



Dienststelle Schiffssicherheit  
BG Verkehr



© Fotolia.com/Bienchen

## Jahresbericht 2017

Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr

# Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	3
<b>Maritime Sicherheit unter deutscher Flagge</b> .....	5
Internationale Übereinkommen.....	5
Europarechtliche Richtlinien und Verordnungen .....	8
Nationale Vorschriften .....	9
Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften nach Abschnitt „D“ der Anlage zum SchSG .....	10
<b>Internationales Sicherheitsmanagement (ISM)</b> .....	13
<b>Ausbildungs- und Überwachungsstelle</b> .....	17
<b>Überprüfungstätigkeiten nach dem Seearbeitsgesetz</b> .....	19
<b>Seeärztlicher Dienst – Grundsatzarbeit und Koordination</b> .....	21
<b>Berichte aus der IMO</b> .....	25
<b>Einflagung</b> .....	29
<b>Elektronische Schiffssicherheitszeugnisse – Die Erfolgsgeschichte geht weiter</b> .....	33
<b>Prüf- und Zertifizierungsstelle – Sicherheit braucht Ausrüstung</b> .....	35
<b>Hafenstaatkontrolle – Kontrolle der Einhaltung von Mindeststandards in der Seeschifffahrt</b> .....	37
<b>Annual Report Ship Safety 2017 – Summary</b> .....	47
<b>Kontakte</b> .....	49
<b>Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner in der Dienststelle Schiffssicherheit</b> .....	51

## Impressum

### Herausgeber:

Dienststelle Schiffssicherheit  
BG Verkehr  
Brandstwiete 1  
20457 Hamburg

**Redaktion:** Thomas Crerar

**Erscheinungsdatum:** September 2018



## Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

2017 war wieder ein ereignisreiches Jahr für die Seeschifffahrt. Neben dem Tagesgeschäft hatte sich die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr auch immer wieder mit aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen zu befassen.

Eine wachsende Bedrohung der Schifffahrt ist heute sicherlich die „Cyber Kriminalität“, die auch zu einem Risiko für die Schiffssicherheit werden kann.

Das Referat ISM/ILO hat ein Rundschreiben an deutsche Reedereien zum Umgang mit daraus resultierenden Risiken erarbeitet.

Mehrere Mitarbeiter der Dienststelle Schiffssicherheit arbeiten regelmäßig in Ausschüssen, Arbeitsgruppen und Korrespondenzgruppen bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) mit, wo die weltweit verbindlichen Regelungen zu Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz beraten und beschlossen werden. Auch dort hat es viele neue Entwicklungen und Beschlüsse gegeben.

Bei der Kontrolle fremdflaggiger Schiffe in europäischen Seehäfen führt die Hafenstaatkontrolle im Rahmen des Paris MoU jährlich Inspektionskampagnen zu bestimmten Themen durch. Bei der 3. Ministerkonferenz in Vancouver wurde beschlossen, eine gemeinsame Kampagne mit den Staaten des TokyoMoU durchzuführen – ein Meilenstein auf dem Weg zu mehr überregionaler Zusammenarbeit in der Hafenstaatkontrolle.

Ausführliche Berichte über diese und weitere Themen geben Ihnen einen umfassenden Überblick über die Tätigkeit der Dienststelle Schiffssicherheit im Jahr 2017.

Viel Freude beim Lesen 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 steigendem 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 Flaggenstaatsverwaltung gehört die Umsetzung der entsprechenden staatlichen und völker- bzw. europarechtlichen Regelungen.

## Internationale Übereinkommen

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization, IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen (UN) mit Sitz in London. 2017 gehörten ihr 173 Staaten als Vollmitglieder und drei assoziierte Mitglieder an.

Die IMO hat sich zum Ziel gesetzt,

- alle nicht rein wirtschaftlichen Angelegenheiten der Handelsschiffahrt 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 50 internationale Übereinkommen und Vereinbarungen 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 BMVI bei der Vertretung Deutschlands in der IMO.

## SOLAS

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

Im Rahmen einer Vereinbarung dürfen einzelne 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 DS hat zurzeit mit folgenden Klassifikationsgesellschaften Besichtigungsverträge abgeschlossen:

- American Bureau of Shipping (ABS)
- Bureau Veritas (BV)
- Det Norske Veritas/Germanischer Lloyd (DNV GL)
- Korean Register (KR)
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)
- Registro Italiano Navale (RINA)
- Russian Maritime Register of Shipping (RS)

Im Rahmen ihrer Aufgaben überwacht die DS weiterhin die Einhaltung der Bestimmungen des Internationalen Codes für 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 = International Code of Safety for Special Purpose Ships) sowie des Internationalen Codes für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code = International Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units).

Außerdem ist die DS zuständig für die Umsetzung der seit dem 1. Juli 2016 in Kraft getretene Regelung zur Bestimmung der Bruttomasse von Frachtcontainern nach Kapitel VI Teil A Regel 2 des SOLAS-Übereinkommens.

## Internationales Freibord-Übereinkommen

Die DS stellt auf der Grundlage der Internationalen Freibord-Übereinkommens 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 Kapitel IX des SOLAS-Übereinkommens 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 (Klassifikationsgesellschaften) als 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, Auswerten der Hafenstaatkontrollen von 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 Auftrag des Reeders;
- Flaggenstaatsinspektionen aus besonderem Anlass;
- Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

## MARPOL

Die DS begleitet und unterstützt das BMVI u.a. beim Umweltausschuss der IMO, dem Marine Environment Protection Committee (MEPC) und seinen Unterausschüssen. Sie wirkt mit an der Fortentwicklung der Normen sowie deren Übersetzung und Veröffentlichung. Hierzu gehört auch die Beteiligung an „Correspondence Groups“ sowie die Vorbereitung von Submissionen.

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





## 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.

## 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.

## Weitere völkerrechtliche Übereinkommen

Darüber hinaus überwacht die DS nach dem Seeaufgabengesetz (SeeAufgG) bzw. der Gefahrgutverordnung See u.a. noch die Umsetzung folgender internationaler Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland:

- Antifouling-Übereinkommen
- Ballastwasser-Übereinkommen
- Schiffsrecycling-Übereinkommen

## Europarechtliche Richtlinien und Verordnungen

### Hafenstaatkontrolle

#### RL 2009/16/EG und RL (EU) 2017/2110

Als zuständige deutsche Schiffssicherheitsbehörde nimmt die DS die Aufgaben des Bundes gemäß der europäischen Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle und der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control Paris MoU) wahr. Hierbei sind vielfältige Überprüfungen der Handelsschiffe unter ausländischer Flagge in den nationalen Häfen erforderlich, die sich wie folgt unterscheiden lassen:

- Eingangskontrolle
- Eingangskontrolle mit Nachbesichtigung
- Vertiefte Kontrolle ohne Anhalten
- Vertiefte Kontrolle mit Anhalten u. Nachbesichtigung
- Erweiterte Kontrolle ohne Anhalten
- Erweiterte Kontrolle mit Anhalten u. Nachbesichtigung
- Kontrolle nach MARPOL Annex I/II – Ladungsbereich
- Kontrolle nach MARPOL Annex I/II – Ladungsbereich mit Anhalten u. Nachbesichtigung
- Kontrolle betrieblicher Abläufe ohne Anhalten
- Kontrolle betrieblicher Abläufe mit Anhalten u. Nachbesichtigung

Darüber hinaus führt die DS gemäß der europäischen Richtlinie (EU) 2017/2110 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 Gremiensitzungen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene teil. Die DS schickt ihre Besichtigter regelmäßig zu den relevanten EU-Schulungen.

### Klassenrichtlinie

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

Europäische Flaggenstaaten dürfen ihre Verantwortung für die Überprüfung von Schiffen nur an eine Klassifikationsgesellschaft übertragen, die von der Europäischen Kommission nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannt worden ist. 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 benannte Stelle nach dieser Richtlinie mit folgenden Ergänzungen aus:

- Überwachung der Wartungsstationen für Rettungsflöße (gemäß EntschlieÙung A.761(18)) und aufblasbare Rettungswesten: Die DS prüft auf Antrag die Aus- und Einrichtungen von Wartungsstationen für aufblasbare Rettungsflöße) 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 EntschlieÙung MSC.81(70) Teil 2 Nr. 4).
- Autorisierung und Überwachung von Firmen, die den Service nach MSC.1/Circ. 1206 Rev.1 (Maßnahmen zur Verhinderung von Unfällen mit Rettungsbooten) durchführen.

### Halonverbotsverordnung

#### VO 2037/2000 (Halonkataster)

Die DS überwacht die Einhaltung des Halonverbots (Feuerlöschanlagen) auf Seeschiffen. Sofern bei Einflaggungen 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 europäischer Richtlinien und macht gegebenenfalls Vorschläge für deren Fortentwicklung:

- Richtlinie 2009/45/EG (Sicherheitsvorschriften und –normen für Fahrgastschiffe)
- Richtlinie 2003/25 (besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe)
- Richtlinie 98/41/EG (Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen)
- Richtlinie 2001/96/EG (sicheres Be- und Entladen von Massengutschiffen)
- Richtlinie 97/70/EG (Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge)



© Fotolia.com/marcello malgari

## **Nationale Vorschriften**

### **Dampfkesselrichtlinie**

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

### **Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)**

Die DS überwacht die Einhaltung der Vorschriften und arbeitet an deren Fortentwicklung mit. Grundlage für das Schiffsbesetzungszeugnis ist der Vorschlag des Reeders für eine sichere Schiffsbesetzung.

