufen oder abwracken.

Schiffsgattung			Veränderung in %			Veränderung in %
	31.12.2015	31.12.2016		31.12.2015	31.12.2016	
Trockenfrachter	232	215	- 7,3	9.910.057	9119638	- 8,0
Tankschiff (einschließlich Gas-, Chemikalien- und Pro- duktentanker)	32	32	0,0	361.454	368.127	0,0
Fahrgastschiffe	87	83	- 4,6	26.429	25.879	- 2,1
Handelschiffe insgesamt (ohne Seefischerei)	351	330	- 6,0	10.297.939	9.513.643	- 7,6

Abb.: Die Handelsflotte unter deutscher Flagge (Seeschiffe über 100 BRZ, ohne Fischerei); Quelle Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie



Seefischerei mit Licht und Schatten

Die Seefischerei hat sich 2016 unterschiedlich entwickelt. Während die Ostseefischer unter dem Rückgang der Dorschquote um 56 Prozent litten und massive Einkommensverluste verzeichnen mussten, blickten die Krabbenfischer an der Nordsee auf ein erfreuliches Jahr zurück. Zwar gingen die Fangmengen aufgrund fehlender Krabben deutlich zurück, wegen der ungebremsten Nachfrage nach Krabben konnten die Fischer jedoch Rekordpreise realisieren.

Die Fischereiflotte ging auch 2016 erneut zurück. Gerade die drastische Quotenkürzung für Dorsch in der Ostsee lässt sich kaum durch den Fang anderer Fischarten oder das Aufsuchen anderer Fanggebiete kompensieren. Die schwierige wirtschaftliche Lage in der Küstenfischerei verhindert außerdem die notwendige Verjüngung der Fischereiflotte.

Bereich	Fahrzeuge	BRZ	kW
Große Hochseefischerei	12	39.820	39.261
Kutter- und Küstenfischerei			
Baumkurrenkutter	213	10.708	46.261
Kutter passive Fischerei	14	1.319	3.569
Sonstige	67	6.378	16.512
Kleine Küstenfischerei	1.099	2.678	27.166

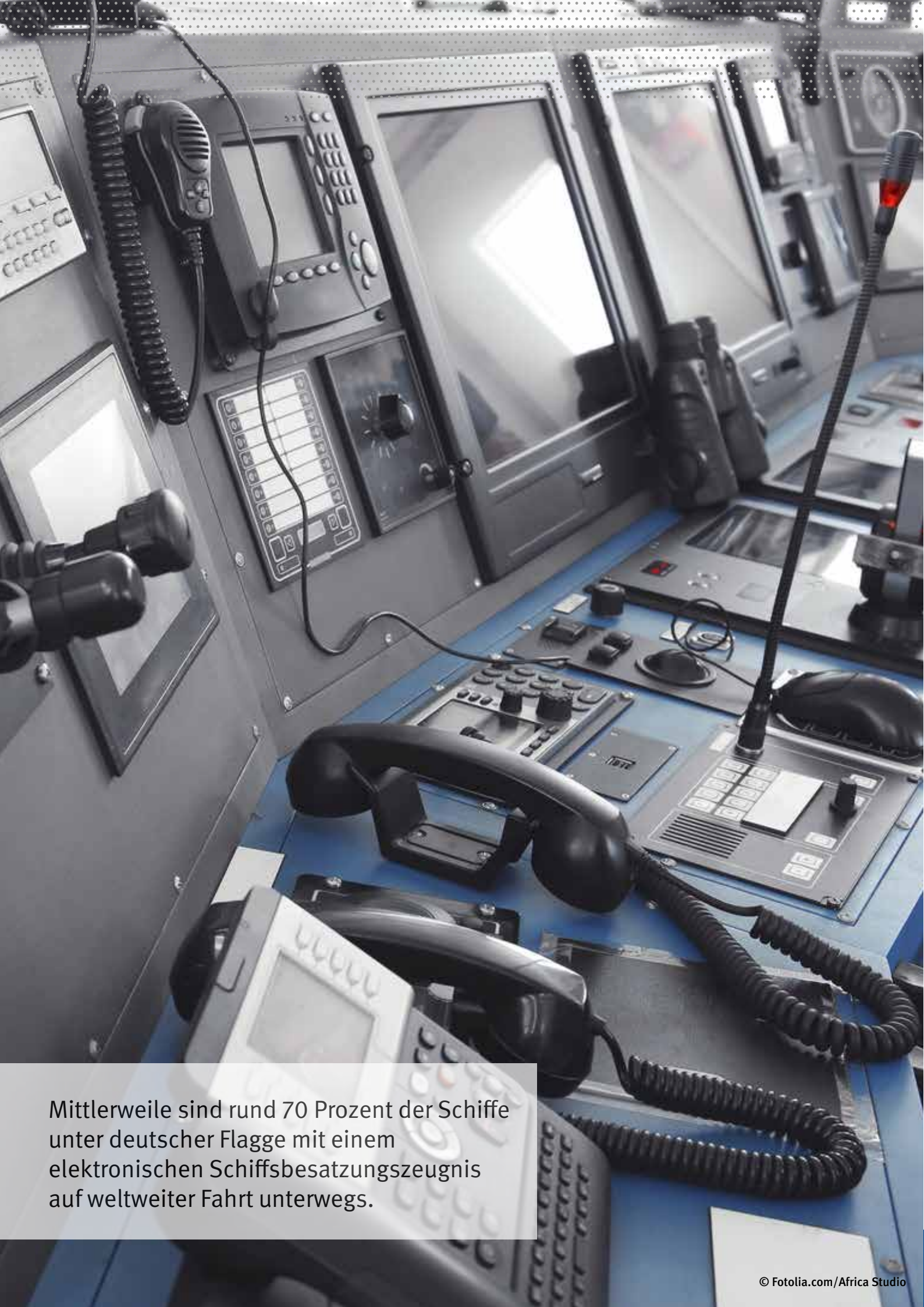
Abb.: Die deutsche Fischereiflotte (Stand: 31.12.2016)

Muschelfahrzeuge	8	1.839	4.848
Gesamt	1.413	62.742	137.617

Der Trend zur nachhaltigen Fischerei, den die Kunden immer mehr einfordern, hielt auch 2016 an. Die Dienststelle Schiffsicherheit beteiligte sich im letzten Jahr an der Nachhaltigkeits-Zertifizierung der Seelachsfischerei durch den Naturland-Verband. Bei der Experten-Befragung ging es unter anderem um die Arbeits- und Lebensbedingungen auf Fischkuttern der Kleinen Hochseefischerei.

Studie zur deutschen Flagge bescheinigt Fortschritte

Im Wintersemester 2016/17 erstellten knapp 30 Studierenden des Fachbereichs Seefahrt und Logistik der Jadehochschule in Elsfleth eine Studie zur deutschen Flagge. Die Ergebnisse der umfangreichen Untersuchung wurden am 14. Dezember 2016 öffentlichkeitswirksam vorgestellt. Die Studie bestätigt, dass die Kosten der deutschen Flagge im Vergleich zu anderen EU-Flaggen dank der getroffenen Maßnahmen der Bundesregierung nicht mehr höher sind. Die Wissenschaftler attestieren der deutschen Flagge in den letzten Jahren deutliche Fortschritte in punkto Service und Bürokratieabbau.



Mittlerweile sind rund 70 Prozent der Schiffe unter deutscher Flagge mit einem elektronischen Schiffsbesatzungszeugnis auf weltweiter Fahrt unterwegs.

Elektronische Schiffssicherheitszeugnisse – Ein wichtiger Beitrag für eine moderne Flaggenstaatverwaltung

Ein Seeschiff muss zu seinem Betrieb über eine Vielzahl von Sicherheitszeugnissen und Genehmigungen verfügen. Sicherlich am bekanntesten sind das Schiffsbesatzungszeugnis, das Freibordzeugnis, das Bausicherheitszeugnis oder das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis. Fast alle dieser international vorgeschriebenen Zeugnisse - rund 30 an der Zahl - werden für Seeschiffe unter deutscher Flagge von der Dienststelle Schiffssicherheit der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) ausgestellt.

