



SCHIFFS SICHERHEIT

SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT · SEE-KRANKENKASSE

Jahresbericht 2005



Fakten: Die See-BG auf einen Blick

	2004	2005
Unfallversicherung		
Versicherte	31.638	34.617
Rentenempfänger	3.563	3.456
Umlagesatz	7,5	7,3
Leistungsausgaben	37,3 Mio. Euro	35,8 Mio. Euro
Verwaltungskosten	3,5 Mio. Euro	3,4 Mio. Euro
Mitgliedsbetriebe	3.363	3.507
Krankenversicherung		
Versicherte gesamt	71.265	73.960
– Pflichtversicherte	19.759	20.951
– freiwillig Versicherte	9.127	8.827
– Rentner	25.146	26.403
– Familienangehörige	17.233	17.779
Allgemeiner Beitragssatz	12,9	12,0 (12,5 ab Jan. 06)
Leistungsausgaben	159,8 Mio. Euro	167,4 Mio. Euro
Verwaltungskosten	7,7 Mio. Euro	7,7 Mio. Euro
Pflegeversicherung		
Leistungsfälle	3.977	4.391
Beitragssatz	1,7	1,7 / 1,95 (Kinderlose)
Leistungsausgaben	19,1 Mio. Euro	19,6 Mio. Euro
Verwaltungskosten	0,9 Mio. Euro	0,9 Mio. Euro
Seeärztlicher Dienst		
Seediensttauglichkeitsuntersuchungen	17.721	20.878
Untersuchung von Seelotsen	434	289
Arbeitsmedizinische Betreuungen		
– Schiffe	230	261
– Landbetriebe	1.086	870
Messtechnische Analysen	1.605	1.794
Sozialmedizinische Gutachten		
– Unfallversicherung	3	7
– Krankenversicherung	262	140
– Pflegeversicherung	752	857
– Rentenversicherung	432	463
Sozialmedizinische Stellungnahmen		
– Unfallversicherung	90	86
– Krankenversicherung	2.916	2.721
– Pflegeversicherung	876	991
– Rentenversicherung	6.524	6.203
Seemannskasse		
Überbrückungsgeldempfänger	2.525	2.372
Neuanträge	756	435
Beitragssatz	5,5	5,0
Leistungsausgaben	17,0 Mio. Euro	17,9 Mio. Euro
Schiffssicherheitsabteilung		
Schiffsbesichtigungen	11.143	12.324
Zeugnisse und Bescheinigungen	3.563	4.671
Fahrterlaubnisscheine	716	926
Hafenstaatkontrollen	1.777	1.749

Stand 31. Dezember 2005



Jahresbericht 2005

Vorwort	4
----------------------	---

Summary	6
----------------------	---

Schiffe, Bordpersonal, Betriebe

Schiffe	8
Bordpersonal	10
Betriebe	12

Unfallversicherung

Entwicklung und Perspektiven	14
Prävention	15
Versicherungsfälle	16
Leistungen	24
Widerspruchsverfahren	25
Service	25

Seeärztlicher Dienst

Entwicklung und Perspektiven	26
Seediensttauglichkeit	26
Vorsorgeuntersuchungen	27
Infektionsschutzgesetz	27
Gefahrstoffverordnung	27
Arbeitsmedizinischer Dienst	27
Messtechnischer Dienst	28
Sozialmedizinischer Dienst	29

Krankenversicherung

Entwicklung und Perspektiven	30
Versicherungsfälle	31
Leistungen	31
Service	33

Pflegeversicherung

Entwicklung und Perspektiven	34
Versicherungsfälle	34
Leistungen	35
Service	35

Lohnausgleichskasse	36
----------------------------------	----

Seemannskasse

Entwicklung und Perspektiven	37
Leistungen	37
Beiträge	38
Satzung	38

Rentenversicherung

Fusion zur Knappschaft-Bahn-See	39
---------------------------------------	----

Schiffssicherheit	40
--------------------------------	----

Bericht aus der IMO	42
----------------------------------	----

Hafenstaatkontrolle

Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen	44
Hafenstaatkontrolle in Europa	45
Deutsche Schiffe im Spiegel der Hafenstaatkontrolle	47

Prüf- und Zertifizierungsstelle	48
--	----

Personal	50
-----------------------	----

Selbstverwaltung	51
-------------------------------	----

Anlagen

Zusammensetzung der Selbstverwaltung	54
Ansprechpartner Schiffssicherheitsabteilung	60
Ausbildung im Schiffssicherungsdienst	64
Anerkennung von Nachweisen im Schiffssicherungsdienst	65

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie halten den neuen gemeinsamen Jahresbericht der See-Sozialversicherung und der Schiffssicherheitsabteilung der See-Berufsgenossenschaft in den Händen. Unser Motto „Alles unter einem Dach“ nehmen wir ab sofort auch in unserem Tätigkeitsbericht wörtlich und verzichten auf die Trennung in „Verwaltungsbericht“ und „Sicherheit auf See“.

Das Jahr 2005 war ein bewegtes Jahr für das gesamte Seehaus: Die Seekasse, seit 1907 Rentenversicherungsträger der Seeleute, wurde durch die Fusion dem neuen Träger „Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS)“ zugeordnet. Das ist ein schmerzlicher Abschied, der uns gesetzlich vorgeschrieben wurde. Positives Fazit: Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben ihren Arbeitsplatz in der im Seehaus errichteten Verwaltungsstelle der KBS behalten. Durch zwölf Selbstverwaltungsmitglieder der See-Sozialversicherung in den Organen der KBS bleibt die Stimme der maritimen Wirtschaft im neuen Träger vertreten. Die See-Sozialversicherung stellte sich neu auf und arbeitet kontinuierlich daran, Mitgliedsunternehmen und Versicherte noch besser zu betreuen. Ein Beispiel dafür sind zwei Umfragen des Seeärztlichen Dienstes, der von Seeleuten und Mitgliedsunternehmen wissen wollte, wie sie mit der

Seediensttauglichkeitsuntersuchung zufrieden sind. Die große Zustimmung zu Ortsnähe, Termingestaltung und Freundlichkeit des Personals zeigt uns, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind.

Über die Zukunft der Berufsgenossenschaften in Deutschland wird nach wie vor lebhaft diskutiert. Die See-Berufsgenossenschaft hat im Juni 2005 eine Kooperationsvereinbarung mit der Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft, der Berufsgenossenschaft für Einzelhandel, der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung und der Berufsgenossenschaft der Straßen-, U- und Eisenbahnen geschlossen. Als Federführer steuern wir im Jahr 2006 den weiteren Abstimmungsprozess, der vor allem aufzeigen soll, ob und wo Effizienzsteigerungen durch eine Zusammenarbeit möglich sind.

Anlass zur Freude ist die ungebremst positive wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Seeschifffahrt, von der auch die See-Berufsgenossenschaft profitiert. Die (Netto-)Rückflaggung von 139 deutschen Schiffen erhöhte die Versichertenzahlen sowohl in der Krankenkasse als auch in der Unfallversicherung deutlich. In der Unfallversicherung wurden im Jahresdurchschnitt 2.000 Versicherte mehr als 2004 gezählt. Die See-Krankenkas-



See-Sozialversicherung



Die See-Sozialversicherung 2005

se legte sogar um 2.700 Versicherte zu, was vor allem dem attraktiven Beitragssatz und einer an ehemalige Seeleute gerichteten Werbeaktion zu verdanken ist. Unumgänglich war die Beitragssatzerhöhung in der See-Krankenkasse zum 1. Januar 2006, die vor allem auf die bekanntlich gestiegenen Leistungsausgaben zurückzuführen ist. In der Unfallversicherung konnte der Beitragssatz um 0,2 Prozentpunkte gesenkt werden.

Zu den wichtigsten Aufgaben der See-Berufsgenossenschaft gehört die Unfallverhütung. Hier hat sich der positive Trend der vergangenen Jahre weiter fortgesetzt: Bezogen auf die Beschäftigten an Land und auf See liegt die Unfallquote nur noch bei 1,6 Unfällen pro 100 Versicherte (2004 waren es noch 1,8). Betrachtet man ausschließlich den Arbeitsplatz Schiff, so ist auch hier ein Rückgang der Arbeitsunfälle zu verzeichnen. Die Quote für das Bordpersonal beträgt nur noch 2,2 Unfälle pro 100 Versicherte und liegt damit so niedrig wie nie zuvor! Unsere Technischen Aufsichtsbeamten verbessern weiterhin konsequent die Konzepte zur Prävention und passen sie an die Gegebenheiten vor Ort an. Im Rahmen der BG-Kooperationsgemeinschaft hat die See-Berufsgenossenschaft 2006 zudem die Federführung zur Ausarbeitung von Präventionsanreizen übernommen.

Die Schiffssicherheitsabteilung der See-Berufsgenossenschaft profiliert sich auf nationaler und internationaler Ebene. Als Prüf- und Zertifizierungsstelle arbeiten wir mit Herstellern aus aller Welt zusammen. In dem neu aufgenommenen Kapitel zur Zertifizierung stellen wir die wichtigsten Arbeitsgebiete vor. Die Mitarbeiter der Schiffssicherheitsabteilung nehmen als Berater des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung regelmäßig an den Sitzungen der International Maritime Organization teil. Auch darüber berichten wir.

Die Hafenstaatkontrolle gehört ebenfalls zu den Aufgaben, die wir im Auftrag des Ministeriums wahrnehmen. Unsere Besichtigter stellten erneut fest, dass die Anzahl der „schwarzen Schafe“ unter den in deutschen Häfen kontrollierten Schiffe zurückgeht. Von 1.749 kontrollierten Schiffen wiesen zwar gut 40 Prozent Mängel auf, aber nur 39 Schiffe erhielten wegen schwerer Verstöße gegen die internationalen Sicherheits- und Umweltschutzbestimmungen ein Auslaufverbot. Im Vorjahr waren noch 61 Schiffe festgehalten worden. Die vorgeschriebene Kontrollquote von 25 Prozent wurde mehr als erfüllt.