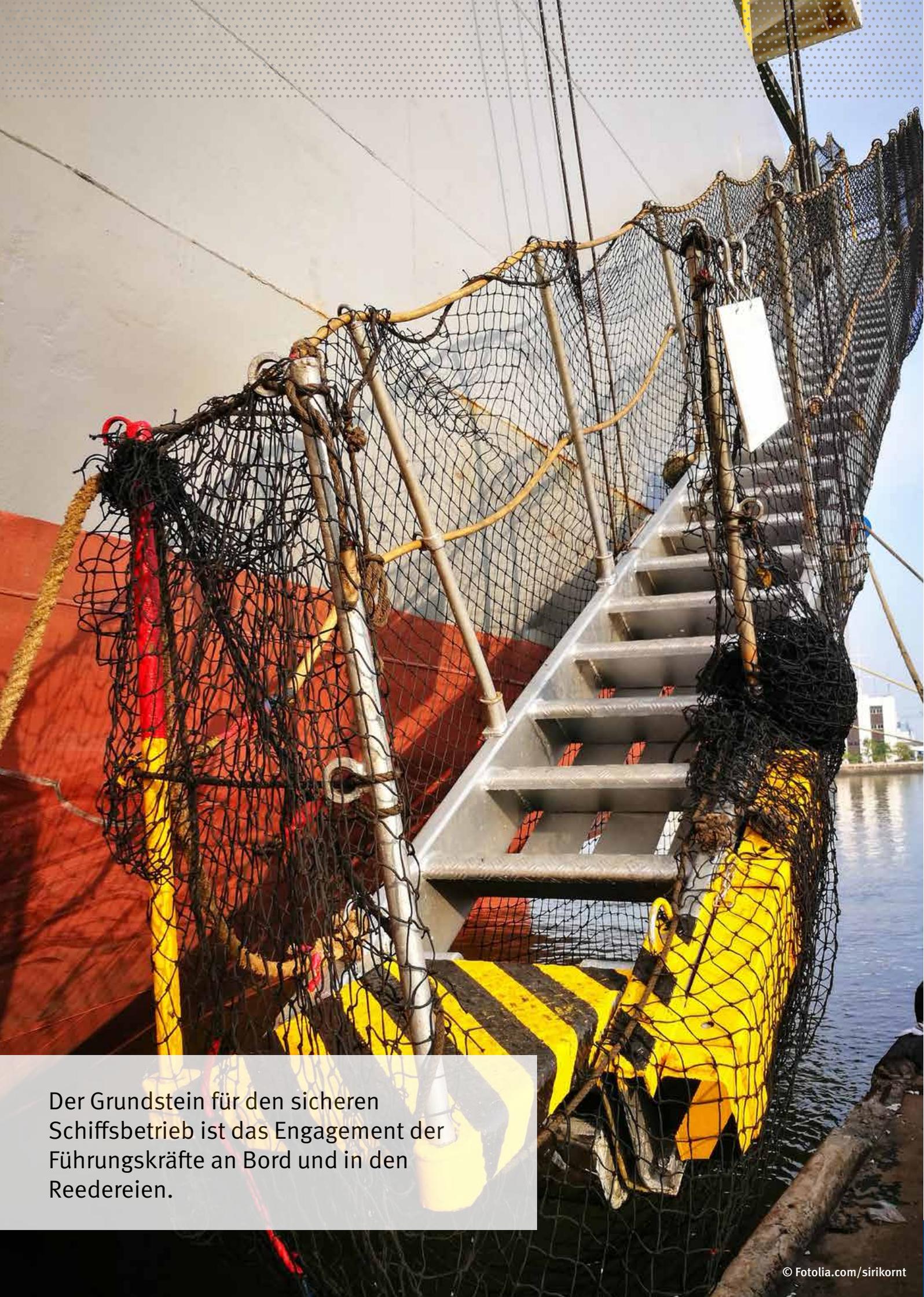
### **Maritime-Medizin-Verordnung**

Der Seeärztliche Dienst der DS 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 das BMVI und das Bundesministerium für Arbeit und Soziales (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 82/714/EWG	über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe, zuletzt geändert durch: Richtlinie 2013/49/EU
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
Richtlinie 2002/59/EG	über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr, zuletzt geändert durch: Richtlinie 2014/100/EU
Richtlinie 94/25/EG (Sportbootrichtlinie)	zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote, geändert durch: Richtlinie 2003/44/EG
Richtlinie 2008/106/EG	über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten (Neufassung)
Richtlinie 2009/15/EG (Klassenrichtlinie)	über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden, zuletzt geändert durch Durchführungsrichtlinie 2014/111/EU
Richtlinie 2009/16/EG (Hafenstaatkontrollrichtlinie)	über die Hafenstaatkontrolle, zuletzt geändert durch: Verordnung (EU) 2015/757, in Verbindung mit 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
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 2009/45/EG (Fahrgastschiffsrichtlinie)	über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe, zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2010/36/EU <sup>844</sup>
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
Richtlinie 1999/32/EG	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
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 zuletzt geändert durch: Richtlinie 2002/84/EG

Richtlinie 2008/106/EG	über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten
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
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
Richtlinie 2010/65/EU	über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft
Richtlinie 2003/25/EG	über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe geändert durch: Richtlinie 2005/12/EG
Richtlinie 2005/65/EG	zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen
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
Richtlinie 1999/32/EG	über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- und Brennstoffe



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

# Internationales Sicherheitsmanagement (ISM)

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

Der ISM Code ist ein internationaler Standard, der Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes verbindlich fest schreibt und dadurch die Entwicklung einer Sicherheitskultur in der Seeschifffahrt fördert. 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 des Managements (Commitment from the top) und die Entwicklung und Umsetzung eines proaktiven Konzeptes für Schiffssicherheit und den Meeresumweltschutz an Bord der Schiffe. Ein solches dokumentiertes „Safety Management System“ (SMS) enthält spezifische Verfahrensanweisungen und Checklisten, die an Bord und an Land zu beachten sind.

Schiffe, die dem ISM-Code 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 2017 waren 111 Unternehmen nach dem ISM-Code zertifiziert (2016: 108) und im Besitz eines Document of Compliance. Über ein gültiges Safety Management Certificate verfügten 323 Schiffe (2016: 322).

## Übersicht über die Anzahl gültiger Zeugnisse Stand Dezember 2017

	Gesamt	davon international	davon national
<b>Unternehmen (DOC)</b>	<b>111</b>	<b>70</b>	<b>41</b>
<b>Schiffe (SMC), davon:</b>	<b>323</b>	<b>263</b>	<b>60</b>
Anderes Frachtschiff	216	209	7
Chemikaliertankschiff	1	1	-
Fahrgast-Hochgeschwindigkeit-fahrgastschiff	4	3	1
Fahrgastschiff	64	22	42
Gasttankschiff	3	3	-
Massengutschiff	1	1	-
Öl-/Chemikaliertankschiff	8	8	-
Öltankschiff	17	15	2
Ro-Ro-Fahrgastfährschiff	1	-	1
Traditionsschiff	8	1	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 103 Audits durchgeführt (2016: 102). An Bord der Schiffe fanden insgesamt 175 Audits statt (2016:170). 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 wird im Rahmen der Audits ein besonderes Augenmerk auf die Umsetzung von neuen Anforderungen im Bereich der Schiffsicherheit und des Meeresumweltschutzes gelegt.

### Audits in Unternehmen im Jahr 2017

	Gesamt	Pre	Initial	Annual	Renewal	Additional
Überprüfungen Unternehmen	103	4	5	72	21	1

### Audits auf Schiffen im Jahr 2017

	Gesamt	Pre	Initial	Annual	Renewal	Additional
Überprüfungen Schiffe	175	24	27	47	72	5

### Abweichungen vom Sicherheitsmanagementsystem

Im vergangenen Jahr wurden insgesamt 68 Abweichungen von den Anforderungen (Non-Conformities) im Rahmen von Audits festgestellt (2016:59). 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	6
2	Konzept des Unternehmens	-	-
3	Verantwortung und Weisungsbefugnisse innerhalb des Unternehmens	1	1
4	Durchführungsbeauftragte(r)	-	-
5	Verantwortung und Weisungsbefugnisse des Kapitäns	-	-
6	Personal	1	12
7	Betriebsabläufe an Bord	1	8

ISM-Element		Anzahl der festgestellten Abweichungen in Unternehmen	Anzahl der festgestellten Abweichungen auf Schiffen
8	Vorbereitung auf Notfallsituationen	-	1
9	Bericht und Analyse von Unfällen, Vorkommnissen usw.	-	7
10	Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung	2	21
11	Dokumentation	1	1
12	Interne Überwachung und Überprüfung	3	1

### Hafenstaatkontrollen auf deutschen Schiffen

Die monatliche Auswertung der Hafenstaatkontrollen 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 DS entscheidet, ob weiterführende Maßnahmen getroffen werden, wie zusätzliche Überprüfungen an Bord oder in den Unternehmen.

Im vergangenen Jahr blieben 50 % der Schiffe unter deutscher Flagge bei einer Hafenstaatkontrolle im Ausland mängelfrei. Bei den insgesamt 328 durchgeführten Hafenstaatkontrollen (Paris MoU, Tokyo MoU, Med MoU, Indian Ocean MoU, Black Sea MoU) wurden 1,22 % der Schiffe festgehalten. Damit bleibt die Anzahl der Festhaltungen von Schiffen unter deutscher Flagge wiederholt auf sehr niedrigem Niveau.

### Ergebnisse der Hafenstaatkontrollen auf Schiffen unter deutscher Flagge im Jahr 2017

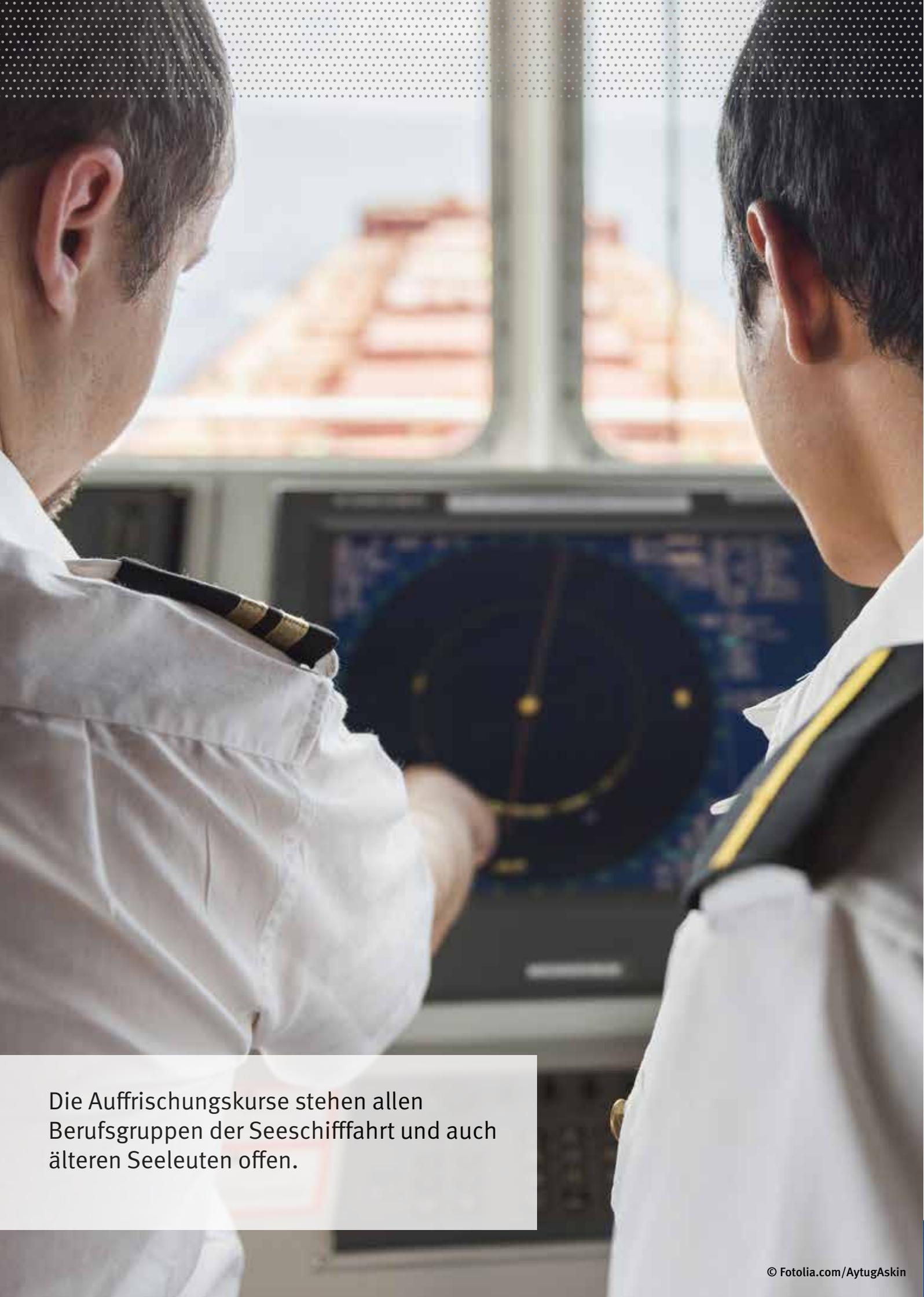
	Paris MoU	Tokyo MoU	Indian Ocean MoU	Med MoU	Black Sea MoU
keine Mängel	92	49	11	12	-
mit Mängeln	90	59	6	8	1

### Service und Neuigkeiten

Die DS 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.