Bisherigem internationalem Recht entsprechend wurden diese Zeugnisse in der Vergangenheit ausschließlich in Papierform an Bord mitgeführt. Dies kann unter Umständen zu Schwierigkeiten führen, wenn ein Zeugnis schnell ersetzt werden muss. Zudem fallen für das Bereitstellen der Zeugnisse an Bord des betreffenden Schiffes Kurierkosten an, die von den Reedereien getragen werden müssen. Daher gibt es schon länger Überlegungen, den Einsatz moderner Informationstechnologie auch für die Ausstellung und vor allem die Zustellung von Sicherheitszeugnissen nutzbar zu machen. Diese Überlegung hat das BMVI aufgegriffen und als Projekt aus seinem Geschäftsbereich die Einführung elektronischer Schiffszeugnisse als Beitrag für das Bürokratieabbauprogramm der Bundesregierung angemeldet.

Elektronisches Schiffsbesatzungszeugnis setzt sich durch

Bislang stand der Einführung elektronischer Schiffssicherheitszeugnisse das deutsche Verwaltungsrecht im Wege. Mit dem „Gesetz zur Förderung der elektronischen Verwaltung“ (E-Government-Gesetz) vom 25. Juli 2013 ist diese Hürde aber weggefallen. Daher können bereits jetzt elektronische Schiffssicherheitszeugnisse für Schiffe unter deutscher Flagge auf freiwilliger Basis ausgestellt werden.

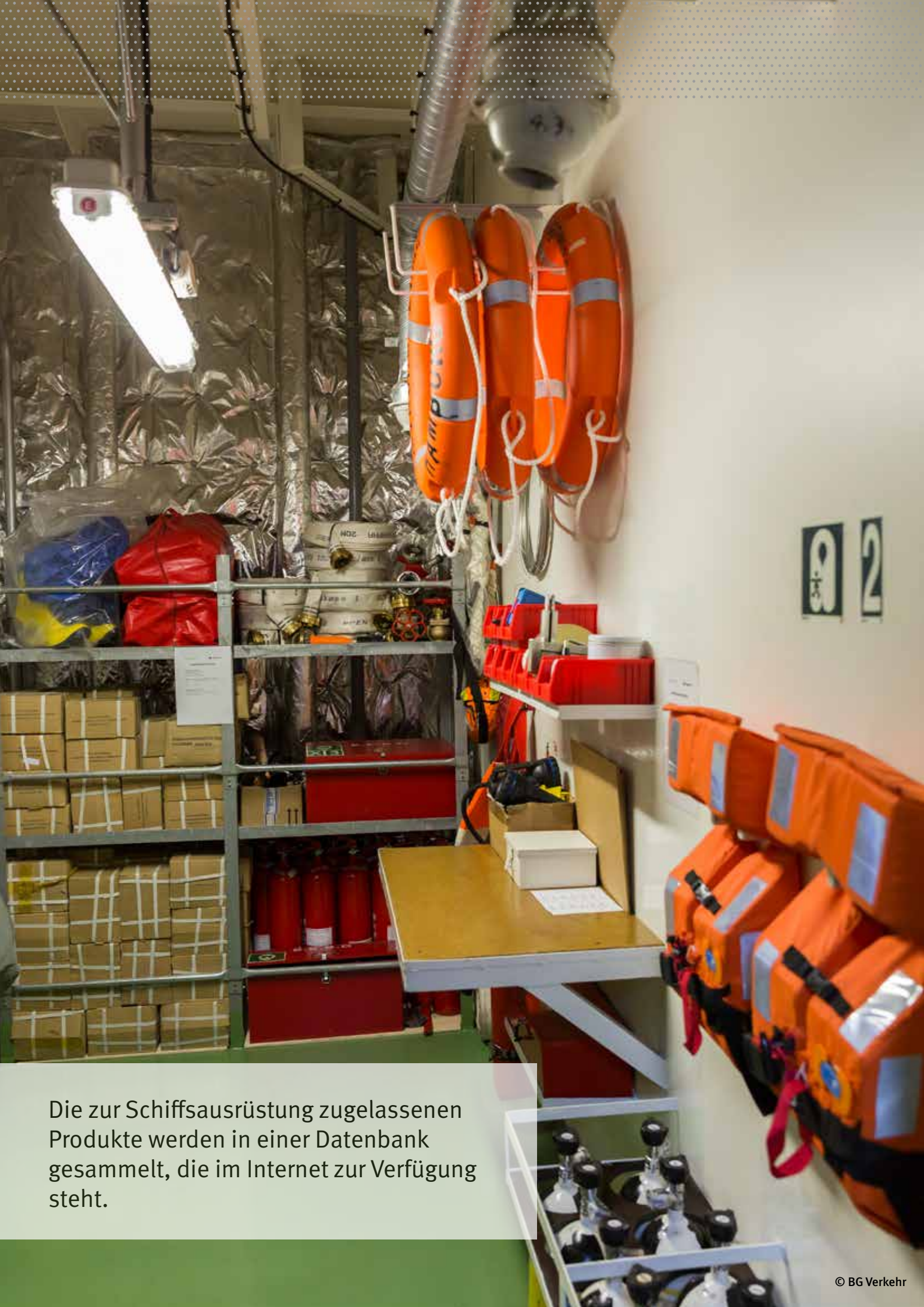
Die DS hat durch ihre Mitarbeit bei der IMO dazu beigetragen, dass für Schiffe in der internationalen Fahrt einheitliche Standards für elektronische Zeugnisse vereinbart wurden, die weltweit akzeptiert werden müssen. Dies betrifft insbesondere die Anerkennung elektronischer Zeugnisse bei Hafenstaatskontrollen.

Seit dem 1. Januar 2015 bietet die Dienststelle Schiffssicherheit Sicherheitszeugnisse für Schiffe in der nationalen Fahrt in elektronischer Form an. Die Reederei erhält dabei nur noch eine Identifikationsnummer, mit der sie das Zeugnis auf der Internetpräsenz der deutschen Flaggenstaatverwaltung

unter www.deutsche-flagge.de abholen kann. Auf diesem Wege kann das Zeugnis nötigenfalls bei Kontrollen von der Wasserschutzpolizei direkt in der Datenbank der DS auf seine Echtheit überprüft werden. Grundsätzlich entspricht das elektronische Zeugnis seinem Papiervorgänger in Inhalt und Form. Es ist aber – wie ein Steuerbescheid – ohne Siegel und Unterschrift gültig.

Seit 1. Januar 2016 gilt das Angebot auch für die Fahrt zu Häfen in Nordeuropa. Aufgrund der Verbesserungen der Rahmenbedingungen für die Seeschifffahrt waren Mitte des Jahres 2016 zahlreiche Schiffsbesatzungszeugnisse neu auszustellen. Dies wurde vor allem auf elektronischem Wege erledigt. In kürzester Zeit wurden ca. 300 Schiffsbesatzungszeugnisse elektronisch ausgestellt und an die Reedereien übermittelt. Mittlerweile fahren ca. 70 Prozent der Schiffe unter deutscher Flagge mit elektronischem Schiffsbesatzungszeugnis – weltweit. Die Bedeutung des elektronischen Zeugnisses wird sicherlich auch weiterhin zunehmen.