Zum Abschluss noch ein Wort in eigener Sache: Die Selbstverwaltung der See-Berufsgenossenschaft und See-Krankenkasse konstituierte sich nach den Sozialwahlen 2005 neu und hat sich verschlankt. Mit rund einem Drittel weniger Mitgliedern in Vorstand und Vertreterversammlung arbeiten die Arbeitgeber und Arbeitnehmer der Seeschifffahrt konstruktiv und in effizienten, wenigen Sitzungen zusammen, um die Herausforderungen der nächsten Jahre zu meistern. Bei einer feierlichen Sitzung wurden die langjährigen ehrenamtlichen Mitglieder verabschiedet. Wir danken den Kollegen – stellvertretend für alle sei hier der scheidende Vorstandsvorsitzende Eike Eulen genannt – noch einmal für die vielen Arbeitsstunden und ihre engagierte Mitwirkung.

Zum Schluss möchten wir allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der See-Sozialversicherung unsere ausdrückliche Anerkennung aussprechen: Sie haben in dem turbulenten Jahr einen kühlen Kopf bewahrt und mit großem persönlichen Einsatz dafür gesorgt, dass wir unsere Position als kompetenter Dienstleister der deutschen Seeschifffahrt weiter ausbauen konnten.




Gert Hüfner
(Vorsitzender
Vorstand)




Rörd Braren
(Vorsitzender
Vertreterversammlung)




Nicolai Woelki
(Vorsitzender
Geschäftsführung)

See-Berufsgenossenschaft

– Annual report 2005

Summary

Ships, crews, businesses

In 2005, the German merchant fleet has experienced further growth. The positive economic development within the German maritime shipping sector benefits the See-Berufsgenossenschaft (Accident Insurance Association for Seafarers). The reflagging of 139 German ships led to a pronounced increase in the number of insured. For the whole of 2005, 2,000 members more than in 2004 registered for accident insurance. The See-Krankenkasse (Seafarer's Health Fund) saw its total membership increase by even 2,700.

Accident insurance

One of the primary objectives of the See-Berufsgenossenschaft (Accident Insurance Association for Seafarers) is the prevention of accidents. In this area, the positive trend of recent years is continuing. The accident rate for those employed at sea and ashore has fallen to 1.6 accidents per 100 insured persons (as opposed to 1.8 in 2004). The rate taking into account only the accidents occurred on board ships has also dropped, to only 2.2 accidents per 100 insured.

In June 2005, the See-Berufsgenossenschaft signed a cooperation agreement with three other accident insurance associations, primarily with a view to cutting down on administrative costs.

Seeärztlicher Dienst (Maritime Medical Service)

Acting as occupational health service, the See-Berufsgenossenschaft's Seeärztlicher Dienst (Maritime Medical Service) serves all companies affiliated to the See-Berufsgenossenschaft and is available to the entire See-Sozialversicherung (Seafarer's Social Fund) for appraisal and consulting services concerning social and medical issues. In order to further improve its performance, a survey was conducted among insured members and shipowners. The results revealed that 98% of the insured look favourably upon the service's accessibility, its appointment management and the friendliness of staff in the local offices of the Seeärztlicher Dienst.

Health insurance

Even some three-quarters of a century after its creation, the See-Krankenkasse (Seafarer's Health Fund) is still maintaining its close links with the world of seafaring: only active-duty or former mariners and their families are eligible for membership. At the end of last year, their number stood at 74,000 (up by 2,700 compared to 2004). Its administrative expenses and its contribution rate of 12.5% are below average within the statutory health insurance system in Germany. Ever since being established in 1928, the See-Krankenkasse (Seafarer's Health Fund) has been debt-free.

Seemannskasse (Seafarer's Special Fund)

The Seemannskasse, created in 1974, supports mariners when they opt out of on-board employment. Longtime mariners receive a monthly tide-over allowance payable out of the statutory pension insurance, from the age of 56 until they reach retirement age. The contributions towards these payments are made entirely by the employees of the maritime shipping industry. The favourable job market for maritime professionals has had a double impact on the fund: its earnings increased and, at the same time, fewer mariners applied for tide-over allowance payments than in 2004. Consequently, the contribution rate was lowered by one percent.

Pension insurance

The organisational reform of the statutory pension insurance in Germany has had a considerable impact on the See-Sozialversicherung (Seafarer's Social Fund). On October 1, 2005, the Seekasse (Seafarer's Pension Fund) merged with the Bundesknappschaft (Federal Insurance Fund for Miners) and the Bahnversicherungsanstalt (Railway Insurance Institute) to become the Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (German Pension Insurance for Miners, Railway and Maritime Workers). The Seekasse's approximately 300 employees were transferred to this newly established body. All staff in the Hamburg office and the district offices of Bremen, Bremerhaven, Emden, Kiel and Rostock were retained.

Ship safety

Standards for the safety of ships and marine pollution prevention are set out in international agreements. In the Federal Republic of Germany, the task of monitoring compliance with those agreements has for the most part been assigned to the See-Berufsgenossenschaft (Accident Insurance Association for Seafarers).

Nautical and technical surveyors regularly inspect working and living conditions on ships sailing under the German flag. They pay particular attention to fire security measures and rescue equipment as well as, on principle, to the adherence to those building regulations concerning the on-board safety of mariners. The ship safety division works closely with related authorities such as the maritime courts, port security authorities, water police and classification societies.

Port State Control

Ships calling at German ports are increasingly safe. While there has been little change in the number of detected deficiencies (deficiencies detected on 43.2% of the ships inspected in 2005, 44.6% the year before), considerably fewer ships, i.e. only 39 (compared to 61 the year before), had to be detained following particularly serious violations of safety or marine pollution regulations. Every year, at least 25% of all ships under foreign flag calling at German ports are inspected. With 25.8% inspected in 2005, this target quota was even exceeded.

Prüf- und Zertifizierungsstelle (Testing and Certification Body)

Already seven years ago, the Federal Ministry of Transportation appointed the See-Berufsgenossenschaft's Prüf- und Zertifizierungsstelle as the sole competent body in Germany for rescue equipment, fire protection material and fire security equipment as well as equipment for the prevention of marine pollution. In recent years, the demand for certification has been continuously on the rise: in 2005, the See-Berufsgenossenschaft (Accident Insurance Association for Seafarers) issued 277 EC type approval certificates, 121 amendments and 66 quality management certificates.

Self-administration

The self-administration of the See-Berufsgenossenschaft (Accident Insurance Association for Seafarers) and the See-Krankenkasse (Seafarer's Health Fund) was reconstituted after the social security elections in 2005. Both the board of directors and the assembly of representatives now count about a third fewer members than before. Employers and employees in the maritime business work together constructively, holding few and effective meetings, in order to rise up to the challenges lying ahead.

Schiffe

Die deutsche Handelsflotte wächst

Die deutsche Handelsflotte ist im Jahr 2005 weiter gewachsen. Sowohl die befristet unter ausländischer Flagge fahrenden Schiffe („Bareboat-Charter“) als auch die deutschflaggen Handelsschiffe zeigten deutliche Steigerungsraten.

Zum ersten Mal überschritt die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge die Grenze von zehn Millionen BRZ. Die Zahl der bei der See-Berufsgenossenschaft verzeichneten Schiffe stieg auf 1.161. Für diese dynamische Entwicklung sind die Ein- und Rückflaggungen im Rahmen des „Maritimen Bündnisses“ verantwortlich. Die See-Berufsgenossenschaft trägt ihren Teil dazu bei: Mit dem neuen Service des Einflaggenmanagements unterstützen wir die deutschen Reeder schnell und unbürokratisch bei der Ein- und Rückflaggung ihrer Schiffe. Vor allem größere Containerschiffe führen wieder vermehrt unter Schwarz-Rot-Gold - bis Ende 2005 konnte eine Steigerung in diesem Segment um 26 Prozent erzielt werden.

Im Saldo wurden 2004/2005 insgesamt 139 Handelsschiffe im internationalen Seeverkehr mit 5,7 Millionen BRZ eingeflaggt. Die Zahl deutschflaggiger Handelsschiffe stieg dadurch bis Ende 2005 um knapp 16 Prozent auf insgesamt 619 Schiffe. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich die Zahl der befristet ausgeflaggten Schiffe um rund 282 Schiffe auf nunmehr 1.751 Handelsschiffe mit 29,7 Millionen BRZ.

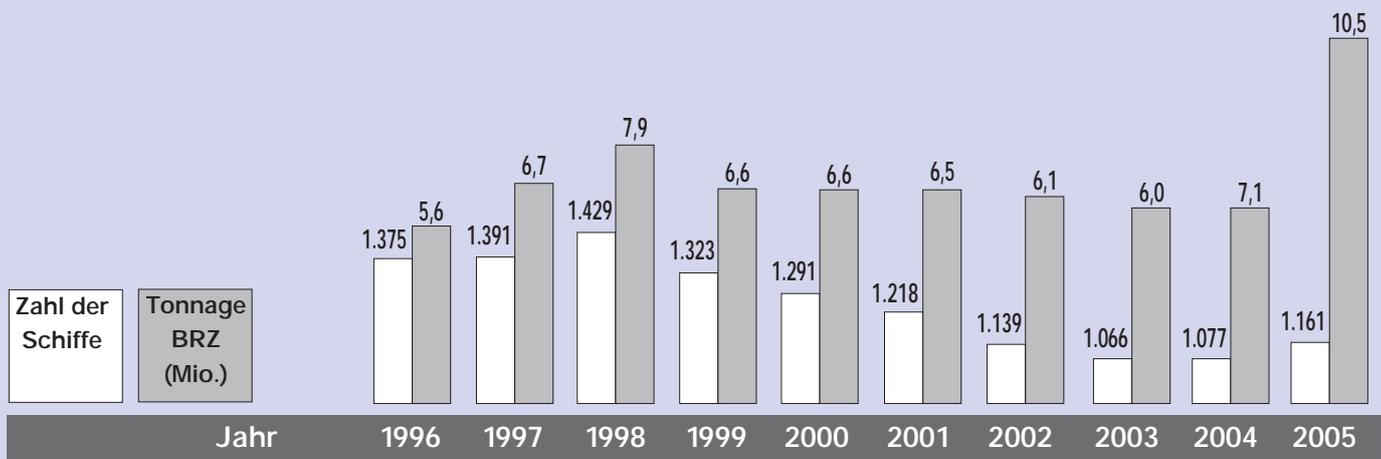
Die See-Berufsgenossenschaft prüft die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften auf allen deutschflaggen Seeschiffen. Befristet ausgeflaggte Schiffe unterliegen den Vorschriften des jeweiligen ausländischen Flaggenstaates.