Mit Rundschreiben 04/2017 (ISM) informierte die DS über Empfehlungen zur Entwicklung von Sicherheitsmaßnahmen gegen Cyber-Risiken in der Seeschifffahrt. Ab dem 01. Januar 2021 müssen Unternehmen in ihrem Sicherheitsmanagementsystem nachweisen, dass angemessene Maßnahmen zur Abwehr von Cyber-Risiken umgesetzt sind. Die DS wird weiter über dieses Thema informieren.

Sämtliche Rundschreiben können über die Homepage Deutsche Flagge abgerufen werden:  
[www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/ism-code/ism-infos](http://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

2017 ist die Nachfrage nach Auffrischkursen unter dem Niveau der vorangegangenen Jahre geblieben. Alle Kursanbieter partizipierten im ersten Quartal des Jahres noch von den Überhängen aus 2016. Im weiteren Verlauf des Jahres waren sie dann nicht mehr so hoch ausgelastet.

In Bezug auf die Anmeldungen zu den Erstausbildungskursen spiegelt sich die Gesamtsituation in der maritimen Wirtschaft wieder. Hier ist ein deutlicher Rückgang der Anmeldungen zu verzeichnen.

Konsequent erfolgte durch die Ausbildungs- und Überwachungsstelle die Überprüfung der Teilnehmerzahl analog der geltenden Verwaltungsvorschrift. Die Einhaltung eines hohen Qualitätsstandards der Ausbildung hat nach wie vor die größte Priorität.

Durch die Ausbildungs- und Überwachungsstelle erfolgen regelmäßige Konsultationen mit dem BSH. Diese mittlerweile enge Zusammenarbeit ist zu einem wichtigen Arbeitsinstrument geworden, mit dem auftretende Fragen und Zielstellungen gemeinsam besprochen und koordiniert werden. Dadurch ist ein geschlossenes Auftreten in der Öffentlichkeit erreicht worden. Der Zugang zu den Auffrischkursen ist nach wie vor so gestaltet, dass allen Berufsgruppen der Seeschifffahrt sowie auch älteren Seeleuten eine Teilnahme an den erforderlichen Auffrischkursen unbürokratisch und zu gleichen Voraussetzungen ermöglicht wird.

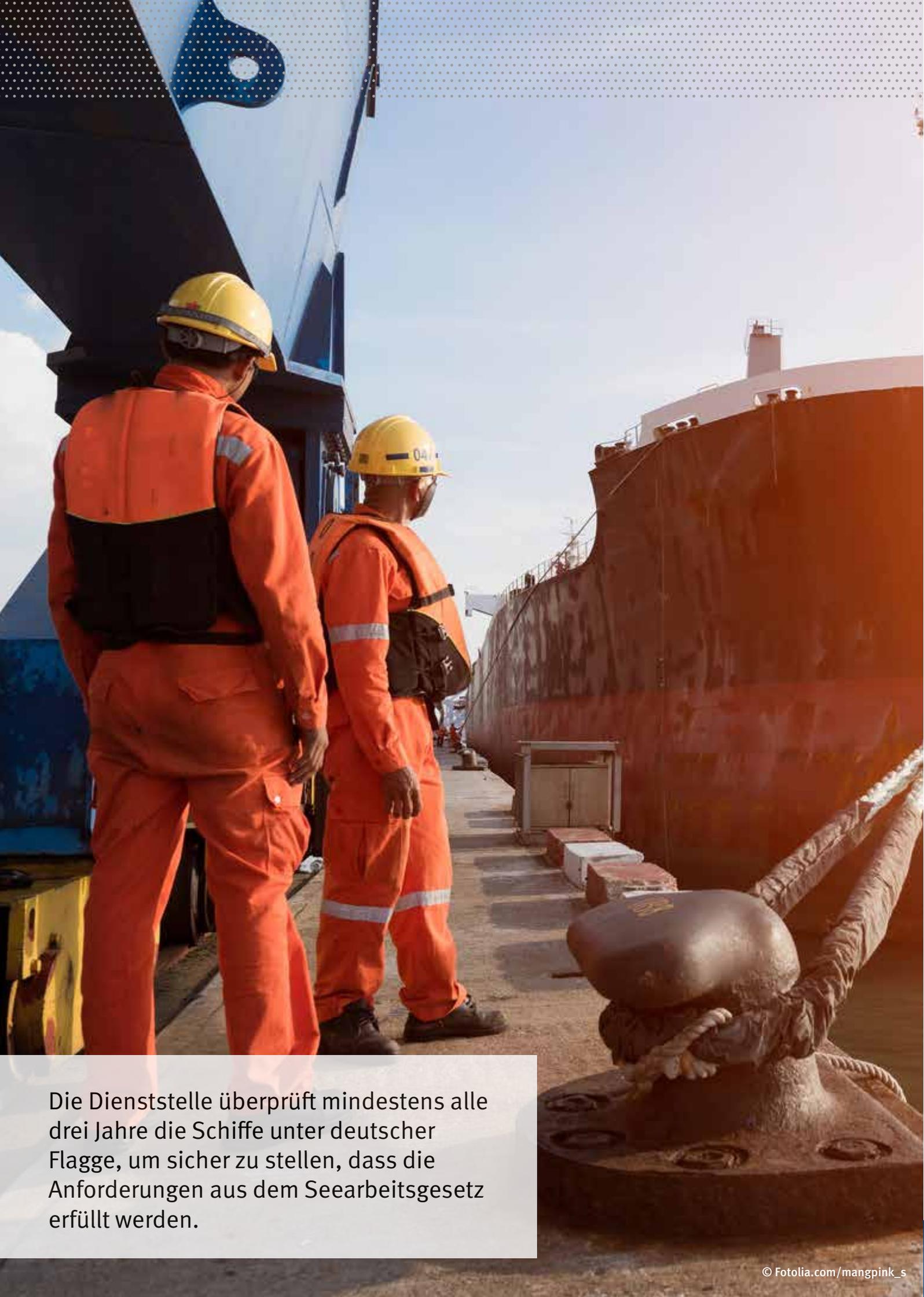
Hohe Anforderungen an die Kursanbieter entstehen durch die Teilnahme von älteren Seeleuten, die nach langer Zeit beruflicher Tätigkeit erstmalig wieder die erforderlichen Auffrischkurse absolvieren müssen. Hier stellen teilweise physische Belastungsgrenzen und psychische Blockaden die Ausbilder vor die Aufgabe, das Training so zu gestalten, dass alle Teilnehmer die Kurse erfolgreich absolvieren können. Die Ausbildungs- und Überwachungsstelle steht den Kursanbietern stets beratend zur Seite. Am 31.12.2017 verblieben acht Kursanbieter für die Erstausbildung. Davon sind allerdings nur sechs Kursanbieter frei für jeden/e Seemann/-frau zugänglich.

Im Rahmen der Auffrischkurse sind mit Stand Ende 2017 insgesamt 13 Kursanbieter in Deutschland etabliert und zugelassen. Davon sind allerdings nur zehn Kursanbieter frei für jeden/e Seemann/-frau zugänglich. Unverändert sind per 31.12.2017 durch die Ausbildungs- und Überwachungsstelle 29 Kurse in der Erstausbildung und 39 Auffrischkurse zugelassen.

Wenn auch bei der Erstausbildung die Prüfungsabnahme durch Besichtigter der DS der BG Verkehr nicht mehr zwingend erforderlich ist, so wurden auch im Jahr 2017 an der Staatlichen Seefahrtsschule Cuxhaven auf Antrag die Kurs Teilnehmer einer solchen Prüfung unterzogen.

Die im zweiten Halbjahr 2016 gemeinsam mit dem BSH in Abstimmung mit dem BMVI begonnene Neuentwicklung eines Erstausbildungskurses und eines Auffrischkurses für Servicepersonal auf Fahrgastschiffen konnte erfolgreich abgeschlossen werden.

Insgesamt drei Kursanbieter stellten den Antrag auf Kurszulassung. Zwei davon konnten positiv beschieden werden. Die Kontaktdaten der verschiedenen Kursanbieter sind ständig aktuell auf der Internetseite der Deutschen Flagge [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de) für jeden Interessierten veröffentlicht.



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 (Jahresbericht 2017 gem. §7 Absatz 5 der SeearbeitsüberprüfungsVO)

## Allgemeines

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 DS überprüft werden, um sicherzustellen, dass die Anforderungen aus dem Seearbeitsgesetz eingehalten werden. Zusätzlich erteilt die DS das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung, die auf Schiffen in der internationalen Fahrt mit einer Bruttoreumzahl 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 34 Inspektoren der DS 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 DS 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)
- Bureau Veritas (BV)
- DNV GL
- Lloyd's Register of Shipping (LR)
- Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)
- Registro Italiano Navale (RINA)
- Russian Maritime Register of Shipping (RS)

## Überprüfungen und Zertifizierungen

Im Jahr 2017 wurden 291 Überprüfungen und Zertifizierungen auf Grundlage des Seearbeitsgesetzes durchgeführt (2016: 294). Die am 18. Januar 2017 in Kraft getretenen Änderungen des Seearbeitsgesetzes zu den finanziellen Sicherheiten für Fälle des Imstichlassens und für Entschädigungen auf Grund von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten waren Schwerpunkt bei den durchgeführten Überprüfungen.

## Mängel

Im Berichtszeitraum wurden 107 Mängel durch die Inspektoren festgestellt (2016: 109). Die folgende Tabelle zeigt die

Aufteilung der häufigsten Mängel auf die einzelnen Arbeits- und Lebensbedingungen.

Inhalt	Mängel in %
Beschäftigungsverträge der Seeleute	27
Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen	9
Verpflegung einschließlich Bedienung	16
Medizinische Betreuung	15
Schutz der Gesundheit und Sicherheit, Unfallverhütung	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 DS überwacht.

## Arbeitsvermittlung

Die DS ist für die Zulassung von privaten Arbeitsvermittlungsdiensten für Seeleute (Vermittler) mit Sitz in Deutschland zuständig. Im Rahmen des Zulassungsverfahrens werden durch die DS die notwendigen Voraussetzungen abgeprüft und dem Vermittler wird eine Bescheinigung erteilt.

Im Laufe des Jahres 2017 wurden für 17 Vermittler Bescheinigungen nach § 26 des Seearbeitsgesetzes ausgestellt.

## Beschwerden

Die DS hat auf Grundlage des § 128 Absatz 7 des Seearbeitsgesetzes sicherzustellen, dass Beschwerden von Besatzungsmitgliedern jederzeit entgegengenommen und untersucht werden.

Im Jahr 2017 wurden zwei Beschwerden bei der DS eingereicht und überprüft (2016: 6). Im Fall von festgestellten Verstößen gegen Arbeits- und Lebensbedingungen wurden geeignete Abhilfemaßnahmen eingeleitet und umgesetzt.

## Kommunikation und Veröffentlichungen

In regelmäßigen Abständen informierte die DS in Rundschreiben über Änderungen und Neuigkeiten auf dem Gebiet des Seearbeitsrechts. Sämtliche Informationen und Praxistipps der DS zum Seearbeitsrecht werden auf Deutsch und Englisch auf der Internetseite [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de) veröffentlicht.



Die Arbeit an Bord setzt gesundheitliche  
Fitness voraus.

# 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 zuständigen Bundesministerien, der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, den Reedereien und nicht zuletzt von den Seeleuten 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.

Ein besonderer Schwerpunkt der Tätigkeit des Seeärztlichen Dienstes lag 2017 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 dann mindestens alle zwei Jahre 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 die vom Seeärztlichen Dienst der BG Verkehr zugelassenen, besonders qualifizierten und laufend geschulten Ärzte erfolgen.

## Seediensttauglichkeitsuntersuchungen

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

Auch 2017 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 über aktuelle Themen informiert werden, wurden vier Seminare angeboten.