		Bundesrepublik Deutschland Federal Republic of Germany
AUSRÜSTUNGS-SICHERHEITSZEUGNIS FÜR FRACHTSCHIFFE <i>Cargo Ship Safety Equipment Certificate</i>		
Ausgestellt im Namen der Regierung der BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND durch die BERUFGENOSSENSCHAFT VERKEHRSWIRTSCHAFT POST-LOGISTIK TELEKOMMUNIKATION nach den Vorschriften des INTERNATIONALEN ÜBEREINKOMMENS VON 1974/88 ZUM SCHUTZ DES MENSCHLICHEN LEBENS AUF SEE Issued under the authority of the Government of the FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY by BERUFGENOSSENSCHAFT VERKEHRSWIRTSCHAFT POST-LOGISTIK TELEKOMMUNIKATION under the provisions of the INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974/88		
Dieses Zeugnis ist durch ein Ausrüstungsverzeichnis zur Frachtschiffsicherheit (Master E) ergänzt This Certificate is supplemented by a Record of Equipment (Form E)		
Name des Schiffes <i>Name of ship</i>	SAMPLE 123	
Unterscheidungssignal <i>Distinctive number or letters</i>	DDDD2	
Heimathafen <i>Port of registry</i>	HAMBURG	
Bruttoraumzahl / -gehalt <i>Gross tonnage</i>	100000 BRZ	
Tragfähigkeit des Schiffes (metrische Tonnen) ¹⁾ <i>Deadweight of ship (metric tons)</i> ¹⁾	120000,00	
Länge des Schiffes (Regel III/3.12) <i>Length of the ship</i>	--	
IMO-Nummer <i>IMO Number</i>	0000000	
Schiffstyp: <i>Type of ship</i>	☐ Massengutsschiff ☐ Öltankerschiff ☐ Chemikalienschiff <i>Bulk carrier Oil tanker Chemical tanker</i> ☐ Gastankerschiff ☐ Öltankerschiff / Chemikalienschiff <i>Gas carrier Oil tanker / Chemical tanker</i> ☒ Frachtschiff eines anderen Typs als die oben genannten Typen <i>Cargo ship other than any of the above</i>	
Datum, an dem der Kiel gelegt wurde oder das Schiff sich in einem entsprechenden Bauzustand befand, oder gegebenenfalls Datum, an dem ein Umbau oder eine Änderung oder Veränderung größerer Art begonnen wurde: 01.01.2016 <i>Date on which keel was laid or ship was at a similar stage of construction or, where applicable, date on which work for a conversion or an alteration or modification of a major character was commenced</i>		
1) Nur für Öl-, Chemikalienschiffe und Gastankerschiffe For Oil tanker, Chemical tanker and Gas carrier only Cargo Ship Safety Equipment Certificate 07/2016		



Die zur Schiffsausrüstung zugelassenen Produkte werden in einer Datenbank gesammelt, die im Internet zur Verfügung steht.

Prüf- und Zertifizierungsstelle – Sicherheit braucht Ausrüstung

Nicht nur die bauliche Seite eines Schiffes, auch die sichere Navigation und der Umgang mit qualitativ hochwertigem Handwerkzeug ist für die Sicherheit moderner Seeschiffe entscheidend. Die Seeleute sind darauf angewiesen, dass ihre Arbeitsmittel – und im Notfall auch die Brandschutzmaterialien- und ausrüstungen sowie Rettungsmittel – verlässlich funktionieren.

Die Prüf- und Zertifizierungsstelle der Dienststelle Schiffssicherheit ist 1999 vom Bundesverkehrsministerium als damals einzige in Deutschland zuständige Stelle für die Bereiche Rettungsmittel, Brandschutzmaterialien und Brandschutzausrüstungen sowie Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung benannt worden. Sie hat von der EU-Kommission die Kennnummer „0736“ erhalten.

Die Prüf- und Zertifizierungsstelle ist außerdem dem Berufsgenossenschaftlichen Prüf- und Zertifizierungssystem DGUV Test (ehemals BG-Prüfzert) angeschlossen.



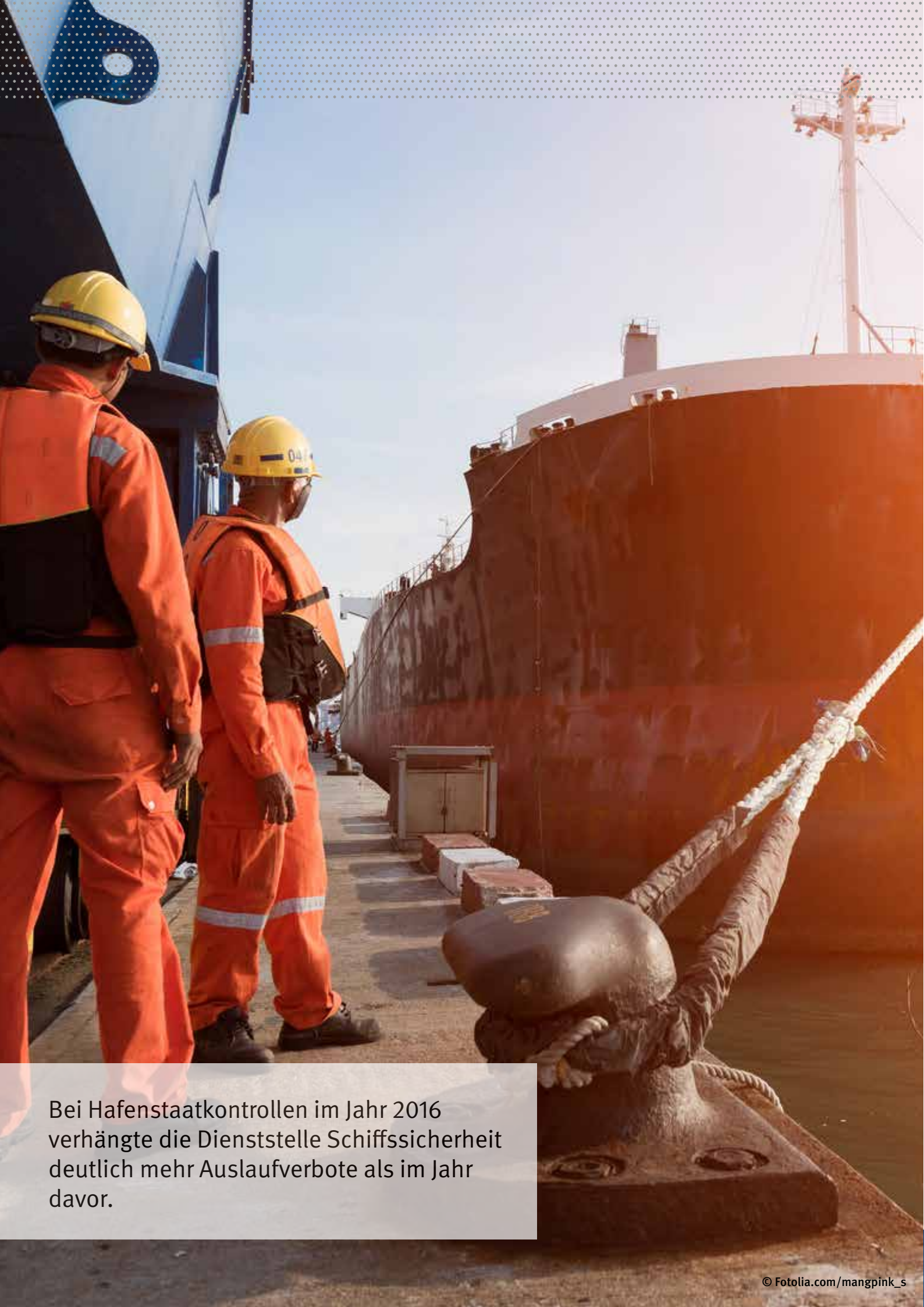
© BG Verkehr

Datenbank der zugelassenen Schiffsausrüstung

Seit Februar 2002 ist im Internet eine laufend aktualisierte Datenbank einsehbar, in der alle nach EU-Richtlinie 2014/90/EG zugelassenen Materialien gespeichert werden. Alle Interessierten können sich nach unproblematischer Registrierung über die zugelassenen Produkte ausführlich und kostenlos informieren. Unter anderem sind Hersteller, Produktinformationen, Zulassungsinformationen und zulassende Stelle ersichtlich.