Ende Januar 2006 waren 88 Neubauten mit einer Vermessung von 2,2 Millionen BRZ für die deutsche Flagge bei der See-Berufsgenossenschaft gemeldet. Der Trend zu immer größeren Schiffen bleibt bestehen.

Schwarz-Rot-Gold auf allen Weltmeeren



Entwicklung der deutschen Seeschiffe im Schiffsverzeichnis der See-Berufsgenossenschaft nach Zahl und Tonnage



Im Schiffsverzeichnis der See-Berufsgenossenschaft eingetragene Schiffe

Schiffsgattung	Anzahl der Schiffe		Veränderung in Prozent	Tonnage (BRZ)		Veränderung in Prozent
	31.12.2004	31.12.2005		31.12.2004	31.12.2005	
Trockenfrachter	297	375	+ 26,3	6.377.613	9.454.928	+ 48,3
Tankschiffe (einschl. Gas-, Chemikalien- und Produktentanker)	42	50	+ 19	274.832	651.483	+ 137
Fahrgastschiffe (Auslandsfahrt)	41	41	0	239.191	215.615	- 9,9
Bäder-, Fähr- u. Fördeschiffe (Nationale Fahrt)	155	153	- 1,3	40.644	35.673	- 12,2
zusammen: Handelsschiffe	535	619	+ 15,7	6.932.280	10.357.699	+ 49,4
Seefischereifahrzeuge	116	119	2,6	54.660	53.415	- 2,3
Spezialfahrzeuge, Versorger, Schlepper, Yachten, Behördenfahrzeuge* und sonstige Fahrzeuge	426	423	- 0,7	105.568	126.912	+ 20,2
insgesamt: Seeschiffe	1.077	1.161	+ 7,8	7.092.508	10.538.026	+ 48,6
Fahrzeuge unter 250 m³ i. d. Küstenfischerei	1.929	1.901	- 1,5	13.249	12.753	- 3,7

* Neben den in dieser Gruppe enthaltenen Behördenfahrzeugen überwacht die See-Berufsgenossenschaft auf Grund der Schiffssicherheitsverordnung ca. 700 weitere Behördenfahrzeuge anderer Berufsgenossenschaften.

Schiffe im Internationalen Seeschiffregister (ISR) gegliedert nach Fahrzeuggruppen – Stand 31. 12. 2005

	Schiffe	BRZ
Fahrgastschiffe	6	114.879
Bäder-, Fähr- und Fördeschiffe	1	209
Frachtschiffe	291	8.369.989
Tankschiffe	28	565.836
Spezialschiffe	6	31.977
Zusammen	332	9.082.890

Bordpersonal

Deutlicher Anstieg der Beschäftigtenzahlen

Das "Maritime Bündnis" ist eine Erfolgsgeschichte: Die deutsche Handelsflotte wächst, es entstehen neue Arbeits- und Ausbildungsplätze an Land und auf See. Erfahrene Kapitäne und Ingenieure können sich derzeit die Stellen aussuchen. Allein die Zahl der Auszubildendenverhältnisse für Bordberufe hat sich seit 2003 mehr als verdoppelt. Seefahrtsschulen, die noch vor kurzer Zeit von der Schließung bedroht schienen, diskutieren wegen der großen Nachfrage die Einführung des Numerus clausus.

Für deutsche Seeleute herrscht praktisch Vollbeschäftigung. Auf Schiffen unter deutscher Flagge ist die Anzahl der ausländischen Seeleute ebenfalls deutlich gestiegen. Bezogen auf das gesamte Bordpersonal beträgt das Verhältnis etwa zwei zu eins – an Bord waren 9.517 deutsche und 5.372 ausländische Seeleute registriert. Von den gut 2.400 neuen Beschäftigungsverhältnissen entfallen 1.779 auf Ausländer und 643 auf Deutsche. Diese sind vor allem als Kapitäne sowie Nautische und Technische Offiziere beschäftigt. Nach wie vor ist die Seefahrt eine Männer-Domäne: Unter den 1.441 Kapitänen und Schiffsführern gibt es nur fünf Frauen, von den insgesamt 1.824 Nautischen Offizieren sind immerhin 40 weiblich.

Bordpersonal 1996 – 2005

Stichtag	Insgesamt	Deutsches Bordpersonal	Anteil der Ausländer		Anteil auf ISR-Schiffen			
					Insgesamt	Deutsche	deutsche Heuer	Heimatheuer
31.12.1996	16.938	11.936	5.002	29,50%	8.829	4.515	685	3.629
31.12.1997	16.665	11.463	5.202	31,20%	9.473	4.821	633	4.019
31.12.1998	17.174	11.427	5.747	33,50%	10.026	4.793	693	4.540
31.12.1999	13.917	9.771	4.146	29,80%	7.695	3.995	772	2.928
31.12.2000	14.108	9.807	4.301	30,50%	7.889	3.990	519	3.380
31.12.2001	14.488	9.852	4.636	32,00%	7.322	3.243	918	3.161
31.12.2002	13.380	9.529	3.851	28,80%	6.444	3.075	654	2.715
31.12.2003	12.624	9.368	3.256	25,80%	5.772	2.938	487	2.347
31.12.2004	12.771	9.175	3.596	28,16%	6.365	3.118	459	2.788
31.12.2005	14.889	9.517	5.372	36,08%	8.388	3.416	1.105	3.867

Bordpersonal am 31. 12. 2005

	Deutsche Flagge		Antragsversicherung		Ausstrahlung		Zusammen		Ges. Deutsche +Auslä.
	Deutsche	Ausländer	Deutsche	Ausländer	Deutsche	Ausländer	Deutsche	Ausländer	
Kauffahrtei	6.540	5.252	35	1	1.089	44	7.664	5.297	12.961
Große Hochsee- und Kleine Hochseefischerei über 250 cbm	202	50	–	–	–	1	202	51	253
Kleine Hochseefischerei bis 250 cbm und Küstenfischerei	1.651	24	–	–	–	–	1.651	24	1.675
Zusammen	8.393	5.326	35	1	1.089	45	9.517	5.372	
Gesamt, Deutsche und Ausländer	13.719		36		1.134		14.889		

Bordpersonal – gegliedert nach Berufsgruppe (Stand 31. 12. 2005)

Berufsgruppen		Gesamt	Deutsche		Ausländer	
			Männer	Frauen	Männer	Frauen
Kapitäne, Offiziere und andere Angestellte	Kapitäne und Schiffsführer	1.441	1.417	5	19	–
	Nautische Offiziere	1.824	1.178	37	606	3
	Nautische Offiziersassistenten und -bewerber	68	59	3	5	1
	Technische Offiziere	2.044	1.624	10	409	1
	Technische Offiziersassistenten und -bewerber	43	39	1	3	–
	Funkoffiziere	5	–	–	5	–
	Elektriker und -assistenten	452	201	–	250	1
	Schiffsbetriebsmeister	29	26	–	3	–
Decks- personal	Facharbeiter	1.624	701	5	917	1
	Fachkräfte	864	278	3	583	–
	Hilfskräfte	413	87	5	321	–
	Auszubildende (Fischerei)	89	88	–	1	–
Maschinen- personal	Facharbeiter	608	211	–	397	–
	Fachkräfte	330	36	–	293	1
	Hilfskräfte	100	15	2	83	–
Personal im Gesamtschiffs- betrieb	Schiffsmechaniker	547	488	3	56	–
	Auszubildende zum Schiffsmechaniker	551	510	21	19	1
Wirtschafts- personal (Küche, Bedienung)	Angestellte	95	27	8	59	1
	Arbeiter	1.151	316	125	680	30
Sonstiges fahrendes Personal	Angestellte	845	205	86	551	3
	Arbeiter	209	113	30	62	4
	Auszubildende	38	24	14	–	–
Unternehmer und Ehegatten	Fahrende Unternehmer	1.488	1.463	17	8	–
	Ehegatten der Unternehmer	31	21	10	–	–
Zusammen		14.889	9.127	385	5.330	47

Betriebe

Spiegelbild der deutschen Seeschifffahrt

Die See-Berufsgenossenschaft ist als gewerbliche Berufsgenossenschaft für alle Unternehmen der Seefahrt zuständig. Die Spanne reicht vom Lotsbetrieb bis zum international operierenden Reeder. Aber auch Schiffsmakler, Vereine und Verbände sowie „Schiffahrtsbetriebe ohne Schiff“ (z. B. Agenturen von Reedereien oder Bereederungsgesellschaften) zählen zu unseren Mitgliedsunternehmen. Das sind rund 7.600 Betriebe.

Davon haben im Berichtsjahr gut 3.500 Unternehmen bei der See-Berufsgenossenschaft versicherte Personen beschäftigt und für diese Beiträge zur gesetzlichen Unfallversicherung entrichtet (siehe Tabelle).

Von den knapp 14.900 Versicherten, die an Bord arbeiten, sind ca. 12.000 in der Fahrgast-, Tank- und Frachtschifffahrt beschäftigt.

Als positive Konsequenz des “Maritimen Bündnisses” registrierte die Mitglieder- und Beitragsabteilung nicht nur einen Zuwachs an Versicherten, sondern auch an Unternehmen. Das führte zu Mehreinnahmen von 3,6 Millionen Euro. Diese zusätzlichen Einnahmen wurden umgehend in Form einer Senkung des Umlagesatzes zum 1. Januar 2006 an die Unternehmen zurückgegeben.