Nach Fortbildungsseminaren auf der Alexander von Humboldt II und der AIDAprima stellte der Seeärztliche Dienst auch 2017 mit einer Fortbildung an Bord der POLARSTERN einen praktischen Bezug für die zugelassenen Ärzte zur Seefahrt her.

- 2017 wurden 15.750 deutsche Seediensttauglichkeitsuntersuchungen (Vorjahr: 16.730) durch 62 vom Seeärztlichen Dienst zugelassene Fachärzte (davon acht im Ausland) an 45 Standorten (davon sechs im Ausland) durchgeführt,
- 10.047 befahrene Seeleute (Vorjahr: 10.375) und 5.703 Neubewerber (Vorjahr: 6.355),
- 12.443 männliche (79 %), 3.307 weibliche Seeleute (21 %).
- Im Inland sanken die Untersuchungszahlen um 5 % (13.922, gegenüber 14.637 im Vorjahr), im Ausland um 11% (1.828 gegenüber dem Vorjahr 2.057). Die Schwerpunkte im Ausland lagen mit 879 (Vorjahr: 962) Seediensttauglichkeitsuntersuchungen in Manila/ Philippinen, gefolgt von 762 (Vorjahr: 820) Seediensttauglichkeitsuntersuchungen auf Tarawa/ Kiribati.



Deutsche Seediensttauglichkeit fit für den Dienst auf See  
© Seeärztlicher Dienst/Maurizio Gambarini

Insgesamt mussten 380 Seeleute (2,4%) als seedienstuntauglich beurteilt werden. (2016: 2,4 %, 2015: 2,3%, 2014: 2,6%, 2013: 3,2%, 2012: 3,2%, 2011: 3,3% und 2010: 3,2 %). Der über acht Jahre dokumentierte, annähernd konstante Anteil der für seedienstuntauglich erachteten Besatzungsmitglieder belegt die hohe Qualität der deutschen Seediensttauglichkeitsuntersuchungen.

Als häufigste Ursache für Seedienstuntauglichkeit ( $\geq 5\%$ ) stand mangelndes Seh- und Farbunterscheidungsvermögen (25%) an erster Stelle, gefolgt von psychiatrischen und neurologischen Erkrankungen (18%), Herz-/Kreislaufkrankungen (13%), Übergewicht (11%), Alkohol- und Drogenmissbrauch (8%) sowie Diabetes mellitus (6%).

Die Feststellung der zugelassenen Ärzte über eine Seedienstuntauglichkeit oder Einschränkung der Seediensttauglichkeit kann auf schriftlichen Antrag des Untersuchten, durch den Seeärztlichen Dienst überprüft werden. Insgesamt beantragten 80 Seeleute (Vorjahr 70 Seeleute) beim Seeärztlichen Dienst eine Überprüfung des Untersuchungsergebnisses.

Bei Zweifeln an der Seediensttauglichkeit kann der Seeärztliche Dienst eine vorgezogene Untersuchung anordnen. Dies erfolgte in 57 Fällen (Vorjahr 34 Fälle).

### Wenig Arbeit für den Widerspruchsausschuss

Im Jahr 2017 wurden 13 Widersprüche neu erhoben, das entspricht 3,4 % 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. 2017 wurden insgesamt 321 Untersuchungen durchgeführt (Vorjahr: 393), davon waren 27 Neubewerber.

### 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.



Immer auf dem aktuellen Stand - die deutsche Schiffsapotheke  
© Seeärztlicher Dienst/Kolinda Cinfe

Der Ausschuss hat in 2017 einen neuen Stand der medizinischen Erkenntnisse ermittelt und eine neue Ausstattung für Handelsschiffe unter deutscher Flagge beschlossen. Der Beschluss wurde im Bundesanzeiger und auf der Homepage [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de) unter Anträge und Dokumente veröffentlicht.

Der neue Stand beinhaltet überwiegend fachliche und redaktionelle Änderungen, die über das Jahr gesammelt und auf der jährlichen Sitzung beschlossen wurden.

### 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. 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.



Gut ausgebildet für den Notfall an Bord  
© Seeärztlicher Dienst/Dr. Philipp Langenbuch

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.



© Dienststelle Schiffssicherheit/Kirk Williams

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 53 Lehrgänge (davon 6 kleine a 16 Stunden) durchgeführt und evaluiert. Die Ergebnisse lagen hierbei im Durchschnitt bei 1,5 (Schulnotensystem 1 bis 6).

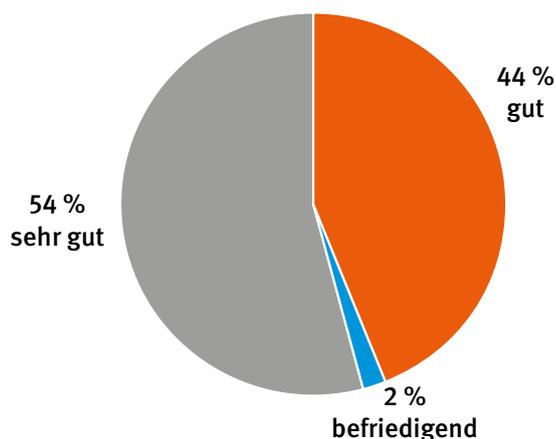


Abb.: Gesamtbeurteilung der Qualität der Lehrgänge durch die Teilnehmerinnen und Teilnehmer 2017

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

Am 23. November fand die Sitzung „Medizinische Grundausbildung und Wiederholungslehrgänge“ beim Seeärztlichen Dienst statt. Daran nahmen Vertreter von sieben (Fach-) Hochschulen und zwei Anbieter von medizinischen Wiederholungslehrgängen teil. Die Teilnehmer der Sitzung waren sich einig, dass die Inhalte und die Ausstattung der Schulungsräume für die medizinische Ausbildung an den Ausbildungsstätten an die Vorgaben für die medizinischen Wiederholungslehrgänge (Anlagen 4 und 5 MariMedV) angepasst werden sollten. Der Seeärztliche Dienst der BG Verkehr bietet dabei seine fachliche Unterstützung an.

#### 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 2017 neue Maßnahmen zur Verbesserung des internationalen Umweltschutzes auf See.

# Berichte aus der IMO

## Umweltausschuss MEPC der IMO

Der Meeresumweltausschuss der IMO (MEPC) hat mit seiner 71. Sitzung im Berichtsjahr 2017 einmal vom 3. bis 7. Juli unter der Leitung des neuen Vorsitzenden Herrn Hideaki Saito aus Japan getagt.

Die Sitzung wurde bestimmt von den Schwerpunktthemen Schiffsemissionen und dem Thema Ballastwasser. Hierzu wurde die Inkraftsetzung der Emissionssondergebiete Nord- und Ostsee für Stickoxide ab dem Jahr 2021 als weiterer wichtiger Schritt zur Reduzierung der Schiffsemissionen in diesen Gebieten für neue Schiffe nochmals bestätigt sowie hierzu auch die Bunkerlieferbescheinigung entsprechend angepasst. Somit sind neben den nordamerikanischen Seegebieten, für die dieses bereits für Neubauten mit Kiellegung ab dem 01.01.2016 gilt, dann auch die Nord- und Ostsee Sondergebiete sowohl für Schwefelemissionen als auch für Stickoxidemissionen. Hierfür müssen dann alle neuen Schiffe mit Kiellegung ab dem 01.01.2021 über Abgasnachbehandlungsanlagen zur Stickoxidreduzierung, wie SCR Katalysatoren oder Abgasrückführungen verfügen. Alternativ kann dieses auch durch den Einsatz von LNG als Brennstoff erreicht werden.

Durch die Änderung der Regel B-3 im Abschnitt B der Ballastwasserkonvention wurde die Übergangszeit für die Anwendung des D1 Standards (Ballastwasseraustausch) bis zur verbindlichen Anwendung des D2 Standards (Ballastwasserbehandlung) nochmals um weitere 2 Jahre verlängert. Die Ballastwasserkonvention von 2004 am 08.09.2017 verbindlich in Kraft getreten. Es soll aber in den ersten zwei Jahren nach dem Inkrafttreten der Ballastwasserkonvention kein vorhandenes Schiff den Einbau einer zugelassenen Ballastwasserbehandlungsanlage durchführen müssen. Hiermit kam das MEPC der Forderung von internationalen Reedereiverbänden und einigen Flaggenstaaten nach verlängerten Übergangszeiten entgegen. Der Grund hierfür ist, dass für Schiffe, welche Häfen der USA anlaufen, derzeit noch zu wenige Ballastwasserbehandlungsanlagen mit einer Zulassung der US Küstenwache (USCG-Zulassung) auf dem Markt verfügbar sind. Viele Anlagenhersteller erhalten auf Grund des aufwendigen Testverfahrens erst im Jahr 2018 und 2019 ihre USCG-Zulassungen. Da die Anwendung des D2 Standards an die Laufzeit des IOPP Zeugnisses gekoppelt ist, ergibt sich jetzt eine Übergangszeit bis spätestens zum 07.09.2024. Diese Änderungen müssen allerdings auf der nächsten MEPC Sitzung im April 2018 noch formell angenommen werden. Weiterhin wurden auch die überarbeiteten Richtlinien zum Ballastwasseraustausch (G6), zum Risiko Management (G7) und die Zulassungsvorschriften für Ballastwasserbehandlungsanlagen in einem verbindlichen Code (G8) vom MEPC angenommen.

Weitere wesentliche Ergebnisse der 71. MEPC Sitzung wurden am 7. Juli 2017 durch die folgenden Entschlüsse angenommen:

### Entschlüsselung MEPC.286(71), Änderungen der Anlage VI, Einrichtung der Nord- und Ostsee als Emissionsschutzgebiete für Stickoxide sowie die Änderung der Bunkerlieferbescheinigung hierzu

Neue Schiffe mit Kiellegung ab dem 01.01.2021 und einer Antriebsleistung ab 750 kW müssen eine Abgaszertifizierung nach dem TIER III des IMO NOx Codes nachweisen. Hierzu werden Abgasreinigungsanlagen zur Stickoxidreduzierung wie SCR Katalysatoren und Abgasrückführungen eingebaut oder die Schiffe werden mit LNG als Brennstoff betrieben.

### Entschlüsselung MEPC.287(71), Umsetzung der Ballastwasser Konvention

Im Nachgang zu der bei MEPC 70 bereits angenommenen überarbeiteten Prüfvorschriften für Ballastwasserbehandlungsanlagen (G8) und noch rechtzeitig vor dem Inkrafttreten der internationalen Ballastwasserkonvention treten diese Prüfvorschriften jetzt in Form eines verbindlichen Codes in Kraft.

### Entschlüsselung MEPC.288(71), Richtlinien für den Ballastwasseraustausch (G6)

Die bestehende G6 Richtlinie war bereits von 2005 und deren Überarbeitung war durch technische Neuentwicklungen sowie die Änderungen der Ballastwasserkonvention notwendig geworden. Die Arbeiten hierzu hat die Ballastwasser-Arbeitsgruppe des MEPC durchgeführt.

### Entschlüsselung MEPC.289(71), Richtlinien für ein Risiko Management nach der Regel A-4 der Ballastwasserkonvention (G7)

Die bestehende G7 Richtlinie von 2007 ist durch neuere biologische Bewertungsverfahren sowie die Änderungen der Ballastwasserkonvention veraltet und deren Überarbeitung hierzu wurde durch die Ballastwasser-Arbeitsgruppe beim MEPC durchgeführt.