Zusätzlich können die Richtlinie selbst sowie alle bisher in Kraft getretenen Änderungen in englischer Sprache eingesehen werden. Dazu gehört auch der jeweils aktuellste Anhang A.1 mit allen Produkten, die auf den Schiffen eines Mitgliedslandes entsprechend der oben genannten Richtlinie zugelassen sein müssen.

Die Datenbank ist unter www.deutsche-flagge.de/de/bau-und-ausruestung zu erreichen.



Bei Hafenstaatkontrollen im Jahr 2016 verhängte die Dienststelle Schiffssicherheit deutlich mehr Auslaufverbote als im Jahr davor.

Hafenstaatkontrolle – Kontrollen auf Einhaltung der Mindest- standards in der Seeschifffahrt

Hafenstaatkontrollen leisten einen wichtigen Beitrag, 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. Den Anlass bildeten einige schwere Schiffsunfälle, die die Staaten veranlassten, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu ergreifen.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist rechtlich dafür zuständig, dass diese Vereinbarung erfüllt wird. Mit der Richtlinie 2009/16/EG in der aktuellen Ausgabe wird die Hafenstaatkontrolle innerhalb der EU rechtlich umgesetzt. Die Dienststelle Schiffssicherheit mit ihren hochqualifizierten und gut ausgebildeten Fachleuten hat den Auftrag, die entsprechenden Kontrollen auf ausländischen Schiffen in deutschen Häfen durchzuführen.

Übereinkommen und Regelwerke

Seit einigen Jahrzehnten gibt es internationale Übereinkommen und Regelwerke, die unter anderem festlegen, wie die bauliche- und technische Ausrüstung eines Schiffes beschaffen sein müssen 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.

Die Übereinkommen und Regelwerke werden in internationaler Zusammenarbeit von der IMO (International Maritime Organisation) und der ILO (International Labour Organisation) erarbeitet und beschlossen. Sie treten in Kraft, wenn eine bestimmte Anzahl von Flaggenstaaten diese ratifiziert haben. Zusätzlich muss noch ein festgelegter Anteil der Welttonnage damit abgedeckt sein. Sind diese Kriterien erfüllt, gelten die Übereinkommen für die gesamte Schifffahrt. Die technischen Mindeststandards sind über zahlreiche Übereinkommen spezifiziert.

Die Standards zum Schutz der Meeresumwelt sind überwiegend in den verschiedenen Kapiteln des MARPOL Übereinkommens und des AFS2001 Übereinkommens festgesetzt. Seeleute benötigen eine tiefgehende und umfangreiche Ausbildung, damit sie ihre vielfältigen Aufgaben sicher und fachmännisch erfüllen können. Die dazu erforderlichen Ausbildungsabschnitte sind im STCW Übereinkommen festgelegt. Die Arbeits- und Lebensbedingungen sind in der MLC 2006 (Maritime Labour Convention) zusammengefasst.

In Deutschland ist das Seearbeitsübereinkommen 2006 seit 16. August 2014 in Kraft.

Die Änderungen der Hafenstaatkontrollrichtlinie durch die Einführung des Seearbeitsübereinkommens wurden in einer überarbeiteten Richtlinie (recast) zum 20.08.2013 festgelegt.

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 und vorgeschrieben. Zur Erfüllung seiner Verpflichtungen wird der Reeder von seinem Flaggenstaat oder in dessen Vertretung durch eine anerkannte Organisation (Klassifikationsgesellschaft/Recognized Organisation) unterstützt und regelmäßig überprüft.

Die Ergebnisse dieser vorrangigen Zuständigkeit erfüllen nicht immer die berechtigten hohen Erwartungen der Hafenstaaten an den Zustand von einigen Schiffen, Besatzungen und der Ladung.

Als überaus 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 vorherige Anmeldung ausländische Schiffe in ihren Häfen zu besichtigen. Durch die Kontrollen wird geprüft, ob die zuständigen Stellen (Reeder, Flaggenstaat, Klassifikationsgesellschaft, Kapitän) ihrer Verantwortung zur Erfüllung aller einschlägigen Übereinkommen gerecht werden, ob das betreffende Schiff sicher betrieben wird und die Anforderungen des Umweltschutzes erfüllt werden.

Zusammenschlüsse zur Durchführung der Hafenstaatkontrollen

Bis zum Jahr 2015 hatten sich mittlerweile 27 Mitgliedsstaaten unter dem Paris MOU zusammengeschlossen, darunter auch Kanada und die Russische Föderation. Somit umfasst der Geltungsbereich des Paris MoU nicht nur Europa, sondern das gesamte nordatlantische Becken

Das Paris MoU ist damit das größte, älteste und maßgebende regionale Abkommen zur Durchführung und Harmonisierung der Hafenstaatkontrollen.

Die wichtigsten Zusammenschlüsse neben dem Paris MoU sind

- Tokyo MOU Asia Pacific Region: www.tokyo-mou.org
- Caribbean Memorandum of Understanding: 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.riyadhmo.org
- Mediterranean MoU: www.medmo.org
- Abuja MoU: www.abujamou.org

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

Auswahl der Schiffe zur Hafenstaatkontrolle

Für die Hafenstaatkontrollen haben sich die Mitgliedsstaaten des Paris MOU auf ein gemeinsames Kontrollregime verständigt. Dieses Kontrollregime wurde in den letzten Jahren entscheidend verändert und verbessert. Das Ziel war, eine lückenlose Überwachung und Abdeckung aller Schiffe zu gewährleisten und die Auswahl der Schiffe zur Hafenstaatkontrolle deutlich risikobasierter zu machen. Über eine sorgfältig erarbeitete Berechnungsmethode werden die Schiffe in drei verschiedene Risikoklassen aufgeteilt. Dabei fließen verschiedene Faktoren in die Berechnung ein:

- Schiffstyp und Alter des Schiffes
- Leistung des Flaggenstaates
- Leistung der Reederei (des Betreibers)
- Wurde der Flaggenstaat einem IMO Audit unterzogen?
- Historische Faktoren mit Ergebnissen aus Hafenstaatkontrollen

Die Risikofaktoren werden von der Hafenstaatkontrolldatenbank THETIS tagesaktuell errechnet und stehen für die Kontrolleure zur Verfügung.

THETIS wurde von der EMSA (European Maritime Safety Agency) in Lissabon in Zusammenarbeit mit Paris MoU erstellt und wird auch weiterhin von der EMSA weiterentwickelt und gepflegt. Die Datenbank bildet das Herz der Hafenstaatkontrolle.

Das höchste Risiko bilden Schiffe, die einen festgelegten Punktwert überschreiten. Sie werden als Schiffe mit einem höheren Risiko bewertet und aus diesem Grund häufiger kontrolliert.

Können Schiffe aufgrund sehr guter Leistungsfaktoren der Reederei, des Flaggenstaates, der Klassifikationsgesellschaft und guter Hafenstaatkontrollbilanz als Schiffe mit geringem Risiko eingestuft werden, erhalten sozusagen einen Bonus: sie werden deutlich weniger häufig kontrolliert. Dies kann im Extremfall annähernd drei Jahre kontrollfreie Zeit bedeuten.

Mit diesem System erhalten die Schiffe von gut arbeitenden Reedereien, die überdurchschnittlich gute Schiffe bereedern und überdurchschnittlich gute Flaggenstaaten und Klassifikationsgesellschaften gewählt haben, einen Bonus. Sie werden deutlich weniger häufig kontrolliert als andere Schiffe.