Versicherte 1996–2005

Stichtag	Unfallversicherung		Krankenversicherung o. Angeh.
		davon Land- beschäftigte	
31.12.1996	33.307	16.369	48.947
31.12.1997	33.008	16.343	49.007
31.12.1998	34.011	16.837	49.304
31.12.1999	29.819	15.902	46.438
31.12.2000	30.436	16.328	47.244
31.12.2001	31.666	17.178	51.232
31.12.2002	30.559	17.179	53.266
31.12.2003	30.678	18.054	54.317
31.12.2004	31.638	18.867	54.032
31.12.2005	34.617	19.728	56.181

Mitgliedsunternehmen und unfallversicherte Personen

Unternehmen	Anzahl	Landpersonal		Bordpersonal		Versicherte gesamt
		Arbeitnehmer	Unternehmer	Arbeitnehmer	Unternehmer	
Fahrgastschifffahrt	21	623	–	603	1	1.227
Frachtschifffahrt	561	3.018	–	7.564	19	10.601
Tankschifffahrt	71	107	–	457	–	564
Schlepper und Leichter	17	89	–	268	2	359
Bäder- u. Sportangelfahrten	91	143	–	175	50	368
Fähr- und Fördeschifffahrt	7	260	–	242	–	502
Nebenerwerbsschifffahrt	37	10	–	1	35	46
Große Hochseefischerei	8	41	–	193	–	234
Kleine Hochseefischerei	35	9	–	79	2	90
Küstenfischerei	584	202	–	152	559	913
Krabbenfischerei	197	51	–	138	174	363
Nebenerwerbsfischerei	807	1	–	1	652	654
Taucherei- und Bergungsbetriebe	6	97	–	310	–	407
Schulschiffsbetriebe	4	23	–	2	–	25
Lotsbetriebe	17	144	–	289	1	434
Forschungsbetriebe	10	14	–	328	–	342
Segelschulen, priv. Yach- ten, gewerbl. Yachtcharter	51	56	–	13	9	78
Schiffsmakler	383	6.425	–	119	–	6.544
Verbände, Vereine	34	517	–	212	–	729
sonstige Schifffahrts- betriebe (mit Schiff)	156	894	–	1.691	14	2.599
sonstige Schifffahrts- betriebe (ohne Schiff)	410	6.637	–	533	1	7.171
Unternehmer/Ehegatten ohne Bordtätigkeiten	–	–	367	–	–	367
gesamt	3.507	19.361	367	13.370	1.519	34.617
			19.728		14.889	

Entwicklung und Perspektiven

Deutlicher Zuwachs bei den Versichertenzahlen

In der Unfallversicherung ist die Versichertenzahl im Jahr 2005 kontinuierlich gestiegen und beträgt im Jahresdurchschnitt 33.505 Personen, das sind gut 2.000 Versicherte mehr als im Vorjahr. Diese erfreuliche Entwicklung ist eine Folge der Ein- und Rückflaggen deutscher Handelsschiffe, die im Jahr 2005 zu einem deutlichen Zuwachs beim Bord- und Landpersonal in der Kauffahrt führte.

Die finanzielle Situation der Unfallversicherung erlaubt es dank gesteigener Beitragseinnahmen und gesunkener Ausgaben, den Beitragssatz für 2006 von 7,5 auf 7,3 Prozent zu senken.

Auf der Ausgabenseite hat sich im Jahr 2005 ein Rückgang bei den Leistungsausgaben von rund vier Prozent (etwa 1,4 Millionen Euro) ergeben. Derzeit fließen etwa 85 Prozent der Leistungsausgaben in die Zahlung der Unfallrenten. Der Wert ist im Vergleich mit anderen Berufsgenossenschaften hoch, denn im Durchschnitt aller Berufsgenossenschaften werden nur etwa 60 Prozent der Leistungsausgaben für Renten aufgewendet. Der hohe Rentenbestand stammt aus den siebziger und achtziger Jahren – damals gab es wesentlich mehr Bordpersonal als heute und eine höhere Unfallrate.

Die Sicherheitshelme werden nur zum Fototermin abgenommen



Prävention

Erkenntnisse aus dem Unfallgeschehen

Die Analyse der Unfälle an Bord zeigt erneut zwei bereits bekannte Schwerpunkte, nämlich „Decks, Fußböden und Laufbrücken“ mit 80 und „Treppen, Leitern, Türen und Lücken“ mit 52 meldepflichtigen Arbeitsunfällen. An diesen beiden Unfallschwerpunkten ereignen sich fast die Hälfte (42 Prozent) aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle von Seeleuten an Bord.

Grund genug für die See-Berufsgenossenschaft, ihre Aktivitäten zur Prävention weiter zu intensivieren. Die Technischen Aufsichtsbeamten werden bei ihren jährlichen Besichtigungen die Versicherten intensiv informieren und beraten. Sie knüpfen damit an die Kampagne „Aktion Sicherer Auftritt“ der Berufsgenossenschaften an, die die Gefahr der Stolper-, Sturz- und Rutschunfälle an Bord konsequent thematisiert. Ob noch weitere Maßnahmen erforderlich sind, wird die Auswertung der Unfälle für 2006 ergeben.

Als Unfallschwerpunkt an Land zeichnen sich die Wegeunfälle ab. Davon waren 64 Landbeschäftigte betroffen. Um diesen Anteil zu reduzieren, bieten wir vermehrt ein Fahrsicherheitstraining an. Auch im Jahr 2006 gibt es hierzu umfangreiche Lehrgänge. Die Kosten übernimmt die See-Berufsgenossenschaft (interessierte Betriebe wenden sich bitte an die Schiffssicherheitsabteilung).

Ausbildung als Teil der Prävention

Ein wesentlicher Bestandteil der Prävention ist die Ausbildung der Fachkräfte für Arbeitssicherheit an der Ausbildungs- und Trainingsstätte der See-Berufsgenossen-

schaft bei der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule auf dem Priwall. Im Berichtsjahr erwarben 34 Teilnehmer (drei Lehrgänge) den Nachweis „Bordfachkraft für Arbeitssicherheit“ und zwölf (ein Lehrgang) den Nachweis „Fachkraft für Arbeitssicherheit für den Seebetrieb“.

Seitdem die Schulungen an der Ausbildungs- und Trainingsstätte der See-Berufsgenossenschaft konzentriert wurden, erhielten 411 Teilnehmer (41 Lehrgänge) den Titel „Bordfachkraft für Arbeitssicherheit“. Zur „Fachkraft für Arbeitssicherheit Seebetrieb“ wurden 97 Teilnehmer (zehn Lehrgänge) ausgebildet.

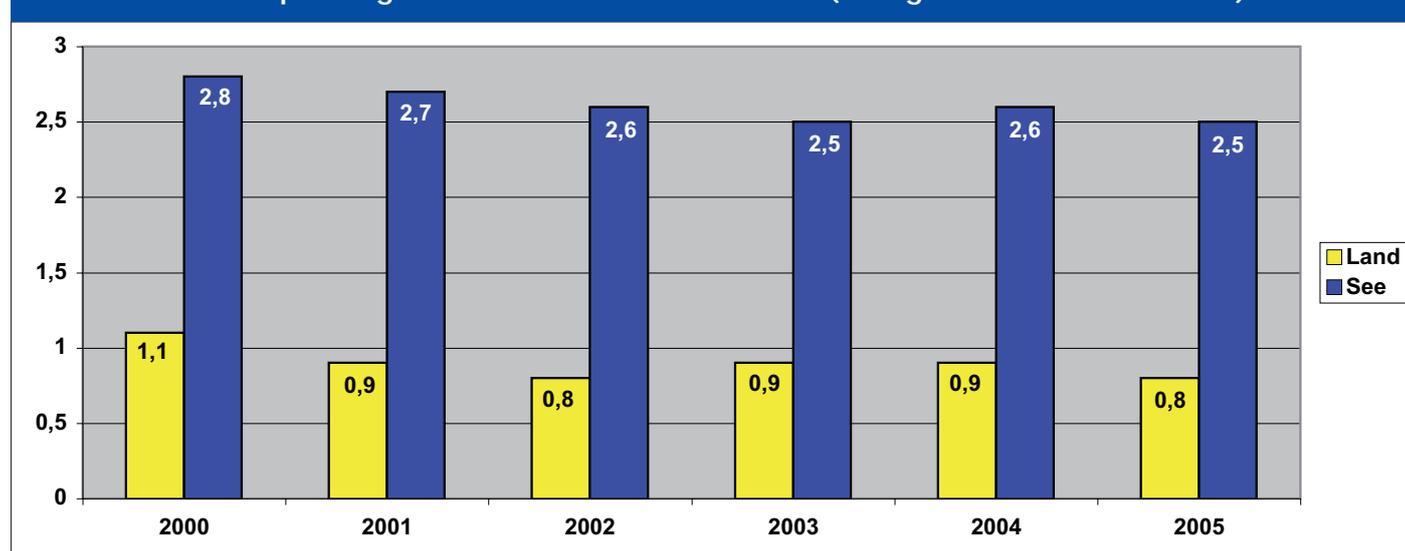
Die Schleswig-Holsteinische Seemannsschule und die Staatliche Seefahrtsschule Cuxhaven führten während der Ausbildung jeweils unterrichtsbegleitend Lehrgänge zum Sicherheitsbeauftragten durch. Im Berichtsjahr beteiligten sich 91 Seeleute daran. Wegen der großen Nachfrage hat die See-Berufsgenossenschaft im Jahr 2005 außerdem an der Ausbildungs- und Trainingsstätte der See-Berufsgenossenschaft die Ausbildung von „Sicherheitsbeauftragten“ wieder aufgenommen.

Eine Grundausbildung in Erster Hilfe erhielten 782 Personen, vor allem als betriebliche Ersthelfer an Land und auf See.