### Entschlüsselung MEPC.290(71), Zeitraum zu Sammeln von Erfahrungen mit der Ballastwasserkonvention

Mit dieser Entschlüsselung gibt es einen noch näher zu spezifizierenden Zeitraum, ab der Anwendung des D2 Standards nach dem Inkrafttreten der Ballastwasserkonvention. Hierbei sollen die Ergebnisse von Kontrollen von Ballastwasserbehandlungsanlagen und Ballastwasseranalysen nur zu Informationszwecken verwendet werden sollen. Es soll weiterhin auch von Strafverfolgungsverfahren gegen die Schiffe abgesehen werden und stattdessen sollen die Ergebnisse dieser Überprüfungen an die IMO weitergeleitet werden.

### EntschlieÙung MEPC.291(71), Richtlinien für zusätzliche Aspekte nach dem NOx Code bei der Zulassung von Schiffsdieselmotoren zusammen mit SCR Katalysatoren

Mit dem Inkrafttreten der Emissionssondergebiete für Stickoxide werden vermehrt Schiffsdieselmotoren mit einem SCR Katalysator ausgerüstet, welcher nach dem Tier III zu zertifizieren ist. Hierzu sind entsprechende Anpassungen bei der Anwendung des NOx Codes zu berücksichtigen, welche bisher noch nicht relevant waren.

### EntschlieÙung MEPC.292(71), Richtlinien für Verwaltungen bei der Überprüfung von Schiffsbrennstoffverbräuchen

Nach dem ab 2019 in Kraft tretenden IMO Verfahren zur Erfassung der Brennstoffverbräuche, müssen die Flaggenstaatsverwaltungen die Gesamtverbräuche ihrer Flotte an die IMO melden. Diese Richtlinie gibt Hinweise und Empfehlungen, wie dieses durchgeführt werden kann und wie die Weiterleitung an die IMO erfolgen kann.

### EntschlieÙung MEPC.293(71), Richtlinien für die Entwicklung und die Anwendung von Datenbanken zur Ermittlung der Schiffsverbräuche

Die Richtlinie gibt Hinweise und Empfehlungen für Reedereien, wie Datenbanken für die Ermittlung ihrer jährlichen Schiffsverbräuche angelegt werden und wie diese an die Flagge weitergeleitet werden können.

### EntschlieÙung MEPC.294(71), Ausweisung des Tubbataha Riff National Parks als besonderes schützenswertes Seegebiet

Der Tubbataha Riff National Park auf den Philippinen wird von der IMO als besonderes schützenswertes Seegebiet anerkannt.

### EntschlieÙung MEPC.295(71), Richtlinien von 2017 für die Umsetzung der Anlage V von MARPOL

Durch aktuelle Änderungen der Anlage V von MARPOL (Schiffsmüll) und der zugehörigen Tagebücher war eine Überarbeitung der Richtlinien hierzu notwendig geworden.

### Ausschuss „Ship Systems and Equipment“ (SSE)

Vom 20. bis 24.03.2017 fand die Sitzung des Unterausschusses SSE 4 bei der IMO in London statt.

#### Goal Based Standards:

SSE 3 hatte 17 „Funktionale Anforderungen“ für das neue Konzept nach den ‚Goal Based Standards‘ zur Regelentwicklung für Kapitel III, Rettungsmittel, definiert und nach der zwischenzeitlichen Arbeit durch die ‚Correspondence Group‘ führte es nun bei SSE 4 zu insgesamt 13 abgestimmten ‚Funktionalen Anforderungen‘ (FR). Die Erarbeitung von ‚Erwarteten Leistungskriterien‘ (EP) wurde weiter vorangetrieben.

#### Lüftung in Rettungsbooten:

Der Untersuchungsbericht des unter Bahamas gefahrenen und durchgebrochenen Containerschiffes MOL COMFORT im Jahre 2013 im Indischen Ozean führte zu hohen physischen Belastungen während der Rettung in vollständig geschlossenen Rettungsbooten. Dieser Punkt des ungenügenden Mikroklimas sollte weiter untersucht werden. MSC 97 befasste sich mit Vorschlägen zur Änderung des LSA-Codes und der Prüfnorm MSC.81(70), die eine motorbetriebene Lüftung vorsehen und den CO2 Gehalt reduzieren sollte, um die Gefahr von Überhitzung zu vermeiden. MSC 97 hat entschieden, dass zunächst einmal nur vollständig geschlossene Rettungsboote priorisiert werden sollten, bevor auch alle Überlebensfahrzeuge betrachtet werden könnten. Auf die zu Grunde liegenden Parameter konnte sich der Unterausschuss nicht einigen. In einer zwischenzeitlichen Arbeit durch die ‚Correspondence Group‘ sollte die Basisarbeit fortgesetzt werden und das Thema wird bei SSE 5 wieder weiter behandelt.

#### Freifallrettungsboote: Simuliertes Abwerfen (Launching):

Im Rahmen des bisherigen MSC.1/Circ.1206, Rev.1 und der neuen EntschlieÙung MSC.402(96) wurde ein neues Zirkular erarbeitet, in dem die geforderten Übungen der Besatzungen für einen simulierten Abwurf enthalten sind. Übungs- und Erprobungsregime wurden strikt getrennt.

#### Bereitschaftsboote:

Die bisherigen flaggenstaatlichen Ausnahmeregelungen für Frachtschiffe im Hinblick auf die das manuelle Ausschwingen von Aussetzvorrichtungen für Bereitschaftsboote wurden überarbeitet und beschlossen. Damit ist die bisherige Regelung für Frachtschiffe unter deutscher Flagge durch eine internationale Regelung abgelöst worden. Das SLS.14/Circ.159 (GER) ist somit ersetzt worden. Die früheren technischen Bedingungen an die Aussetzvorrichtungen sind übernommen worden und fließen nun vorbehaltlich der Zustimmung bei MSC 99 in den LSA-Code unter Ziffer 6.1.1.3 ein. SSE 5 wird hierzu aber noch einmal eine mögliche Änderung betrachten müssen.

### Zeitplan für Polar-Code:

Zur weiteren und notwendigen Änderung des Polar-Codes im Hinblick auf die Ausrüstung mit Rettungs-/Überlebensmitteln und das grundsätzliche Überleben in Polargebieten wurde ein Fahrplan für die nächsten Sitzungen erstellt, da der Polar Code hier leider keine Konkretisierungen beinhaltet.

### Schiffssicherheitsausschuss (MSC)

Vom 07. bis 16. Juni 2017 fand die Sitzung des Ausschusses MSC 98 bei der IMO in London statt.

### Entschlüsse MSC.423.(98) und MSC.424(98) zur Änderung des HSC-Codes 1994 und 2000:

**HSC-Code 1994:** Auf Schiffen unter 20 m Länge kann das Bereitschaftsboot entfallen, wenn die Anforderungen der Absätze 8.10.1.5.1 bis 8.10.1.5.3 eingehalten werden und eine Person aus dem Wasser in horizontaler bzw. nahezu waagerechter Position (MSC.1/Circ.1185, Rev. 1) gerettet werden können.

**HSC-Code 2000:** Auf Schiffen unter 30 m Länge kann das Bereitschaftsboot entfallen, wenn die Anforderungen der Absätze 8.10.1.5.1 bis 8.10.1.5.3 eingehalten werden und eine Person aus dem Wasser in horizontaler bzw. nahezu waagerechter Position (MSC.1/Circ.1185, Rev. 1) gerettet werden können.

Beide Änderungen treten ab 01.01.2020 in Kraft.

### Entscheidung MSC.425.(98) zur Änderung des LSA-Codes:

Kapitel VI, Aussetz- und Einbootungsvorrichtungen: Hier wurde für Winden und deren Bremsen Unstimmigkeiten zwischen LSA-Code und Prüfnorm MSC.81.(70) behoben.

Die Änderung tritt ab 01.01.2020 in Kraft.

### Entscheidung MSC.427.(98) zur Änderung des der Prüfnorm MSC.81/870):

Kapitel VI, Aussetz- und Einbootungsvorrichtungen: Hier wurde für Winden und deren Bremsen Unstimmigkeiten zwischen LSA-Code und Prüfnorm MSC.81.(70) behoben.

Die Änderung tritt ab 01.01.2020 in Kraft.

### Gefahrenabwehr:

MSC 98 verabschiedete MSC-FAL.1/Circ.3, Richtlinien für ‚Maritimes Cyber Risiko Management‘. Diese Richtlinie hat keinen verbindlichen Charakter und ist empfehlender Natur. Es wurde diskutiert, inwieweit diese Richtlinie nicht auch im ISM Code implementiert werden könnte.

### Entscheidung MSC.428(98): ‚Maritimes Cyber Risiko Management‘

Diese Richtlinie ist nicht verbindlich und Internet Risiken sollten in ISM Systemen nicht später als das erste Office Audit nach dem 01.01.2021 Berücksichtigung finden.

Aus der SSE 4 Arbeit sind folgende Ergebnisse durch MSC 98 beschlossen worden:

### Entscheidung MSC.435(98), Änderungen zum MODU-Code von 2009:

- MSC.1/Circ.1578 – Guidelines on safety during abandon ship drills using lifeboats
- MSC.1/Circ.1579- amendments to the guidelines for developing operation and maintenance manuals for lifeboats systems
- MSC.1/Circ.1580 – Guidelines for vessels with dynamic positioning (DP) systems
- MSC.1/Circ.1582 – unified interpretations of Chapter 15 of the FSS
- MSC.1/Circ.1581 – Unified interpretations of SOLAS Chapter II-2 (fire integrity of the bulk
- MSC.1/Circ.1583 - Unified interpretations of SOLAS Chapter II-2
- MSC.1/Circ. 1275/Corr.1 – Clarification of the application of SOLAS reg. II-2/20.6.2 and MSC.1/Circ.1275 regarding the arrangement of portable fire extinguishers for ro-ro spaces and vehicle spaces
- Corrigendum zu MSC.1/Circ.1398 – Mechanical, hydraulic and electrical independency of steering control systems
- MSC.1/Circ.1584 – Amendments to MSC.1/Circ.1392 on Replacement of non-corrosion resistant components fitted outside a lifeboat
- Corrigendum to MSC resolution MSC.402(96)
- Draft Assembly Resolution on Escape route signs and equipment location markings
- Draft amendments to the 2001 FTP code Table, annex 3 table 1

### ‚Safety Level Approach‘ zur Regelentwicklung und im Hinblick auf SOLAS Kapitel III:

Die IMO möchte gerne zur Regelentwicklung das Konzept des sogenannten ‚Safety Level Approach‘ nutzen. Hierzu werden zuerst die Gefährdungen identifiziert die dann im Durchlauf verschiedener Stufen zu einer Regelentstehung führen sollen. MSC 98 hat hervorgehoben, dass konventionelle, beschreibende Anforderungen / Vorschriften nicht dadurch ersetzt werden sollen. Vielmehr sind ‚Funktionale Anforderungen‘ und deren ‚Erwartete Leistungs-Kriterien‘ weiter festzulegen.

Die SSE 4 Ergebnisse hierzu wurden diskutiert und die Arbeiten hierzu werden fortgeführt.

### Formal Safety Assessment:

MSC 98 hat die Änderungen für „MSC-MEPC.2/Circ.12/Rev.1, Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO Rule-making process Appendix 10, Figure 2“ angenommen und beschlossen, vorbehaltlich der Zustimmung durch MEPC 71.



2017 wirkten erstmals alle Maßnahmen des Gesamtpaketes zur Stärkung der deutschen Flagge.