Liste der Flaggenstaaten, deren Schiffe eine sehr gute Leistungsfähigkeit bescheinigt werden kann:

Antigua and Barbuda	Kroatien
Bahamas	Lettland
Belgien	Liberia
Bermuda (UK)	Luxemburg
Cayman Islands (UK)	Isle of Man (UK)
Zypern	Marshall Islands
China	Malta
Dänemark	Niederlande
Estland	Norwegen
Finland	Panama
Faroe Islands (DK)	Portugal
Frankreich	Republik Korea
Deutschland	Russische Föderation
Gibraltar (UK)	Singapur
Griechenland	Spanien
HongKong China	Schweden
Irland	Türkei
Italien	UK
Japan	USA

Ablauf der Kontrollen

Jede Hafenstaatkontrolle im Bereich des Paris MoU wird nach einem harmonisierten Verfahren nach festgelegten Kriterien durchgeführt. Nach der Auswahl des zu kontrollierenden Schiffes erfolgt eine intensive Vorbereitung auf die Kontrolle über die gemeinsame Datenbank THETIS. Darüber hinaus werden auch Informationen aus weiteren Datenbanken (von anderen Memoranden, Klassifikationsgesellschaften, EQUASIS, SeaWeb) herangezogen.

Ergänzt wird die risikobasierte Schiffsauswahl durch anlassbezogene Kontrollen. So lösen 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 Hafenstaatkontrolleure informiert. Seit August 2014 wird die Hafenstaatkontrolle auch bei Beschwerden von Seeleuten oder anderen beteiligten Stellen aufgrund von Verstößen gegen die Bestimmungen der MLC 2006 informiert.

Im Jahr 2016 wurden:

- 804 Zwischenfallmeldungen bearbeitet
- 230 Einträge in die PSC Datenbank THETIS getätigt, die das jeweilige Schiff für eine Kontrolle markiert
- 186 Hafenstaatkontrollen aufgrund solcher Meldungen in deutschen Häfen durchgeführt

Meldungen von anderen Stellen:

- 371 Wasserschutzpolizei
- 215 Verkehrszentralen
- 93 Maritimes Lagezentrum
- 37 Hafenbehörden, Agenturen, Besatzungen
- 25 Mitgliedsstaaten Paris MoU

Die Hafenstaatkontrolleure versuchen nach Eingang einer Zwischenfallmeldung so viele Informationen wie möglich dazu zu erhalten, um eine sachgerechte Entscheidung treffen zu können.

Diese kann wie folgt aussehen:

- Bestätigung der vorläufigen Festhaltung durch die WSP
- Durchführung einer Hafenstaatkontrolle mit Festhaltung
- Durchführung einer Hafenstaatkontrolle ohne Festhaltung
- Eintrag einer Meldung in die Datenbank THETIS
- Aussendung einer Meldung an die europäische Datenbank Safe Sea Net über das MLZ.

Der Eintrag einer Meldung in die Datenbank THETIS löst eine Hafenstaatkontrolle in einem der nachfolgenden Häfen im Bereich des Paris MoU aus.

Mit einem gut eingespielten Bereitschaftsdienst (24/7) kann die Hafenstaatkontrolle zu jeder Zeit reagieren und ist in der Lage, Schiffe rund um die Uhr zu kontrollieren sowie über Maßnahmen zu entscheiden und zu beraten.

Ein großer Teil der Hafenstaatkontrollen wird außerhalb der „normalen“ Dienstzeiten durchgeführt.



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 mit der Auswahl des Schiffes und der oben beschriebenen Beschaffung von weiteren Informationen. Beim Anbordgehen erfolgt die Besichtigung des Außenzustandes des Schiffes (Leinenführung und -zustand, Anker, Außenhaut, Gangway, Sicherheitsmaßnahmen des Schiffes 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 nicht.

Wenn die Besichtiger bei der Eingangskontrolle Hinweise finden, dass die Bestimmungen der internationalen Übereinkommen und Regeln nicht vollständig eingehalten werden, folgt eine gründlichere und tiefergehende Überprüfung. Einige Schiffstypen unterliegen ab einem bestimmten Alter einer erweiterten Kontrolle.

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. Diese Informationen fließen auch in die Datenbank THETIS ein. Handelt es sich um leichte oder mittelschwere Mängel, die keine unmittelbare Gefahr für Schiff, Besatzung oder Umwelt darstellen oder nicht schwerwiegend gegen die Arbeits- und Lebensbedingungen nach MLC 2006 versto-

ßen, kann das Schiff wie geplant seine Fahrt fortsetzen. Bei schwerwiegenden Verstößen gegen die Anforderungen der internationalen Übereinkommen und Gefährdung von Umwelt und/oder Gefährdung der Besatzung verhängt der Kontrolleur ein Auslaufverbot. Dies gilt auch bei gravierenden Verstößen gegen die Arbeits- und Lebensbedingungen wie zum Beispiel ausstehende Heuerzahlungen.

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 Abweichungen 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 alle Mängel beseitigt wurden, kann das Schiff seine Reise fortsetzen. Da die Mängel und die geforderten Maßnahmen in die Datenbank eingetragen werden, können und werden auch andere Hafenstaaten die Abstellung überprüfen.

Aufteilung der Mängel auf Gebiete		
Fire Safety	5.374 Mängel	12,9%
Safety of Navigation	5.201 Mängel	12,5%
Life saving appliances	3.610 Mängel	8,7%
Labour conditions, Health protection, medical care	3.056 Mängel	7,3%
Documentation/ Certification	2.865 Mängel	6,9%

Aufteilung bezogen auf einzelne Mängel		
ISM	1.833 Mängel	4,4 %
Fire Protection	1.077 Mängel	2,6 %
Nautical Publications	1.046 Mängel	2,5 %
Charts	921 Mängel	2,2 %
Öltagebuch	704 Mängel	1,7 %

Hafenstaatkontrollen im Paris MoU und in deutschen Häfen

Im Jahr 2016 wurden

- 1.149* Kontrollen durchgeführt (Vorjahr 1.234.)
- etwa die Hälfte der Schiffe wiesen Mängel auf
- 51 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 39), dies entspricht einer Festhaltequote von etwa 4,44 % (Paris MoU 3,79 %)

* darin nicht enthalten sind Kontrollen fremdflaggiger Schiffe unter dem RoPax Regime nach der Richtlinie 1999/35/EG

Hafenstaatkontrollen im Gesamtbereich des Paris MOU

- 17.828 Schiffe wurden überprüft (Vorjahr 17.858)
- 675 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 595)

Anzahl der Kontrollen und Festhaltungen in den Mitgliedsstaaten		
Mitgliedsstaat	Anzahl PSC	Festhaltungen
Belgien	942	23
Bulgarien	350	14
Kanada	1.060	16
Kroatien	315	4
Zypern	147	13
Dänemark	452	2
Eestland	199	2
Finnland	274	1
Frankreich	1.132	23
Deutschland	1.149	51
Griechenland	1.015	62
Island	65	0
Irland	300	7
Italien	1.429	65
Lettland	326	2
Lithauen	226	2
Malta	232	5
Niederlande	1261	33
Norwegen	559	6
Polen	500	20
Portugal	498	12
Rumänien	502	59
Russische Föderation	1.184	127
Slovenien	131	1
Spanien	1.672	67
Schweden	556	8
Vereinigtes Königreich	1.352	50

Einen Eindruck über die Verteilung der Festhaltungen in Bereich des Memorandums zeigt das Diagramm

Festhaltungen im Raum des Paris MoU		
Jahr	Anzahl der Schiffe	in %
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	799	3,3
2011	698	3,7
2012	669	3,7
2013	668	3,8
2014	612	3,32
2015	595	3,33
2016	675	3,79

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. Dabei muss eine der Überprüfungen während des Fährbetriebes erfolgen. Die Besichter der Dienststelle Schiffsicherheit führten die vorgeschriebenen Inspektionen auf Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen nach den Vorgaben der Richtlinie durch.

Üblicherweise werden die Besichter der jeweiligen Flaggenstaaten und Gaststaaten (Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland und Estland) an den Überprüfungen beteiligt.

Anlaufverbote

Mit dem neuen Inspektionsregime wurden auch die Regeln, die zu einem Anlaufverbot für alle Häfen im Bereich des Paris MoU führen, deutlich verschärft.

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 oder dass es sich einer verfügbaren Festhaltung entzogen hat.