Beratung vor Ort

Die Technischen Aufsichtsbeamten beraten bei ihren Besichtigungen individuell vor Ort. Falls sich bestimmte Probleme häufen, wird nach praxisnahen und schnellen Lösungen gesucht. Zur besseren Orientierung der Reedereien erschien im Januar 2005 der überarbeitete Sammelband „Richtlinien und Merkblätter“. Der Sammelband ersetzt die Fassung vom Februar 1999 und enthält als konsolidierte Fassung jetzt alle ab 1999 neu herausge-

Meldepflichtige Unfälle an Bord und an Land (bezogen auf 100 Versicherte)



gebenen oder überarbeiteten Richtlinien und Merkblätter. Das sind:

- ▶ „Richtlinien für Seeschiffe auf Probefahrt“,
- ▶ „Richtlinien über Anforderungen an Stabilitätsmessanlagen“,
- ▶ „Merkblatt für das Laschen von Containern durch die Schiffsbesatzung“,
- ▶ „Merkblatt über Auswahl, Gebrauch und Pflege von Chemiefaserseilen“,
- ▶ „Merkblatt über Malaria“,
- ▶ „Richtlinien für zulässige mechanische Schwingungen auf Seeschiffen“,
- ▶ „Richtlinien über Anforderungen an Mittelspannungsanlagen bis 17,5 kV auf Seeschiffen“,
- ▶ „BG-Information zur Unfallanzeige“.

Die englische Ausgabe der Richtlinien und Merkblätter wurde um die „Richtlinien für zulässige mechanische Schwingungen auf Seeschiffen“ (Guidelines for permissible mechanical vibrations on board of seagoing vessels) sowie die „Richtlinien über Anforderungen Mittelspannungsanlagen bis 17,5 kV auf Seeschiffen“ (Guidelines for the design of Medium Voltage Installations of up to 17,5 kV on board of seagoing vessels) ergänzt.

Die Richtlinien und Merkblätter stehen in deutsch und englisch auf der Homepage der See-Berufsgenossenschaft unter www.see-bg.de zur Verfügung.

Die See-Berufsgenossenschaft arbeitet zügig an einer Reform der Unfallverhütungsvorschriften. Die UVV See werden einerseits an Vorgaben des Hauptverbands der Berufsgenossenschaften angepasst und andererseits nach

den Regularien der EU überarbeitet. Dadurch reduziert sich der Umfang der Vorschriften wesentlich, ohne dass deswegen auf die Spezifika der Seeschifffahrt verzichtet würde.

Versicherungsfälle

Unfallrate weiter rückläufig

Die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle liegt weiter auf niedrigem Niveau: Insgesamt registrierte die See-Berufsgenossenschaft 522 meldepflichtige Unfälle, davon ereigneten sich 314 an Bord von Schiffen. An Land verunglückten 47 Seeleute und 156 Landbeschäftigte sowie fünf Rehabilitanden. Bezogen auf 100 Versicherte liegt die Unfallhäufigkeit bei 1,6 Prozent und ist damit weiter rückläufig. Betrachtet man nur die Unfälle, die auf See passieren, wird der positive Trend besonders deutlich: Die Unfallhäufigkeit sank von 2,6 auf 2,2 Unfälle bezogen auf 100 Versicherte – so niedrig war die Quote noch nie! Nach wie vor ereignen sich die meisten Unfälle auf Handelsschiffen: Im vergangenen Jahr wurden 246 Unfälle aus der Kauffahrt und 68 aus Fischereibetrieben gemeldet.

In der großen Mehrzahl handelt es sich um leichte bis mittelschwere Unfälle, die nicht zu dauernden Gesundheitsschäden führten. Demgegenüber stehen allerdings vier tödliche Unfälle.

Meldepflichtige Arbeitsunfälle aller Versicherten – Häufigkeit und Gliederung

	insgesamt	Davon		Versicherte im Jahresdurchschnitt*)	Unfallhäufigkeit auf 100 Versicherte	
		Wegeunfälle	Todesfälle		2004	2005
Kauffahrt	246	–	1	12.126	2,3	2,0
Hochseefischerei	22	–	–	305	8,5	7,2
Kleinfischerei	46	–	3	1.180	3,4	2,6
auf See insgesamt	314	–	4	14.211	2,6	2,2
Bordpersonal an Land	47	15	–	14.211	0,3	0,3
Bordpersonal insgesamt	361	15	4	14.211	3	2,5
Landbeschäftigte	156	64	–	19.294	0,9	0,8
Rehabilitanden	5	1	–	–	–	–
Gesamt	522	80	4	33.505	1,8	1,6

* Wie im Vorjahr wurde die Unfallhäufigkeit aus dem Verhältnis der Unfallzahlen und der Anzahl der Versicherten im Jahresdurchschnitt ermittelt, weil die Anzahl der Versicherten zum Stichtag 31.12. eines Jahres saisonal schwankt. Im Jahresdurchschnitt waren in der gesetzlichen Unfallversicherung 33.505 Personen versichert.

Tödliche Unfälle

Im Bericht „Sicherheit auf See 2004“ beschrieben wir vier tödliche Unfälle, deren Untersuchung bis zum Redaktionsschluss noch nicht abgeschlossen war. Zwei Unfälle, zu denen neue Erkenntnisse vorliegen, werden hier noch einmal aufgegriffen.

Am 1. März 2004 gegen 14:40 Uhr fuhr das Containerschiff „P&O Nedlloyd Finland“ auf der Elbe Richtung Hamburg. In Höhe der Tonne 85 wurde das Schiff durch das Containerschiff „Cosco Hamburg“ an Backbord-Seite überholt. Dabei kam es zu einer Kollision der beiden Fahrzeuge, in deren Folge die „P&O Nedlloyd Finland“ etwa 40 Grad nach Steuerbord krängte. Bei der anschließenden Schwimmfähigkeitsüberprüfung wurde der Matrose P. vermisst. Über die Verkehrszentrale leitete man die Suche nach dem Vermissten ein, an der sich mehrere Schiffe, die DLRG und das schiffseigene Bereitschaftsboot beteiligten. Gegen 15:25 wurde der Vermisste im Wasser treibend gesichtet und gegen 15:35 von der DLRG aufgenommen. Die Versuche zur Wiederbelebung schlugen fehl. Gegen 16:40 Uhr erhielt die Schiffsleitung die Nachricht vom Tod des Matrosen.

Auslöser des Unfalls war die Kollision der beiden Schiffe, in deren Verlauf die „P&O Nedlloyd Finland“ erheblich überholte. Der Matrose P. war vermutlich mit Lascharbeiten beschäftigt, bei denen er im Verlauf der Kollision über Bord gegangen ist. Die See-Berufsgenossenschaft wird die Untersuchungsergebnisse bei der in Arbeit befindlichen Neufassung der Unfallverhütungsvorschriften berücksichtigen.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung führt zu dem Unfall in ihrem Untersuchungsbericht aus:

Die insbesondere im Bereich der Feederschiffahrt und am Unfalltag auch an Bord der „Nedlloyd Finland“



**Sicherheits-
training an Bord**

praktizierten Laschtätigkeiten an Bord fahrender Containerschiffe verstoßen, soweit sie über das beispielsweise witterungsbedingt unerlässliche Maß hinausgehen (so genanntes Nachlaschen), sowohl gegen die allgemein in SOLAS Kapitel VI Regel 5 aufgestellten international verbindlichen rechtlichen Vorgaben als auch gegen die ausdrücklichen Bestimmungen des Ladungssicherungshandbuchs der „Nedlloyd Finland“. Darüber hinaus stellen sie einen Verstoß gegen die deutschen Unfallverhütungsvorschriften See (§9, Merkblatt E2) und die Hafendarbeit (§§11,43 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 UVV See) dar.

Die Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) verbindet mit dieser Feststellung allerdings ausdrücklich nicht die Schlussfolgerung, dass die genannten Verstöße und die damit einhergehenden Gefahren die Ursache für den Unfalltod des Versicherten waren. Der entsprechende Nachweis konnte nicht erbracht werden, da die genaue Position des Matrosen zum Zeitpunkt seines Sturzes über Bord nicht mehr ermittelt werden konnte. Möglich wäre also auch, dass P. sich zum Zeitpunkt der Kollision auf dem Hauptdeck (in einem Bereich zwischen

Angezeigte Unfälle und Berufskrankheiten aller Versicherten

Jahr	angezeigte Unfälle +Berufskrankheiten	meldepflichtige Arbeitsunfälle, davon				Anzeigen auf Verdacht einer Berufskrankheit
		Wegeunfälle	Todesfälle	auf 100 Versicherte	insgesamt	
1995	3.016	127	10	2,7	950	117
1996	2.794	97	9	2,5	832	118
1997	2.756	93	12	2,5	844	107
1998	2.804	113	6	2,6	878	109
1999	2.698	95	9	2,2	714	118
2000	2.549	81	4	2,2	664	113
2001	2.561	89	6	2	620	104
2002	2.401	90	5	1,9	591	125
2003	2.452	92	3	1,8	550	128
2004	2.267	93	5	1,8	553	180
2005	2.172	80	4	1,6	522	135

eventuell noch gesicherten Containern) befunden hat. Eine besondere Personensicherung wäre in diesem Fall nicht erforderlich gewesen. Dies ändert aber nichts an der grundsätzlichen Feststellung, dass das Entsichern oder Entlaschen von Containern auf einem in Fahrt befindlichen Schiff regelwidrig im Sinne der oben genannten Bestimmungen ist.

Bei Wartungsarbeiten an dem Aussetzkran des Bereitschaftsbootes auf dem Containerschiff „Hamburg Express“ wurde der Läufer zum Abfetten abgetrommelt. Um den Trommelboden zu fetten, wurden die ersten Törns des Läufers mit der Handkurbel wieder aufgetrommelt. Danach wurde das Auftrommeln mit der Winde durchgeführt. Als die Winde anlief, kam es zum Unfall: Die an der Winde aufgesteckte Kurbel traf den Matrosen am 7. Juni 2004 gegen 13:50 Uhr tödlich am Kopf.