# Einflaggung

## Bundesregierung fördert die deutsche Flagge

Im Januar 2017 trat der letzte Baustein des Maßnahmenpaketes der Bundesregierung zur Stärkung der deutschen Flagge in Kraft. Seitdem erstattet der Bund die Arbeitgeberanteile für alle in Deutschland sozialversicherungspflichtigen EU-Seeleute zu 100 Prozent. Die Förderung war zuvor von der EU-Kommission als zulässige Beihilfe genehmigt worden. Aus diesem Anlass machte der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, die Bedeutung der deutschen Flagge deutlich:

*„Zur international wettbewerbsfähigen Gestaltung der deutschen Flagge entlasten wir die Seeschifffahrt deshalb um deutlich mehr als 100 Millionen Euro pro Jahr. Mit der Stärkung der deutschen Flagge setzen wir ein klares Signal zur Zukunftssicherung maritimer Ausbildung und Beschäftigung. Maritime Kompetenz ist für den Schifffahrtsstandort Deutschland unerlässlich.“*

Bund und Länder hatten gemeinsam beschlossen, bereits zur Jahresmitte 2016 den Lohnsteuereinbehalt von 40 Prozent auf 100 Prozent zu erhöhen. Gleichfalls wurden die Nationalitätenvorgaben in der Schiffsbesetzungsverordnung reduziert.

Auf der 10. Nationalen Maritimen Konferenz in Hamburg im April 2017 hatte die Bundeskanzlerin zudem die Reeder aufgerufen, ihre Schiffe vermehrt unter deutscher Flagge zu betreiben. Vor über 750 Teilnehmern machte sie deutlich, wie wichtig der Erhalt des maritimen Know-Hows für den Wirtschaftsstandort Deutschland sei. In ihrer halbstündigen Rede war Frau Dr. Merkel auch auf das Thema Einflaggungen eingegangen:

*„Schön wäre es auch, wenn in unseren Häfen noch mehr Schiffe auch unter deutscher Flagge ein- und ausfahren würden. Deutschland ist nämlich eine der größten Schifffahrtsnationen der Welt und wir würden uns freuen, wenn sich das auch unter der Beflaggung widerspiegelt.“*

## Reedereien flaggen vereinzelt ein

2017 kündigte die Reederei Hamburg-Süd an, ihre 18 Großcontainerschiffe auszuflaggen. Grund dafür war die Übernahme durch die dänische Reederei Maersk.

Erfreulich waren gleich sechs Einflaggungen von Schwergutschiffen der Hamburger Reederei SAL Heavy Lift GmbH. Diese Spezialschiffe wurden größtenteils von der Hamburger Sietas-Werft gebaut und fuhren zum Teil schon früher einmal unter schwarz-rot-gold. Die Reederei, die seit 2017 Teil der Bremer Unternehmensgruppe Harren & Partner ist, betonte in ihren Statements ihren Stolz, ihre Dienstleistungen und Produkte nun mit dem „Made in Germany“-Prädikat versehen zu können.

Zuvor hatte die Reederei Oltmanns aus Stade bereits zwei Großcontainerschiffe eingeflaggt.

Die Auswirkungen der Entlastungsoffensive für die deutsche Flagge werden in regelmäßigen Abständen im Rahmen des Maritimen Bündnisses einem Monitoring unterzogen und 2020 evaluiert.



### Nur noch geringer Rückgang der deutschen Handelsflotte

Die jahrelange Schifffahrtskrise hat nicht nur zu Insolvenzen und Zusammenschlüssen von Reedereien geführt, sondern hinterlässt auch ihre Spuren in dem Bestand der Handelsflotte unter deutscher Flagge. Immerhin konnte der deutliche Abwärtstrend der letzten Jahre fast gestoppt werden und die Zahl der deutschflaggen Handelsschiffe blieb mit 326 Schiffen annähernd konstant (- 1,2% im Vergleich zum Vorjahr). Gegenüber 2016 fuhren 11 Containerschiffe weniger unter deutscher Flagge.

Schiffsgattung	Anzahl		Veränderung in %	BRZ		Veränderung in %
	31.12.2016	31.12.2017		31.12.2016	31.12.2017	
Trockenfrachter	215	208	-3,3%	9119638	8712944	-4,5%
Tankschiff (einschließlich Gas-, Chemikalien- und Produktentanker)	32	34	6,3%	368127	411164	11,7%
Fahrgastschiffe	83	84	1,2%	25879	26187	1,2%
Handelschiffe insgesamt (ohne Seefischerei)	330	326	-1,2%	9513643	9150295	-3,8%

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



© Fotolia.com/Björn Wylezich

### Unterschiedliche Entwicklung in der Seefischerei

In der Seefischerei gab es - wie 2016 auch - wieder Licht und Schatten. Die Ostseefischer konnten den Rückgang der Dorschquote von über 50% nur schwer verkraften. Die Krabbenfischerei profitierte dagegen von weiterhin hohen Preisen bei vergleichsweise geringen Fängen.

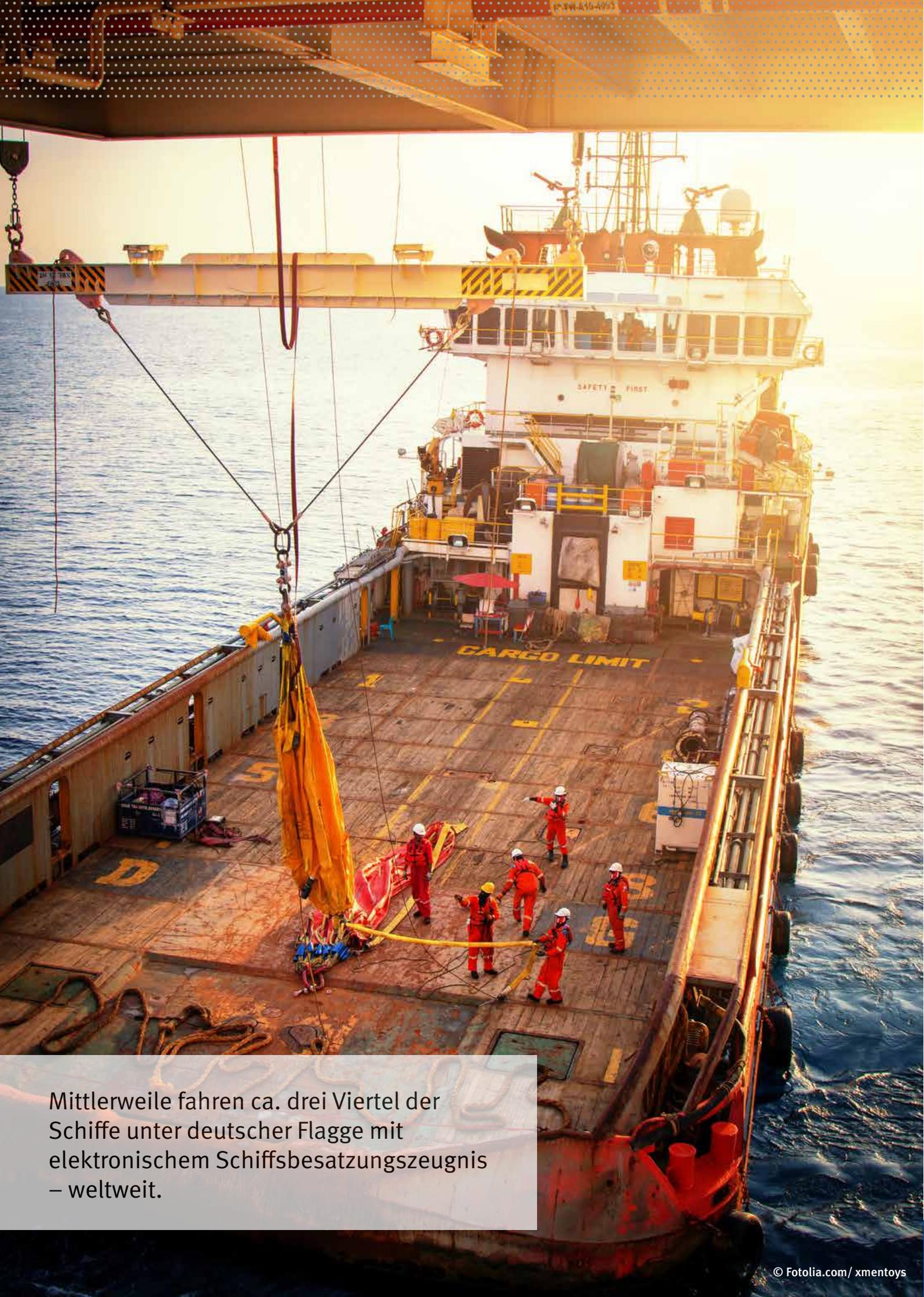
In der Kleinen Hochseefischerei verjüngte die Deutsche Fischfang-Union (DFFU) ihre Flotte. Mit der „Cuxhaven“ und der „Berlin“ gingen 2017 zwei moderne Hecktrawler in Fahrt, die zuvor auf einer norwegischen Werft gebaut worden waren. Die jeweils 40 Millionen teuren Neubauten setzen hohe Standards bei der Ausstattung und ihren Umwelteigenschaften.

Bereich	Fahrzeuge	BRZ	kW
Große Hochseefischerei	12	42.339	39.931
<b>Kutter- und Küstenfischerei</b>			
Baumkurrenkutter	215	10.773	46.124
Kutter passive Fischerei	16	1.380	3.717
Sonstige	54	5.756	14.096
Kleine Küstenfischerei	1.069	2.634	26.707
Muschelfahrzeuge	7	1.836	4.646
<b>Gesamt</b>	<b>1.373</b>	<b>64.718</b>	<b>135.221</b>

Die deutsche Fischereiflotte - Stand 31.12.2017

### Menschen der deutschen Flagge

Schifffahrt wird von Menschen gemacht. Seit 2017 gibt es daher eine neue Rubrik auf der Website der deutschen Flagge: „Menschen der deutschen Flagge“. In loser Reihenfolge werden dort Persönlichkeiten vorgestellt, die eng mit der Seeschifffahrt unter deutscher Flagge verbunden sind. Den Anfang machte Monika Breuch-Moritz, Präsidentin des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Die neue Rubrik ist auf der Startseite von [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de) zu finden.



Mittlerweile fahren ca. drei Viertel der Schiffe unter deutscher Flagge mit elektronischem Schiffsbesatzungszeugnis – weltweit.

# Elektronische Schiffssicherheitszeugnisse – Die Erfolgsgeschichte geht weiter

Seit dem 1. Januar 2015 bietet die DS an, Sicherheitszeugnisse für Schiffe in der nationalen Fahrt in elektronischer Form auszustellen. Die Reederei erhält dabei nur noch eine Identifikationsnummer, mit der sie das Zeugnis auf der Internetpräsenz der deutschen Flaggenstaatsverwaltung [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de) abholen kann. Auf diesem Wege kann das Zeugnis nötigenfalls bei Kontrollen von der Wasserschutzpolizei direkt in der Datenbank der BG Verkehr 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 1.1.2016 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. drei Viertel der Schiffe unter deutscher Flagge mit elektronischem Schiffsbesatzungszeugnis – weltweit.

2017 hat auch das BSH begonnen, Haftungsbescheinigungen elektronisch auszustellen. Um ein einheitliches Erscheinungsbild der deutschen Flaggenstaatverwaltung zu gewährleisten, haben DS und BSH sich auf ein gemeinsames Zeugnisformat und ein gemeinsames Begleitschreiben zur Mitführung an Bord geeinigt. Die neuen Muster wurden in der IMO-Datenbank GISIS hinterlegt.

Das deutsche Vorgehen hat das Interesse vieler anderer Flaggenstaatverwaltungen in der EU erregt und die DS wurde gebeten, im Zusammenwirken mit dem BMVI zwei Informationsveranstaltungen zur Ausstellung elektronischer Zeugnisse durchzuführen, die sehr gut angenommen wurden.