Wird ein Schiff eines Flaggenstaates, der auf der Schwarzen Liste vermerkt ist, mehr als dreimal innerhalb von drei Jahren festgehalten, so erhält es für drei Monate ein Anlaufverbot. Muss es danach erneut festgehalten werden, erhält es für 12 Monate ein Anlaufverbot. Eine weitere Festhaltung führt dann zu einem 24-monatigen Anlaufverbot.

Im Jahr 2016 wurden 20 Schiffe im Bereich Paris MoU mit einem Anlaufverbot belegt – 19 Schiffe aufgrund von Mehrfachfesthaltungen. Ein Schiff hat nach einer Festhaltung nicht den vereinbarten Reparaturhafen angelaufen.

Die Weiße, Graue und Schwarze Liste des Paris MoU

Die Listen des Paris MoU dokumentieren, wie häufig die Schiffe eines Flaggenstaates festgehalten wurden. 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 oder keinen Festhaltungen auf der Weißen Liste geführt werden.

Die aktuelle BGW Liste basiert auf den Kontrollergebnissen der Jahre 2104 bis 2016 und ist seit 01. Juli 2017 in Kraft. Die Schwarze Liste beinhaltet 12 Flaggenstaaten. Die schlechteste Leistung musste dem Flaggenstaat Republik Kongo bescheinigt werden.

Die weiteren Staaten in der Schwarzen Liste sind Cook Islands, Belize, Vanuatu, St Kitts and Nevis, Kambodscha, Sierra Leone, Komoren, Palau, Moldawien, Tansania und Togo. St Vincent and the Grenadines ist der Sprung in die Graue Liste gelungen, während Palau und Vanuatu in die Schwarze Liste eingestuft werden mussten.

Schiffe, die unter solchen Flaggen fahren, werden besonders beobachtet sowie häufiger und detaillierter kontrolliert. In der grauen Liste werden wie im Vorjahr 19 Staaten geführt. Die weiße Liste umfasst 42 Flaggenstaaten. Auf dem vorersten Platz liegt Cayman Island (UK), gefolgt von Frankreich, Dänemark und den Niederlanden. Deutschland befindet sich ebenfalls im oberen Teil der weißen Liste und nimmt damit wieder einen sehr guten 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. Eine hohe Qualität konnte für zehn Organisationen festgestellt werden.

An der Spitze befindet sich in diesem Jahr Lloyd's Register.

Weiterhin werden

- American Bureau of Shipping (ABS),
- DNV GL,
- Korean Register of Shipping (KRS),
- Bureau Veritas (BV),
- RINA,
- China Classification Society (CCS),
- ClassNK, Turkish Lloyd (TL) und das
- Russian Maritime Register of Shipping (RS)

bei den anerkannten Organisationen mit hoher Leistung gelistet.

Mit einer niedrigen Leistung mussten das International Register of Shipping (IS), Shipping Register of Ukraine (SRU) und National Shipping Adjuster Inc. (NASHA) eingestuft werden.

Kontrollergebnisse aus den Überprüfungen nach Einhaltung der Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens MLC 2006

Auch im dritten Jahr nach Inkrafttreten des internationalen Seearbeitsübereinkommens wurden zahlreiche sogenannte „schwerwiegende“ MLC-Verstöße registriert. Ein Verstoß, der als schwerwiegend bezeichnet wird, zieht in der Regel eine Festhaltung nach sich. Zu den schwerwiegenden Verstößen gehören z. B.

- ausstehende Heuerzahlungen
- fehlende Arbeitsverträge
- fehlender oder verdorbener Proviant
- gesundheitsgefährdende Zustände

Bei insgesamt 1.098 durchgeführten Hafenstaatkontrollen auf Schiffen, die unter die MLC 2006 fallen, wurden im Jahr 2016 insgesamt 454 MLC Mängel festgestellt, diese betrafen ein Viertel der inspizierten Schiffe.

Dabei wurden 52 Schiffe festgehalten, davon die Hälfte der Schiffe u. a. aufgrund von schwerwiegenden MLC Mängeln. Dies deckt sich im Wesentlichen mit den Zahlen des Vorjahres. Damit zeigt sich einmal mehr, wie wichtig das Seearbeitsübereinkommen im Hinblick auf die Durchsetzung von adäquaten Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Schiffen ist. So wird das Seearbeitsübereinkommen, neben SOLAS, STCW und MARPOL, zu Recht als „vierte Säule der Schiffssicherheit“ bezeichnet. Technische Mängel sind häufig gepaart mit schlechten Arbeits- und Lebensbedingungen und zeugen somit von einem schlechten Management.



Im Rahmen des Beschwerderechts der MLC 2006 gingen im vergangenen Jahr 12 Beschwerden ein, etwas weniger als im Vorjahr. Zahlreiche Beschwerden beziehen sich nach wie vor auf nicht gezahlte Heuern. Lediglich eine der Beschwerden erwies sich im weiteren Verlauf als unbegründet.

Im vergangenen Jahr gab es darüber hinaus eine Schwerpunktkontrolle von Paris MoU, die jährlich wiederkehrende sog. „concentrated inspection campaign - CIC“, zum Thema MLC:

Grundlage dieser Schwerpunktkontrolle, die im Zeitraum von September bis November während jeder Hafenstaatkontrolle zusätzlich durchgeführt wurde, war ein aus 13 Fragen bestehender Fragebogen, der sich mit der Dokumentation der entsprechenden Anforderungen aus dem Seearbeitsübereinkommen beschäftigte. Dabei wurden Heuerverträge und Abrechnungen ebenso überprüft wie Bordaufzeichnungen der regelmäßigen internen Kontrollen von Wohn-, Arbeits- und Freizeiträumen sowie Kombüsen und Provianträumen.

In dem Dreimonatszeitraum wurden von den Mitgliedstaaten des Paris MoU gesamt 3.674 CIC Kontrollen durchgeführt, davon 229 in Deutschland. Insgesamt wurden dabei lediglich 1,1 Prozent der kontrollierten Schiffe aufgrund der CIC festgehalten. Im Allgemeinen wurde eine 95prozentige Übereinstimmung mit den Anforderungen festgestellt. Das Ergebnis weicht somit deutlich von den in Deutschland über das Jahr registrierten Verstößen ab. Dies mag u. a. darin begründet liegen, dass zur Beantwortung der Fragen der CIC überwiegend Papierkontrollen erforderlich waren, praktische Erkenntnisse, die aus der Besichtigung der Schiffe stammten, flossen in die Bewertung nicht mit ein. Dies zeigt sich auch an der Rate der insgesamt in diesem Zeitraum festgehaltenen Schiffe, die bei 4,4 Prozent liegt, ein Wert der sich wiederum mit der Zahl der deutschen Festhaltungen für das Jahr 2016 deckt.

Die Auswertung der CIC hat gleichwohl einige bemerkenswerte Fakten zutage gebracht:

- Bei 2,5 % der kontrollierten Schiffe wurden die Heuern nicht oder nicht vollständig gezahlt.
- 6,5 % der Arbeitsverträge stimmten nicht mit den Mindestanforderungen des Seearbeitsübereinkommens überein.
- In 5% der Fälle war das sog. Beschwerdeverfahren bei der Crew nicht ausreichend bekannt gemacht worden.
- Insbesondere ausstehende Heuern und mangelhafte Verträge zogen mehrheitlich Festhaltungen nach sich.

Auch bei den Kontrollen in Deutschland sind ausstehende Heuern als Festhaltegrund an oberster Stelle neben zu geringem Proviant, unzumutbaren sanitären Einrichtungen und gefährlichen Arbeitsbedingungen (besonders Dampfkesselanlagen, Elektrik) zu nennen.