Unfalluntersuchungen wurden sowohl von der BSU als auch von der See-BG durchgeführt. Beide Untersuchungen konnten keine eindeutige Ursache feststellen. Die technischen Sicherungseinrichtungen waren zum Zeitpunkt der Besichtigung voll funktionstüchtig. Es wurden auch alle vorgeschriebenen Prüf- und Wartungsintervalle eingehalten und dokumentiert.

Als möglichen Unfallhergang sind zwei Szenarien denkbar:

1. Der Sicherheitsriegel, der die Winde elektrisch außer Betrieb setzt, war zum Unfallzeitpunkt demontiert. Dafür sprechen Montagespuren an der Verschraubung des Sicherheitsriegels. Auch arbeitsökonomisch wäre dies denkbar, da der Vorgang des Auf- und Abtrommelns mehrmals wiederholt werden sollte. Gegen diese Annahme sprechen jedoch die Zeugenaussagen von Besatzungsmitgliedern, die unmittelbar nach dem Unfall vor Ort waren. Demnach war der Sicherheitsriegel an seinem Platz und es befand sich auch kein zur Demontage geeignetes Werkzeug in der Umgebung des Unfallortes.

2. Der Arm des Sicherungsschalters wurde hinter dem Sicherheitsriegel vorbeigeschoben. Dies erscheint wegen der zweiteiligen Bauart, bei der der Sicherheitsriegel einen Arm mitnimmt und dadurch den Sicherungsschalter betätigt, möglich. Dagegen spricht jedoch, dass während der Unfalluntersuchung das Vorbeischieben des Armes des Sicherungsschalters auf diesem deutliche Kratzspuren hinterließ, die vorher nicht da waren.

Allen Seeleuten sei der Rat gegeben, sich nicht ausschließlich auf Sicherungseinrichtungen zu verlassen. Kurbeln von Winden, die mit einem Kraftantrieb betätigt werden sollen, sind grundsätzlich abzunehmen. Sicherungseinrichtungen dürfen nicht durch Demontage oder

auf irgendeine andere Art außer Betrieb gesetzt werden. Der Sicherheit dienende Einrichtungen sollen sorgsam behandelt werden. Missbrauch, Beschädigung und eigenmächtige Beseitigung oder Außerbetriebsetzung sind verboten. Ein Verstoß gegen diese Bestimmung kann als Ordnungswidrigkeit geahndet werden. (UVV See § 20 (2)).

Eine ausführliche Schilderung der Unfallumstände findet sich im Untersuchungsbericht 134/04 der BSU.

Am 30. Januar 2005 gegen 6:30 Uhr überprüfte der Kapitän des Fischkutters „Niobe“ ein Ventil. Anschließend ging der Kapitän in das Steuerhaus und der Fischwirt L. zum Achterschiff. Als sich L. nach ca. 15 Minuten nicht im Steuerhaus einfand, ging der Kapitän zum Achterschiff, um ihn zu suchen. Weil er L. nicht finden konnte, wurden in der Nähe befindliche Kollegen alarmiert und „Mann-über-Bord“ gemeldet. Der Vermisste wurde ca. 45 Minuten später tot im Wasser treibend gefunden. Anzeichen für ein Fremdverschulden lagen nicht vor.

Am 25. März 2005 wurde B., Miteigner des Fischereifahrzeugs „WIE 29“, gegen 20:12 Uhr im Hafen von Greifswald-Wiek leblos im Wasser treibend gefunden. Zuletzt wurde B. gegen 17:15 Uhr von einem im Hafen beschäftigten Gabelstaplerfahrer lebend gesehen. Als Todesursache wurde der Tod durch Ertrinken festgestellt. Wie es zu dem Unfall kam, konnte nicht ermittelt werden.

Am 27. April 2005 kam es auf dem MS „Werder Bremen“ im Hafen von Santa Cruz zu einem tödlichen Unfall, als der Matrose O. während Ladearbeiten von einem Laschgang oder von der Luke aus etwa sieben bis acht Metern Höhe auf die Pier fiel. Die genaue Unfallursache konnte nicht ermittelt werden, auch ist unbekannt, wo genau sich der Matrose zum Zeitpunkt des Unfalls aufgehalten hat. Weitere Informationen zu diesem Unfall enthält der Untersuchungsbericht 146/05 der BSU.

Am 14. September 2005 verunglückte der Nebenerwerbsfischer S. tödlich, als sein Boot vor der Außenküste von Dranske/Insel Rügen in etwa 50 Meter Abstand von der Küste kenterte. Obwohl sofort drei Rettungskreuzer und ein Hubschrauber zum Einsatz kamen, konnte S. nur noch tot am Strand geborgen werden. Ermittlungen der Polizei ergaben, dass er weder eine Rettungsweste trug noch Rettungsmittel im Boot mitführte.

Besondere Betriebsgefahren

Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle

Die überwiegende Anzahl der Unfälle des Jahres 2005 waren Stolper-, Rutsch- und Sturzunfälle. Auf eine Betrachtung von Einzelunfällen soll hier wegen der ausführlichen Schilderungen in den letzten Jahresberichten und der Wiederkehr der Ursachen verzichtet werden.

Alle Versicherten werden aufgefordert, an Bord die nötige Umsicht zu zeigen, geeignetes Schuhwerk zu tragen, jederzeit auf sicheren Halt zu achten, Verkehrswege und Arbeitsplätze sauber und fettfrei zu halten und die zur Verfügung stehenden Sicherheitseinrichtungen zu benutzen. Schiffsführungen und Inspektionen sollten überprüfen, ob alle Decksbereiche ausreichend ausgeleuchtet und die Wetterdecks mit rutschhemmenden Anstrichen versehen sind.

Leiter-, Treppen- und Absturzunfälle

Beim Klarieren einer Floßaussetzvorrichtung stürzte ein Besatzungsmitglied kopfüber auf das Hauptdeck und zog sich eine Kopfverletzung zu.

Falls eine Absturzgefahr besteht, sind entsprechende Gegenmaßnahmen zu treffen. Dazu soll der Versicherte die vom Unternehmer bereitgestellte persönliche Schutzausrüstung nutzen. (UVV See § 9 und 5).

*

Ein Besatzungsmitglied stieg mit Reinigungsutensilien in der Hand auf eine zwei Meter hohe Leiter und hielt sich mit der freien Hand an einem ungesicherten Durchstiegsdeckel fest. Der Deckel schlug zu - es kam zu einem Bluterguss sowie einer schmerzhaften Prellung der Hand.

Beim Begehen von Leitern sollten beide Hände frei sein. Falls Material transportiert wird, muss es durch einen zweiten Mann nachgereicht oder zum Beispiel in einer Umhängetasche getragen werden. Durchstiegsdeckel müssen gesichert werden, damit sie nicht unbeabsichtigt zufallen können.

*

Zu Wartungsarbeiten an einem Lüfter, der sich in einer Arbeitshöhe von etwa zweieinhalb Metern befand, benutzte der Schiffselektrotechniker M. eine Leiter. Da der Boden leicht abschüssig war und auch keine Befestigungsmöglichkeit bestand, sicherte ein Kollege die Leiter. Durch Rollbewegungen des Schiffes glitt sie dennoch aus ihrer Position und fiel um. Der Versicherte stürzte dabei auf die hochkant liegende Leiter und brach sich eine Rippe.

Anlegeleitern dürfen nur benutzt werden, wenn sie sicher begehbar und gegen Abrutschen gesichert sind (UVV See § 73 (1)).

Der Matrose J. stellte zu Konservierungsarbeiten am Schornstein eine Leiter auf. Um die Leiter am oberen Ende zu sichern, stieg er mit einem Tampen hinauf. Als er oben war, rutschte die Leiter auf dem nassen Deck ab. J. fiel auf das Deck und zog sich neben Prellungen auch eine Schnittwunde an der Schläfe durch den am Mann geführten Roststecker zu.

Leitern dürfen grundsätzlich erst begangen werden, wenn sie gesichert sind. Bei dem geschilderten Unfall hätte die Leiter seitlich mittels Tampen gesichert werden können. Auf nassen Decks ist eine entsprechende Sicherung, zum Beispiel das Anlegen an Sülle oder die Verpallung, erforderlich (UVV See § 73 (1)).

Unfälle durch Seegang und durch zuschlagende Türen

Bei Seegang durchschritt ein Ingenieur das Schott von der Werkstatt zum Maschinenraum und hielt sich dabei mit der linken Hand am Rahmen des Schotts fest. Als das Schott aufgrund einer starken Schiffsbewegung zufiel, wurde der Mittelfinger der linken Hand zwischen Schott und Rahmen eingequetscht.

Als Kapitän R. eine Einstiegstür öffnete, riss ihm eine Windböe die Tür aus der Hand. Die Tür schlug R. gegen den Kopf und er erlitt dabei eine starke Platzwunde.

Unfälle dieser Art lassen sich nur durch mangelnde Aufmerksamkeit erklären. Wiederkehrende Sicherheitsbefehle könnten Abhilfe schaffen.

*

Ein Schiffsmechaniker versuchte, eine sich bereits schließende automatische Feuertür durch Betätigung der Rammschutzleiste zu öffnen. Dabei wurde die rechte Hand zwischen Tür und Türrahmen eingequetscht.

Sicherheitseinrichtungen sollen nur zu dem benutzt werden, wozu sie bestimmt sind. Hier hätte der Mechaniker das Schließen der Tür abwarten sollen, um sie anschließend über die Bedienelemente erneut zu öffnen.

*

Der 1. Offizier eines Containerschiffes wollte ein Anschlusskabel bergen, das sich von einem Kühlcontainer gelöst und um die Relling gewickelt hatte. Dabei erfasste ihn ein überkommender Brecher und schleuderte ihn durch das Gangbord. Der Offizier zog sich massive Prellungen und Rippenbrüche zu.



Arbeiten in einem seegangsgefährdeten Bereich sollten nur durchgeführt werden, wenn sie unbedingt erforderlich sind und die nötigen Sicherungsmaßnahmen getroffen wurden. Dazu kann auch gehören, Kurs und Geschwindigkeit des Schiffes so anzupassen, dass der Bereich, in dem die Arbeiten durchgeführt werden müssen, gegen überkommene Wellen und Brecher geschützt ist.