**Bundesrepublik Deutschland**  
**BG Verkehr - Dienststelle Schiffsicherheit**

*Federal Republic of Germany*  
*BG Verkehr - Ship Safety Division*

**Schiffsbesatzungszeugnis**  
*Minimum Safe Manning Document*

Angewandt im Namen der Bundesrepublik Deutschland von der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation nach Maßgabe der Bestimmungen von Regel V14(2) des Internationalen Übereinkommens von 1974/88 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, in der jeweils geltenden Fassung.  
 Issued under the provisions of Regulation V14(2) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974/88, as amended, under the authority of the Government of the Federal Republic of Germany by the Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation.

---

Name des Schiffes: **SAMPER 123** Schiffart: **Andere Frachtschiff**

IMO-Nr.: **000000** Unterweisungsplatz: **DDDD2**

IMO-Nr. (Distinctive number or letters)

---

Bruttorennzahl: **-** Hauptantriebsleistung: **942 kW** Zulassene unbesetzte Maschinenraum: **UMS**

Gross-Tonnage (Main Propulsion Power) Zulassene unbesetzte Maschinenraum: **UMS** (Temporarily Unattended Machinery Space)

---

Eintragungsbereich: **weltweite Fahrt** Zulassene unbesetzte Maschinenraum: **UMS**

Trading Area (unlimited voyage) Temporarily Unattended Machinery Space

---

Betriebsendes Unternehmen: **Schiffahrts KG**

Operating Company

Auf Seezeiten gilt das in diesem Dokument genannte Schiff als ausreichend besetzt, wenn auf ihm mindestens die in der nachstehenden Tabelle vermerkte Schiffbesatzung vorhanden ist.  
 The ship named in this document is considered to be safely manned if, when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades / capacities of personnel specified in the table below.

Dienstgrad / Anzahl / erforderliches Befähigungszeugnis gem. STCW-Übereinkommen			
Grade or capacity / number of persons / certificate acc. to STCW Convention			
Kapitän	1	Leiter der Maschinenanlage	1
Erster Offizier	2	Zweiter Offizier	2
Chief Mate	2	Second Engineer Officer	2
Nachrichtendienst-Offizier	2	Techn. Wachoffizier	2
Navigationsoffizier	2	Techn. Wachoffizier	2
Schiffschreiber	3	Elektronische Fachoffizier	3
General Purpose Rating	3	Schiffschreiber	3
Schiffmann Deck (wachhabend)	-	Schiffmann Maschine (wachhabend)	-
Rating Deck (watchkeeping)	-	Rating Engine (watchkeeping)	-
Schiffmann Deck	-	Schiffmann Maschine	-
Rating Deck	-	Rating Engine	-
Koch	-		-
Cook	-		-
<b>Gesamtzahl: 0</b>			
<b>Tonnage</b>			

Etwas besondere Anforderungen oder Bedingungen:  
 Special requirements or condition, if any:

---

Angewandt in Hamburg am: **28.11.2017** Gültig bis: **31.10.2018**

Issued at Hamburg on: Valid until:

Hans-Joachim Wiegmann  
 Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft  
 Post-Logistik Telekommunikation  
 - Dienststelle Schiffsicherheit -

Nationales Recht (national law)

1) E.U. R.W.R.-Staatsangehöriger

2) E.U. R.W.R.

3) Oder Auszubildender zum Schiffsmaschinist im zweiten oder dritten Ausbildungsjahr

4) Or person/paper trainee in the 2nd or 3rd training year

SIG: 11/2017

TID: MS/M2/7831/1712/593

Vertriebskanal: [www.deutsche-flagge.de](http://www.deutsche-flagge.de)

oder / or

☎ +49 40 343 37-100

Dieses Dokument ist elektronisch und kann elektronisch oder als gedruckte Papierkopie eingesehen, in an Unbeschädigt oder Siegel gültig.  
 This document is valid electronically and may be presented electronically or as printed paper copy. It is valid without signature or seal.



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 Handwerkszeug 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.

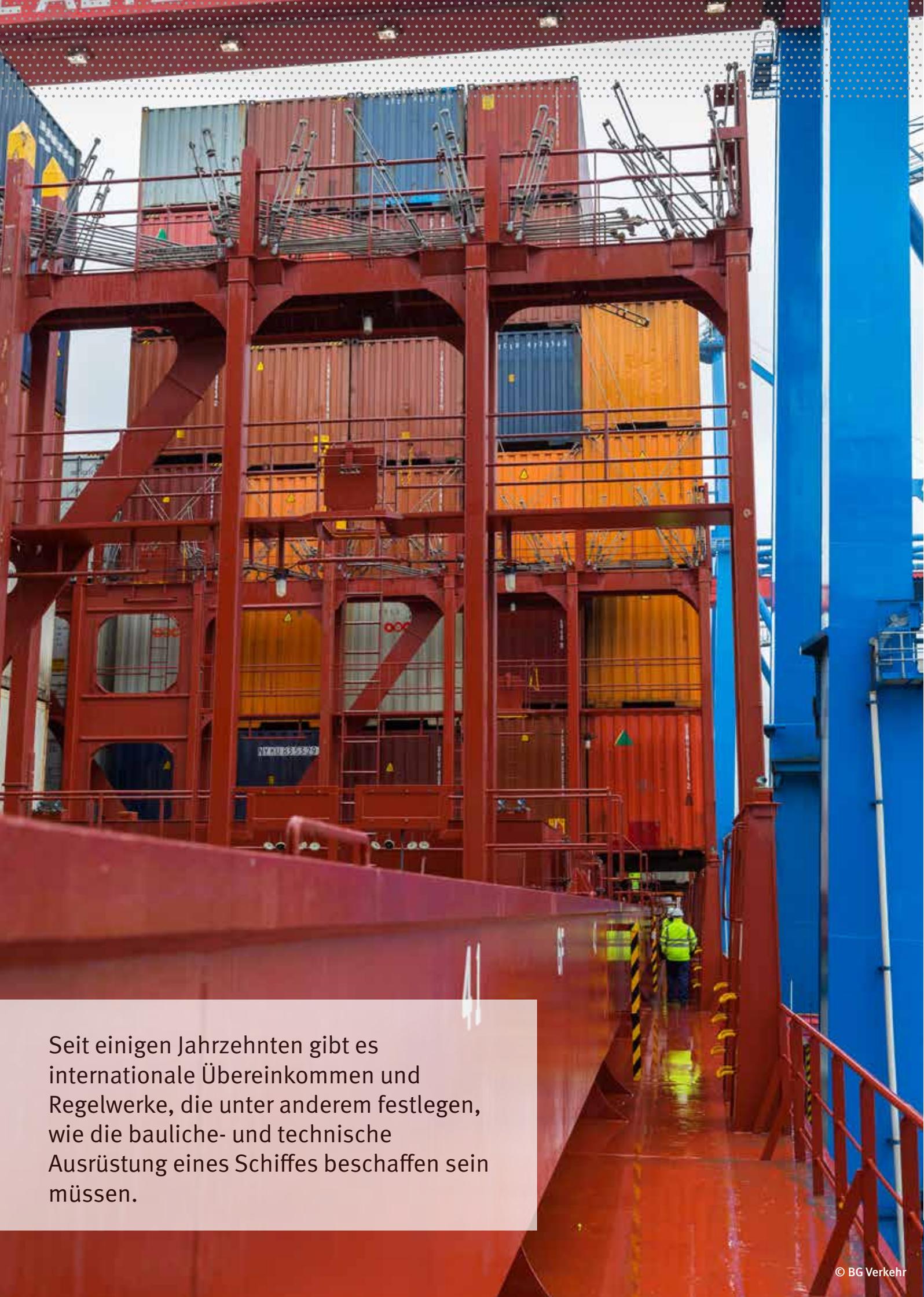


© BG Verkehr

## 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](http://www.deutsche-flagge.de/de/bau-und-ausruestung) zu erreichen.



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

# Hafenstaatkontrolle – Kontrolle der Einhaltung von 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 BMVI ist 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 DS 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. und diese einen bestimmten Anteil an der Welttonnage repräsentieren. 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 AFS 2001 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 16.08.2014 in Kraft.

Die Hafenstaatkontrollrichtlinie wurde aufgrund der Einführung des Seearbeitsübereinkommens zum 20.08.2013 überarbeitet.

## 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 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 leider 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.

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](http://www.tokyo-mou.org)
- Caribbean Memorandum of Understanding: [www.caribbeanmou.org](http://www.caribbeanmou.org)
- Viña del Mar Agreement Latin American Region: <http://200.45.69.62/>
- Indian Ocean Memorandum of Understanding: [www.iomou.org](http://www.iomou.org)
- Black Sea MOU: [www.bsmou.org](http://www.bsmou.org)
- Riyadh MoU: [www.riyadhmou.org](http://www.riyadhmou.org)
- Mediterranean MoU: [www.medmou.org](http://www.medmou.org)
- Abuja MoU: [www.abujamou.org](http://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. Die Datenbank bildet das Herz der Hafenstaatkontrolle.

Sie wurde von der EMSA (European Maritime Safety Agency) in Lissabon in Zusammenarbeit mit Paris MoU erstellt und wird auch weiterhin von der EMSA in Zusammenarbeit mit

den Mitgliedsstaaten des Pariser Übereinkommens weiterentwickelt und gepflegt.

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 sie sozusagen einen Bonus: sie werden deutlich weniger häufig kontrolliert. Dies kann im Extremfall annähernd drei Jahre kontrollfreie Zeit bedeuten.

## 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.



© Dienststelle Schiffssicherheit

#### Im Jahr 2017 wurden:

- 935 solche Zwischenfallmeldungen bearbeitet.
- 225 Einträge in die PSC Datenbank THETIS getätigt, die das jeweilige Schiff für eine Kontrolle markiert.
- 181 Hafenstaatkontrollen wurden aufgrund solcher Meldungen in deutschen Häfen durchgeführt.

#### Meldungen von anderen Stellen:

- 454 Wasserschutzpolizei
- 231 Verkehrszentralen
- 135 Maritimes Lagezentrum
- 122 Hafenbehörden, Agenturen, Besatzungen
- 23 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 Besichtigter 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.



© Dienststelle Schiffssicherheit

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 verstoßen, 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 Management System 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:		
Safety of Navigation	5565 Mängel	13,66 %
Fire Safety	5320 Mängel	13,06 %
Labour conditions, Health protection		
medical care	3401 Mängel	8,35 %
Life saving appliances	3285 Mängel	8,06 %
Documentation/ Certification	2751 Mängel	6,75 %

Aufteilung bezogen auf einzelne Mängel		
ISM	1774 Mängel	4,35 %
Fire Protection	1024 Mängel	2,51 %
Nautical Publications	929 Mängel	2,28 %
Charts	797 Mängel	1,96 %
Voyage Plan	594 Mängel	1,46 %

### Hafenstaatkontrollen im Paris MoU und in deutschen Häfen

Im Jahr 2017 wurden

- 1121\* Kontrollen durchgeführt (Vorjahr 1149.) etwa die Hälfte der Schiffe wiesen Mängel auf
- 48 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 51), dies entspricht einer Festhaltequote von etwa 4,3 % (Paris MoU 3,82 %)

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

### Hafenstaatkontrollen im Gesamtbereich des Paris MOU

- 17.916 Schiffe wurden überprüft (Vorjahr 17.828)
- 685 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 675)

Anzahl der Kontrollen und Festhaltungen in den Mitgliedsstaaten		
Mitgliedsstaat	Anzahl PSC	Festhaltungen
Belgien	961	23
Bulgarien	288	9
Dänemark	471	0
Deutschland	1121	48
Estland	202	0
Finnland	282	1
Frankreich	1140	32
Griechenland	1016	66
Irland	288	8
Island	60	2
Italien	1464	93
Kanada	1150	21
Kroatien	323	11
Lettland	290	4
Lithauen	239	2
Malta	211	5
Niederlande	1264	32
Norwegen	557	6
Polen	502	18
Portugal	499	7
Rumänien	510	58
Russische Föderation	1337	126
Schweden	562	10
Slovenien	132	2
Spanien	1562	39
Vereinigtes Königreich	1363	51
Zypern	122	11

Verteilung der Festhaltungen in Bereich des Memorandums		
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
2017	685	3,82

#### 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 Besichtigter der DS führten die vorgeschriebenen Inspektionen auf Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen nach den Vorgaben der Richtlinie durch.