Häufigkeit der festgestellten Mängel nach Kategorien (Deutschland)		
Kategorie	Anzahl	in %
MLC Zeugnisse und Dokumente	7	1,5
Mindestalter	1	0,2
Ärztliches Zeugnis	2	0,4
Befähigungen der Seeleute	0	0
Beschäftigungsverträge	19	4,2
Inanspruchnahme eines bewilligten oder zugelassenen oder geregelten privaten Anwerbungs- oder Arbeitsvermittlungsdienstes	1	0,2
Arbeits- oder Ruhezeiten	19	4,2
Besatzungsstärke des Schiffes	0	0
Unterkünfte	29	6,4
Freizeiteinrichtungen an Bord	0	0
Verpflegung einschließlich Bedienung	82	18,1
Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung	259	57,0
Medizinische Betreuung an Bord	24	5,3
Beschwerdeverfahren an Bord	0	0
Zahlung der Heuern	11	2,4
Gesamt	454	100

Festhaltegründe nach MLC 2006 (Topp 5 Paris MoU)	Anzahl	in %
Heuerzahlung	41	11,3
Arbeitsverträge/Heuerverträge	33	9,1
Maschinenraumzustand	29	8,0
Sanitäre Anlagen	25	6,9
Besatzungsstärke	19	5,2



Entwicklungen in der Hafenstaatkontrolle

Die Hafenstaatkontrollrichtlinie 2009/16/EU 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. Mittlerweile wurde die Kernpunkte dieses System auch vom Tokyo MoU und dem Black Sea MoU erfolgreich übernommen.

Das neue Besichtigungsregime behält besonders auffällige Schiffe gezielt im Auge und überwacht alle anlaufenden Schiffe in den Häfen der Mitglieder. Die Regeln, nach denen Schiffe 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. Ein neues Ausbildungs- und Trainingssystem ist verbindlich eingeführt und wird ständig angepasst. Neu eingestellte Hafenstaatkontrolleure müssen ein umfangreiches Ausbildungsprogramm absolvieren und sind so erst nach 12 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.

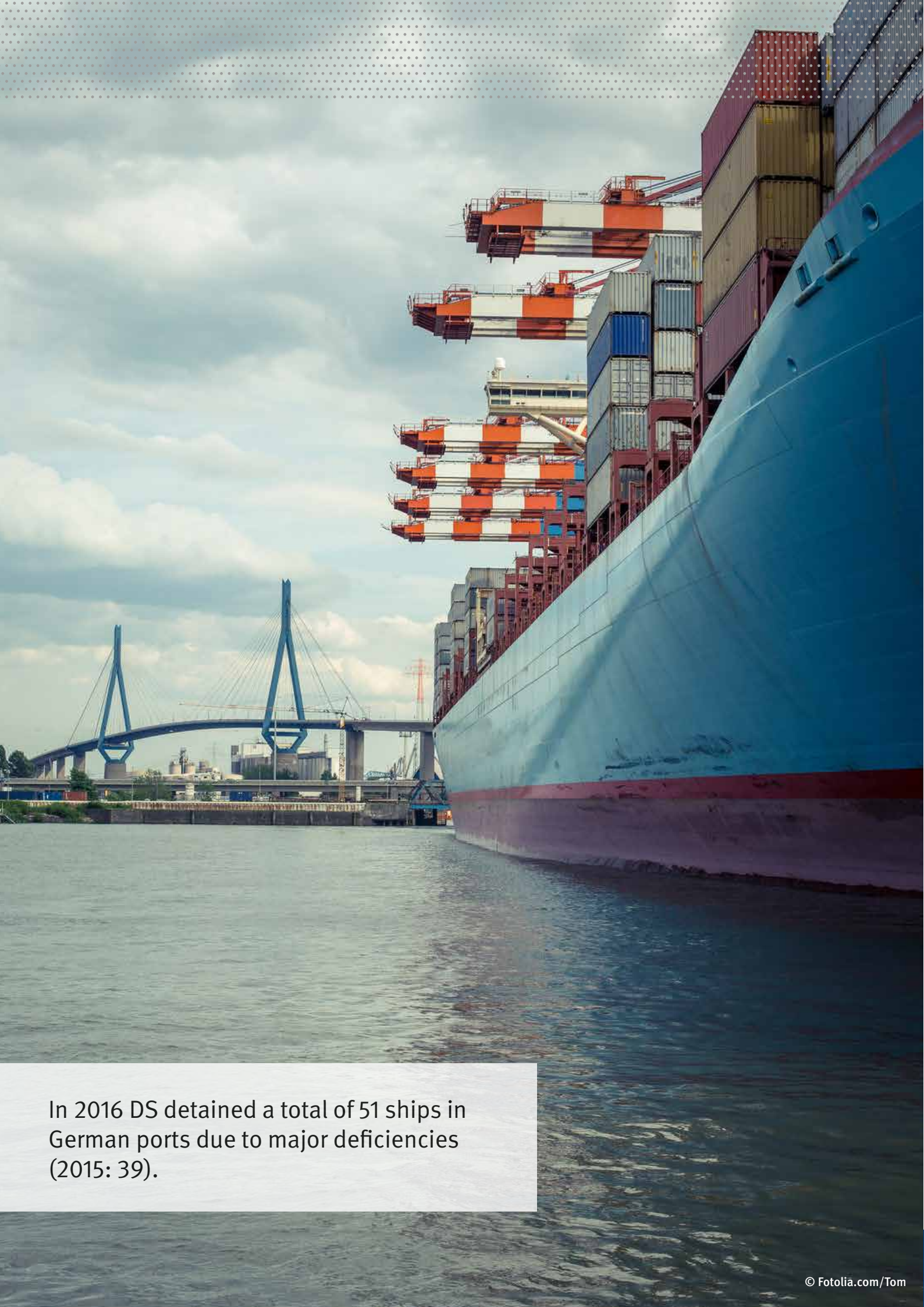
Im Bereich des Paris MoU sind über zehn Arbeitsgruppen gebildet. Hauptaufgabe ist die Entwicklung von Anweisungen und Hilfsmitteln zu Kontrollen von neu eingeführten oder geänderten Konventionen. Auch die Weiterentwicklung und die richtlinienkonforme Umsetzung des neuen Kontrollsystems stellen wichtige Themenfelder dar. Seminare, Weiterbildungslehrgänge und Expertenausbildung im internationalen Rahmen runden die Aus- und Weiterbildung ab.

Die Hafenstaatkontrolle erweist sich auch im internationalen Rahmen als ein besonders wirksames Instrument zur Bekämpfung von unternormigen Schiffen und trägt zur Verbesserung der Sicherheit auf See, der Einhaltung der Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt und der Einhaltung der Standards in Bezug auf Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute bei.

Im Mai 2017 wurde in Vancouver die Dritte Ministerkonferenz mit Beteiligung von Tokyo MoU und Paris MoU Staaten durchgeführt. Die Ziele dieser Ministerkonferenz sind insbesondere die Verbesserung der überregionalen Zusammenarbeit und Harmonisierung der Hafenstaatkontrollaktivitäten zwischen den beiden Memoranden. Zu diesem überaus wichtigen strategischen Ziel trägt die sorgfältig abgestimmte und umfangreiche Abschlusserklärung in besonderem Maße bei. Damit ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Vereinheitlichung der Hafenstaatkontrolle gelungen. Die zahlreichen Einzelziele werden von den Memoranden in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Ein wichtiges Element stellt auch die Entscheidung dar, die jährlichen Schwerpunktinspektionen (CIC) gemeinsam vorzubereiten und durchzuführen.

Im Jahr 2017 befasst sich die CIC mit Navigation einschließlich ECDIS. Die Vorbereitungen wurden unter der Leitung von dem Tokyo MoU Mitgliedsstaat China durchgeführt. Für das Jahr 2018 wird eine CIC mit dem Thema MARPOL Annex VI unter der Leitung des Paris MoU Mitgliedsstaates Dänemark geplant.



In 2016 DS detained a total of 51 ships in German ports due to major deficiencies (2015: 39).

Annual Report Ship Safety 2016 – Summary

Ship Safety Division (Dienststelle Schiffssicherheit) is part of the German flag state administration and responsible for ship safety and maritime medical service in Germany. Ship Safety Division reports to the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure as well as the Federal Ministry of Labour and Social Affairs.