Unfälle bei Ladungsarbeiten

Während der Kontrolle von Laschings eines Schwergutteils rutschte der Kapitän von einer Leitersprosse ab und trat mit dem linken Fuß hart auf ein Laschaue. Dabei verletzte er sich am Fuß.

Während einer Schiffsdurchsuchung legte ein Matrose seine linke Hand bei einer gefüllten Cell guide zwischen Container und Führungsbahn. Durch die Bewegung des Schiffes im Seegang verrutschte der Container und quetschte die Hand.

Beim Laschen von Containern hat sich ein Decksmann verhooben. Starke Schmerzen im Rücken, einer Schulter und im Brustbereich waren die Folge.

Beim Entlaschen von Containern löste sich eine kurze Laschstange, traf eine Auszubildende seitlich am Kopf und verursachte eine Platzwunde.

Diese Unfälle sind Beispiele dafür, dass auch aus scheinbar ungefährlichen Situationen immer wieder Unfälle resultieren. Es kann nicht oft genug betont werden, dass die Versicherten an Bord zu jeder Zeit ein gewisses Gefahrenbewusstsein haben sollten. Bei Sicherheitsunterweisungen sollten immer wieder Situationen aus der Praxis geschildert werden.

Unfälle bei Sicherheitsübungen

Als ein 3. Offizier die Funktion einer Fallschirmsignalrakete demonstrieren wollte, wurde die Rakete versehentlich abgefeuert. Sie fiel in die See – aber der Offizier wurde von der Raketenhülse, bedingt durch den Rückstoß, im Gesicht getroffen und zog sich dabei eine größere Schnittwunde zu.

Zu Demonstrationszwecken sollten niemals scharfe Raketen verwendet werden. Mittlerweile bieten fast alle Hersteller von Fallschirmsignalraketen Übungsraketen an, mit denen der Umgang gefahrlos geübt werden kann.

*

Bei einem Bootsmanöver hatte ein Schiffsmechaniker die Aufgabe, den achteren Bootsblock einzuhängen. Nach dem Einhängen sackte das Rettungsboot durch den Schwell durch. Der Verunfallte verlor den Halt und wurde in die See geschleudert. Dabei prellte er sich das rechte Knie.

Beim Einsetzen der Heißplatte in die Heißhaken quetschte sich ein Matrose den linken Daumen.

Das Einhaken der Heißplatte bei Rettungsbooten führt immer wieder zu Unfällen, bei denen Personen über Bord gehen oder sich die Hände quetschen. Unfälle dieser Art können nur vermieden werden, in dem alle Beteiligten die nötige Umsicht zeigen.

*

Beim Ankurbeln eines Rettungsbootsmotors zog sich Decksmann W. eine offene Quetschung am rechten Mittelfinger zu.

Vor dem Betätigen der Kurbel ist darauf zu achten, dass sich keine Gegenstände im Drehbereich der Kurbel befinden und die Kurbel selbst in einem technisch einwandfreien Zustand ist.

Unfälle mit Leinen

Beim Festmachen im Hafen verletzte sich der Matrose A. am Arm, in der Folge entzündete sich das Muskelgewebe. Der Unfall passierte, als A. die auf dem Spillkopf befindliche, schon durchgeholt Leine auf Anweisung Hand über Hand fierte. Dabei kam die Leine ruckartig los und verursachte die Verletzungen.

Beim Fieren einer unter Spannung stehenden Vorspring flog diese vom Poller ab und traf einen Matrosen am Kopf und an der Hand. Ein Daumen wurde gebrochen.

Beim Fieren durchgeholt oder unter Spannung stehender Leinen ist allergrößte Vorsicht geboten. Leinen, die sich auf einem Spillkopf befinden, dürfen nicht Hand über Hand gefiert werden, weil die Klemmwirkung, und damit die Haltekraft, über die Spillkopfform am Rand des Spillkopfes erzeugt wird. Wird diese durch ein Lösen der Leine von Hand unterbrochen, rauscht die Leine sofort aus. Festmacherleinen sind außerdem ordnungsgemäß auf Pollern zu belegen. Dazu gehört, dass der erste Törn unter die Pollernasen gelegt wird, denn damit wird das Abfliegen der Leine verhindert.

*

Auf einem Schlepper wurde einem Besatzungsmitglied beim Festmachen eines Seeschiffs die rechte Hand durch den Vorläufer eingeklemmt. Dabei wurde eine Sehne der Hand abgerissen.

Beim Losmachen einer Schlepperleine wurde der Vorläufer vom Schleppdraht um einen Poller gewickelt. Während des Fierens hat sich das Auge des Drahtes an der Klüse verklemmt. Als das Auge plötzlich frei kam und den Vorläufer ruckartig hinter sich her zog, kam der mit dem Losmachen beschäftigte Schiffsmechaniker durch den Ruck zu Fall und prellte sich den rechten Arm.

Augen auf beim Umgang mit Leinen: Diese Unfälle hätten sich durch die nötige Umsicht der Beteiligten vermeiden lassen. Hierzu verweisen wir erneut auf das überarbeitete Merkblatt zum Umgang mit Chemiefaserseilen.

Feuer an Bord

Auf dem Fahrgastschiff „O.“ entstand im August 2005 infolge einer Verpuffung an einem Hilfsdieselmotor ein Feuer im Maschinenraum. Ablaufender Brennstoff aus einer Leckwanne vom Tagestank durchtränkte die darunter liegende Isolierung einer Abgasleitung und entzündete diese an der heißen Oberfläche. Durch schnelles Handeln der Besatzung bei der Brandbekämpfung konnte größerer Schaden im Maschinenraum verhindert werden. Die Großfeuerlöschanlage für den Maschinenraum musste aktiviert werden. Niemand wurde verletzt.



Das Feuer hätte vermieden werden können, wenn die Abgasleitung auch an uneinsehbaren Stellen mit Stahlblech eingekleidet worden wäre. Lecköltanks sind mit Lecköltanks zu verbinden (UVV See § 166 (3) und § 112 (12)).

*

Am 23. Mai 2005 brach im Maschinenraum von MS „D.“ ein Brand aus, während es im Hafen lag. Zwei Besatzungsmitglieder erlitten leichte Verletzungen.

Die Untersuchung der BSU ist noch nicht abgeschlossen.

Auf dem Containerschiff „L.“ brach im Maschinenraum ein Brand aus. Dabei erlitten zwei Besatzungsmitglieder leichte Verletzungen. Das Schiff befand sich zu diesem Zeitpunkt im Hafen.

Die Untersuchung der BSU ist noch nicht abgeschlossen.

Unfälle bei Wartungsarbeiten

Auf einem Containerschiff verbrühte sich der 2. Ingenieur während der Demontagearbeiten an einer Kesselwasser-Zirkulationspumpe stark am ganzen Körper. Obwohl die entsprechenden Ventile des Systems abgesperrt waren, trat das unter Druck stehende Kesselwasser beim Lösen einer Flanschverbindung aus.

Ein Maschinenreiniger erlitt bei Wartungsarbeiten an einem Hochtemperatur- Frischwassersystem (HT-Kreislauf) Verbrennungen 2. Grades.

Bei Reparaturarbeiten an der Zylinder- Kühlwasserleitung am Hauptmotor verbrühte sich ein Schiffsmechaniker durch eine plötzlich auftretende Wasserleckage von 85 Grad heißem Wasser am Bein. Er stürzte zu Boden und brach sich dabei mehrere Rippen.

Bei Instandhaltungsarbeiten an einer Hauptmotoren- Einspritzpumpe löste ein Versicherter die Brennstoffsaugeleitung bei vorher abgesperrten Ventilen. Beim Herausnehmen der Leitung trat plötzlich unter hohem Druck über 80 Grad erhitztes Schweröl aus und traf ihn direkt in ein Auge.

Auf einem Containerschiff verbrühte sich ein Besatzungsmitglied während der Wartungsarbeiten an einem Schweröl-Brennstofffilter. Eine unter Betriebsdruck stehende Filterkammer wurde versehentlich geöffnet: 140 Grad heißes Schweröl sprühte ihm ins Gesicht.

Unfälle dieser Art lassen sich vermeiden, wenn vor Aufnahme der Instandhaltungsarbeiten an druckführenden Systemen die betroffenen Anlageteile sicher von den noch unter Druck stehenden Systemen getrennt werden (UVV See § 151 (6)). An umschaltbaren Brennstofffiltern werden Deckelsicherungen gefordert, die ein unbeabsichtigtes Öffnen einer unter Druck stehenden Filterkammer verhindern (UVV See § 112 (12)).



**Konzentrierte Arbeit
im Maschinenkontrollraum**

Unfälle bei Maschinenkontrollen

Bei einer Maschinenkontrolle auf einem Bäderboot geriet ein Schiffsführer versehentlich mit den Fingern in einen Zahnriementrieb. Er erlitt schwere Verletzungen an der rechten Hand - ein Finger musste amputiert werden.

Der Unfall wäre nicht geschehen, wenn die freiliegenden Teile des Riementriebes mit einer Schutzvorrichtung versehen worden wären (UVV See § 104).

*

Bei der Montage eines Sensors in der Nähe eines Dampfventils erlitt der 2. Ingenieur eine Verbrennung am rechten Unterarm.

Heiße Teile sind nicht nur im Verkehrsbereich, sondern auch im Arbeitsbereich so zu isolieren oder zu schützen, dass keine Berührungsfahr besteht bzw. Brandverletzungen ausgeschlossen werden können (UVV See § 104 (2)).

Unfälle an drehenden Teilen

Bei Instandhaltungsarbeiten an einer Winde brach sich ein Schiffsmechaniker den Mittelhandknochen seiner rechten Hand. Beim Ausbohren einer abgebrochenen Schraubverbindung verkannte die Bohrmaschine und verdrehte ihm das Handgelenk.

Auf einem Containerschiff verletzte sich ein Schiffsmechaniker bei Arbeiten an einer Ständerbohrmaschine den Handrücken, denn während der Bohrarbeiten wurde das eingespannte Flacheisen aus dem Schraubstock gerissen.