Üblicherweise werden die Besichtigter 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 verfügten 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 2017 wurden 33 Schiffe im Bereich des Paris MoU mit einem Anlaufverbot belegt, die meisten davon aufgrund von Mehrfachfesthaltungen in den letzten drei Jahren.

## 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 aktuellen Listen basieren auf den Kontrollergebnissen der Jahre 2014 bis 2016 und sind seit 01.07.2017 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 vordersten 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 American Bureau of Shipping (ABS),

Weiterhin wurden

- Lloyd's Register
- Det Norske Veritas Germanischer Lloyd AS (DNV GL),
- Bureau Veritas (BV),
- Korean Register of Shipping (KR),
- Registro Italiano Navale (RINA),
- China Classification Society (CCS),
- Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK),
- Turkish Lloyd (TL) und das
- Russian Maritime Register of Shipping (RMRS)

bei den anerkannten Organisationen mit hoher Leistung gelistet.

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

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

Auch im vierten 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 1073 durchgeführten Hafenstaatkontrollen auf Schiffen, die unter die Regelungen der MLC 2006 fallen, wurden im vergangenen Jahr 430 MLC Mängel festgestellt, diese betrafen etwa ein Drittel der inspizierten Schiffe.

Dabei wurden 48 Schiffe festgehalten, davon 19 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 Schifffsicherheit“ 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 drei Beschwerden ein, deutlich weniger als im Vorjahr.

Da die Anzahl der bei den Hafenstaatkontrollen festgestellten Verstöße nahezu unverändert ist, liegt der Grund für die zurückgegangene Anzahl von Beschwerden unter Umständen in den sich weiter verschärfenden Wettbewerbsbedingungen auf dem Arbeitsmarkt für Seeleute und die damit im Zusammenhang stehenden Restriktionen.

Häufigkeit der festgestellten Mängel nach Kategorien (Deutschland)	
Kategorie	Anzahl
MLC Zeugnisse und Dokumente	3
Mindestalter	2
Ärztliches Zeugnis	12
Befähigungen der Seeleute	0
Beschäftigungsverträge	7
Inanspruchnahme eines bewilligten oder zugelassenen oder geregelten privaten Anwerbungs- oder Arbeitsvermittlungsdienstes	1
Arbeits- oder Ruhezeiten	18
Besatzungsstärke des Schiffes	0
Unterkünfte	37
Freizeiteinrichtungen an Bord	0
Sanitäre Einrichtungen	19
Verpflegung einschließlich Bedienung	112
Gesundheit und Sicherheit und Unfallverhütung	215
Medizinische Betreuung an Bord	17
Beschwerdeverfahren an Bord	4
Zahlung der Heuern	3
<b>Zahlung der Heuern</b>	<b>430</b>

© Fotolia.com/marco



Festhaltegründe nach MLC 2006 (Topp 5 Paris MoU)	Anzahl	in %
Ausstehende Heuerzahlung	50	11,5
Arbeitsverträge/Heuerverträge	40	9,2
Falsche Kalkulation der Heuer	14	3,2
Maschinenraumzustand	17	3,9
Sanitäre Anlagen	21	4,8

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

Dieses Thema wurde aufgrund einer hohen Anzahl an Mängeln (über 6 % aller Mängel) in diesem Bereich in vergangenen Jahren ausgewählt.

Die Fragen und Themen wurden in Zusammenarbeit mit dem Memorandum Tokyo MoU unter der Leitung von China ausgearbeitet. Die Koordination und die Auswertung im Bereich des Paris MoU wurde von Kanada übernommen.

Ziel der gezielten Kontrolle war eine Überprüfung der navigatorischen Ausrüstung, der Ausbildung und Vertrautheit der Besatzungen damit und der angemessene Einsatz bei Reisevorbereitung und Durchführung.

Insbesondere sollte überprüft werden, ob Kapitän und die Offiziere mit der Brückenausrüstung vertraut sind und in der Lage sind, damit fachgerecht umzugehen. Ein Schwerpunkt war dabei der Einsatz und der Umgang mit der Navigationsanlage ECDIS. Einige Schwächen wurden bei der Vollständigkeit und Angemessenheit der Reiseplanung erkannt. Weiterhin wurde häufiger im Umgang mit ECDIS die erforderlichen regelmäßigen Updates als Schwachpunkt erkannt.

Im Bereich des Pariser Übereinkommens wurden 4288 Schwerpunktkontrollen durchgeführt. Dabei mussten 47 Schiffe aufgrund schwerer Mängel im Zusammenhang mit dem CIC Thema festgehalten werden.



© Dienststelle Schiffssicherheit

Als Ergebnis kann dennoch zusammenfassend festgestellt werden, dass die Schifffahrt die Regeln und Anforderungen in zufriedenstellender Weise einhält.

Die Hafenstaatkontrolleure werden angehalten, weiterhin ein gutes Auge auf den Bereich Navigation bei den Überprüfungen zu werfen.

Der Bericht wird wie immer der IMO zur Information und weiteren Diskussion zugeleitet.

### 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 Systems 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.



© Dienststelle Schiffssicherheit

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 Weiterbildungsmodule 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. Wichtige Themenfelder stellen die Weiterentwicklung und die richtlinienkonforme Umsetzung des neuen Kontrollsystems 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 2017 DS detained a total of 48 ships in German ports due to major deficiencies (2016: 51).

# Annual Report Ship Safety 2017 – 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 2017 DS detained a total of 48 ships in German ports due to major deficiencies (2016: 51).

The number of inspections fell from 1149 in 2016 to 1121 in 2017.

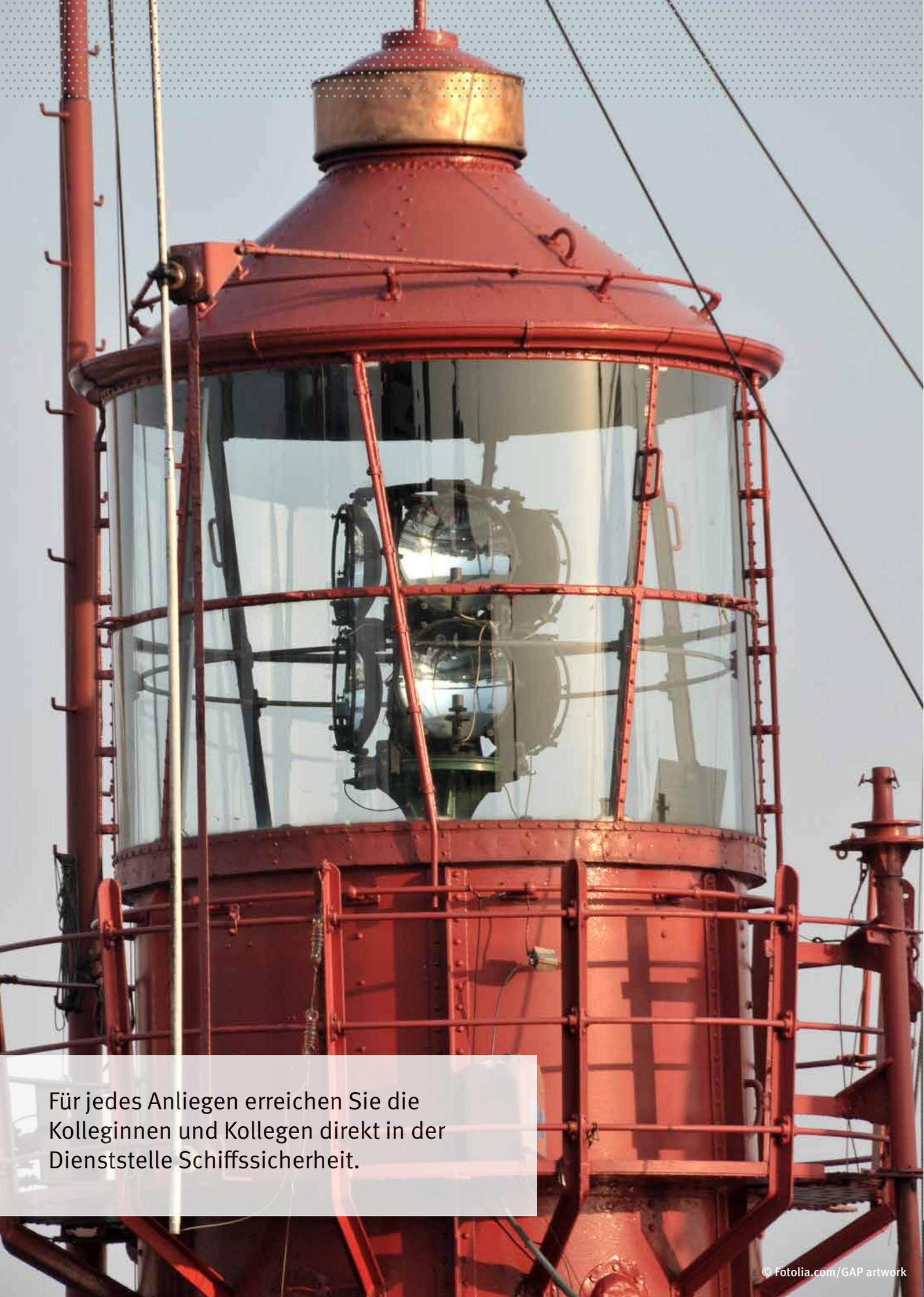
## **Testing and Certification Body**

DS is licensed to certify life saving appliances, fire protection materials and equipment and systems for the prevention of marine pollution. 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 2017, the number of medical fitness examinations was 15750 (16730 in 2016). 1828 mariners were examined abroad, mostly in Manila. 380 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, metabolic 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](mailto: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 / 36137 - (+ Durchwahl)

- 229 Schiffsbesetzung
- 296 Zeugnispool
- 297 Besichtigungen
- 222 Schiffbau
- 217 Schiffsmaschinenbau
- 319 Neubauten, Schiffseinrichtungen, Rettungsmittel
- 202 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: [psc@bg-verkehr.de](mailto:psc@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

## 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

- Kommissarisch -  
Kapt. M. Meklenburg  
Tel. 040 / 361 37-202  
Fax 040 / 36 13 72 95  
Mobil 0171 / 882 70 71

## 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

S. Vatankhah  
Tel. 040 / 361 37-200

## Einfluggungsmanagement

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

## Zeugnispool

Dipl.-Ing. A. Pohl  
Tel. 040 / 361 37-296  
Mobil 0151 / 655 307 90

## Seeärztlicher Dienst

### Leitung

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

Die Liste der Ärztinnen und Ärzte, die Seediensstauglichkeitsuntersuchungen durchführen, finden Sie unter :  
[www.deutsche-flagge.de](http://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. 040 / 3980-2323

Fax 040 / 3980-212323

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

Tel. 040 / 3980-2324

Mobil 0171 / 505 70 42

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

Tel. 040 / 3980-2322

Mobil 0171 / 607 53 52

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

Tel. 040 / 3980-2321

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](http://www.deutsche-flagge.de)