Ships and Ship Safety

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 2016 DS detained a total of 51 ships in German ports due to major deficiencies (2015: 39).

The number of inspections fell from 1234 in 2015 to 1149 in 2016.

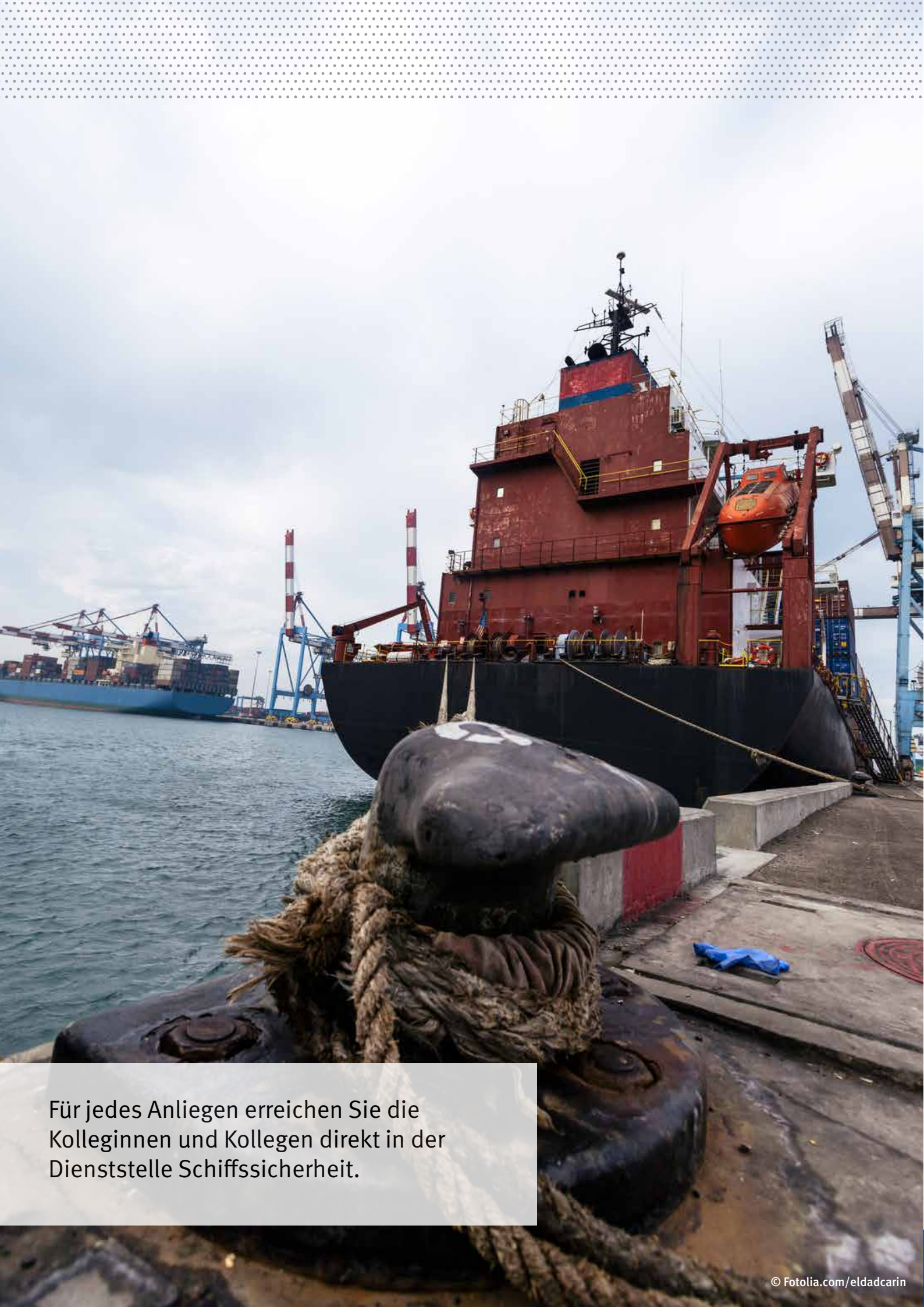
Testing and Certification Body

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 2016, the number of medical fitness examinations was 16.730 (15.084 in 2015). 2057 mariners were examined abroad, mostly in Manila. 406 seagoing mariners had unfortunately to be declared unfit for sea service, 2,4 per cent. The main reasons for rejection were insufficient acuity of vision and hearing, psychological problems and cardiovascular diseases, ametabolic diseases, overweight and other addictive diseases.



Für jedes Anliegen erreichen Sie die Kolleginnen und Kollegen direkt in der Dienststelle Schiffssicherheit.

Kontakte

Dienststelle Schiffssicherheit

BG Verkehr
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
Telefon 040 / 36137-0
Fax 040 / 36137-204

Besucheradresse der Dienststelle Schiffssicherheit

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)
229 Schiffsbesetzung
227 Zeugnispool
208 Zeugnispool
297 Besichtigungen
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

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 gut per E-Mail erreichbar. Dieses Mailpostfach wird auch außerhalb der normalen Arbeitszeiten bearbeitet: pssc@bg-verkehr.de

So erreichen Sie uns in der Dienststelle Schiffssicherheit

Dienststellenleiter

K. Krüger
Tel. 040 / 361 37-300

Referat Nautik

H.-J. Wiegmann
Tel. 040 / 361 37-314
Mobil 0171 / 505 70 39

Schiffsbetrieb und Schiffsbesatzung

Kapt. G. Wessels
Tel. 040 / 361 37-229

Zeugnispool

Kapt. H. Gerken
Tel. 040 / 361 37-227

Frau M. Wahle
Tel. 040 / 361 37-208

Besichtigungen deutscher Schiffe

Tel. 040 / 361 37-297
E-Mail: besichtigungen@bg-verkehr.de

Schiffseinrichtung und Ausrüstung

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

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

Referat Schiffsmaschinenbau

Dipl.-Ing. H. Steinbock
Tel. 040 / 361 37-217
Mobil 0171 / 505 70 34
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

Referat Recht

K. Krüger
Tel. 040 / 361 37-300

Einflaggenmanagement

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

Seeärztlicher Dienst

Leitung

Dr. med. Ph. Langenbuch
Tel. 040 / 361 37-350

Die Liste der Ärztinnen und Ärzte, die Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durchführen, finden Sie unter :
www.deutsche-flagge.de

Außenstellen an der deutschen Küste

Bremerhaven

27570 Bremerhaven, Bartelstraße 1

S. Carroll

Tel. 04 71 / 922 05 20

Fax 04 71 / 922 05 23

Kapt. Fr. V. Fila (PSCO-S + FSO-S)

Mobil 0171 / 607 53 46

Herr B. Heß (PSCO-M + FSO-M)

Mobil 0171 / 505 70 43

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

Mobil 0171 / 882 70 67

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

Mobil 0171 / 882 70 69

Dipl.-Ing. O. Naumann (PSCO-M + FSO-M)

Mobil 0171 / 882 70 76

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

Mobil 0171 / 505 70 41

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

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

Quickborn

Dipl.-Ing. O. Petersen (PSCO-M + FSO-M)

Mobil 0171 / 882 70 72

E-Mail: olaf.petersen@bg-verkehr.de

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

Rostock

18057 Rostock, Doberaner Straße 47

J. Klaus

Tel. 03 81 / 454 93 43

Fax 03 81 / 454 93 45

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

Tel. 03 81 / 454 93 44

Mobil 0171 / 505 70 42

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

Tel. 03 81 / 454 93 42

Mobil 0171 / 607 53 52

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

Tel. 03 81 / 454 93 41

Mobil 0171 / 505 70 35

Stralsund

18437 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 32

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

Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr

Brandstwiete 1
20457 Hamburg
Tel.: +49 40 36137-0
Fax: +49 40 36137-204
www.deutsche-flagge.de