Der Schiffsmechaniker W. arbeitete an der Drehmaschine. Beim Vermessen des abgedrehten Werkstückes schaltete er die im Stillstand befindliche Drehmaschine versehentlich mit dem Bein wieder zu. Ein Fingerglied wurde gebrochen.

An Arbeitsmaschinen mit Kraftantrieb (Säulenbohr- und Drehmaschinen) werden grundsätzlich Schalthorrichtungen gefordert, die ein unbeabsichtigtes Einschalten verhindern (UVV See § 126). Die Drehmaschinen sind mit einem so genannten „Drehfutterschutz“ auszurüsten, so dass bei hochgeklappter Schutzabdeckung die elektrisch zugeschaltete Drehmaschine nicht eingekuppelt werden kann. Dadurch wird ein ungewolltes Anlaufen der Arbeitsmaschine verhindert. Bei Arbeiten an Bohrmaschinen muss die Funktion des Schraubstockes vor Arbeitsaufnahme geprüft und der Festsitz auf der Werkzeugaufgabe kontrolliert werden (UVV See § 157 (7)).

Berufskrankheiten: Asbestbedingte Erkrankungen nehmen weiter zu

Obwohl es in Deutschland seit 1991 vollständig verboten ist, Asbest herzustellen oder zu verwenden, werden Jahr für Jahr mehr asbestbedingte Erkrankungen angezeigt. Grund dafür sind die langen Latenzzeiten, denn Lungenkrebs und ähnlich schwerwiegende Erkrankungen der Atemwege brechen erst Jahrzehnte nach dem Einatmen der Asbestfasern aus.

Bei zwölf Versicherten erkannte die See-Berufsgenossenschaft im Jahr 2005 eine durch Asbest verursachte Berufskrankheit mit Anspruch auf eine Rente wegen der dauerhaften Gesundheitsstörungen an. Die Behandlungsaussichten bei den bösartigen Asbesterkrankungen sind leider sehr schlecht, das heißt, eine vollständige Heilung der Patienten ist nur in seltenen Fällen möglich. Im vergangenen Jahr starben neun ehemalige Seeleute an den Folgen einer Asbesterkrankung.

Die See-Berufsgenossenschaft hat auf die Asbest-Problematik reagiert: Seit 1990 müssen alle Neubauten nachweislich asbestfrei sein. Für ältere Schiffe gelten besondere Schutzmaßnahmen, sofern Reparaturarbeiten an asbesthaltigen Isolierungen oder Dichtungen vorgenommen werden. Diese ergeben sich aus den „Richtlinien über Schutzmaßnahmen im Umgang mit Asbest“ vom 26. Juni 1992 und werden im Rahmen der wiederkehrenden Schiffsbesichtigungen durch die Technischen Aufsichtsbeamten überwacht.

Positiv zu vermelden ist ein Rückgang bei den Lärmschwerhörigkeiten, die den zweiten Schwerpunkt der Berufskrankheiten bilden. Hier hat sich die Anzahl der neuen Fälle von 57 im Jahr 2004 auf 35 im Jahr 2005 reduziert. Diese erfreuliche Entwicklung ist vor allem der Prävention zu danken. Besonders junge Leute nutzen den Hörschutz bei der Arbeit und beugen so sinnvoll vor. Die See-Berufsgenossenschaft wird deshalb weiter für intensive Aufklärung über Hörschutz in den Betrieben sorgen.



Lärmschutz

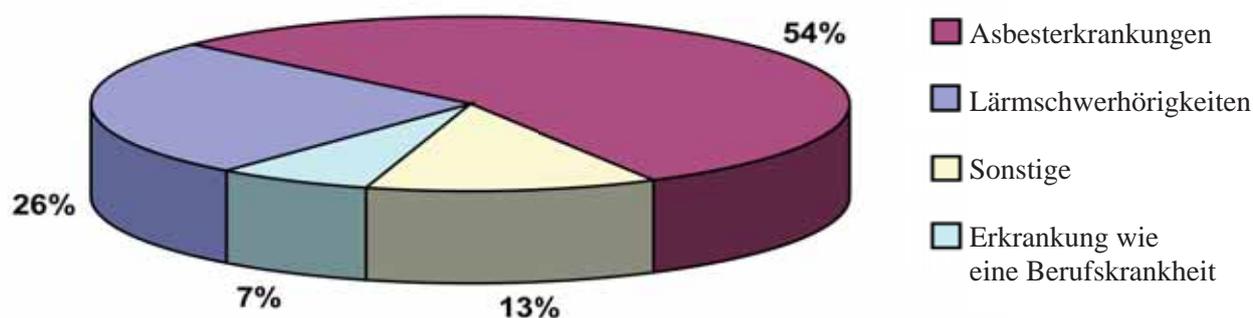
Deutlicher Rückgang bei Verdacht auf Berufskrankheiten

Immer seltener zeigen Ärzte, Krankenkassen oder Versicherte den Verdacht auf eine Berufskrankheit an. Im Jahr 2005 erhielt die See-Berufsgenossenschaft nur noch 135 Anzeigen, das entspricht einem Rückgang von 25 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Ausgewählte Berufskrankheiten

(mehr als fünf Anzeigen)	2004	2005
Lärmschwerhörigkeiten (BK-Nr. 2301)	57	35
Lungen- und Pleuraasbestosen (BK-Nr. 4103)	43	34
Lungenkrebs durch Asbest (BK-Nr. 4104)	36	32
Durch Asbest verursachtes Mesotheliom (BK-Nr. 4105)	11	8
Erkrankung wie eine Berufskrankheit (§ 9 Abs.2 SGB VII)	10	9
Gesamt	157	118
Insgesamt angezeigte Berufskrankheiten	180	135

Verteilung der Berufskrankheiten



Leistungen

Das meiste Geld fließt in die Renten

Die See-Berufsgenossenschaft zahlte am Ende des Jahres 2004 insgesamt 3.563 Renten an Verletzte, Witwen, Waisen und Eltern, davon 60 neue Renten. Die absolute Zahl des Rentenbestandes ist im Berichtsjahr um 107 (drei Prozent) auf 3.456 gesunken. Davon waren 44 neue Renten, 16 weniger als 2004. Ähnlich entwickeln sich die Ausgaben: Betragen die Gesamtausgaben für die Renten im Jahr 2004 noch rund 26,8 Millionen Euro, sanken sie im Jahr 2005 um fünf Prozent auf 25,3 Millionen Euro. Ursache dafür ist nicht nur die abnehmende Anzahl der Renten, sondern auch die vom Gesetzgeber ausgesetzten Rentenerhöhungen. Eine grundsätzliche Reform des gesetzlich festgeschriebenen Leistungsrechts wird derzeit diskutiert.

Bedingt durch sehr teure Einzelfälle sind die Ausgaben für Reha-Leistungen (zum Beispiel Heilbehandlung, Verletzten- und Übergangsgeld, Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben oder in der Gemeinschaft, Pflege, Wohnungshilfe, Abfindungen) um 0,2 Millionen Euro auf rund 4,9 Millionen Euro im Jahr 2005 gestiegen. So wurden allein für die Krankenhausbehandlung von zwei Unfallverletzten rund 90.000 Euro und für die Wohnungshilfe als Folge einer Berufskrankheit rund 67.000 Euro bezahlt.

Fallmanagement

Unverändert aktuell gilt der Grundsatz Reha vor Rente. Wenn es gelingt, einen Versicherten nach einem schweren Arbeitsunfall wieder in das Berufsleben zu integrieren, ist das nicht nur ein wesentlicher Wendepunkt in einer persönlichen Biographie, sondern auch ein Erfolg für die verantwortliche Berufsgenossenschaft. Die intensive Beratung und Unterstützung im beruflichen und sozialen Umfeld stellt daher einen Aufgabenschwerpunkt der „Fallmanager“ dar. Beinahe 100 Prozent der Unfall-

Neue Renten 2000 – 2005				
		Gesamt	Verletzte	Hinterbliebene
2000	Arbeitsunfälle	48	43	5
	Wegeunfälle	8	7	1
	Berufskrankheiten	15	14	1
2001	Arbeitsunfälle	41	35	6
	Wegeunfälle	5	5	–
	Berufskrankheiten	15	13	2
2002	Arbeitsunfälle	36	32	4
	Wegeunfälle	5	4	1
	Berufskrankheiten	15	11	4
2003	Arbeitsunfälle	31	28	3
	Wegeunfälle	3	2	1
	Berufskrankheiten	18	16	2
2004	Arbeitsunfälle	33	25	8
	Wegeunfälle	11	11	–
	Berufskrankheiten	16	8	8
2005	Arbeitsunfälle	26	22	4
	Wegeunfälle	4	4	–
	Berufskrankheiten	14*	8	6

* In weiteren 27 Fällen wurde der Verdacht auf eine Berufskrankheit zwar bestätigt, eine Rente wird aber u.a. wegen Fehlens einer rentenberechtigenden Minderung der Erwerbsfähigkeit nicht gezahlt.

verletzten konnten 2005 nach der abgeschlossenen Rehabilitation in ihren Beruf zurückkehren.

Papierlose Akte

Im Jahr 2005 wurden sämtliche Vordrucke der Leistungsabteilung auf eine online-Version umgestellt. Das spart Zeit, Platz und Kosten und ist ein erster Schritt zur papierlosen Akte.

Rentenbestand					
Jahr	Renten insgesamt	Verletzte	Renten an		
			Witwen	Waisen	Eltern
1996	4.200	2.984	938	270	8
1997	4.102	2.944	909	242	7
1998	4.002	2.890	896	210	6
1999	3.922	2.846	877	193	6
2000	3.843	2.803	854	182	4
2001	3.752	2.746	844	159	3
2002	3.682	2.697	833	149	3
2003	3.600	2.639	821	138	2
2004	3.563	2.608	806	147	2
2005	3.456	2.547	783	124	2

Widerspruchs- und Klageverfahren

Entscheidungen der See-BG überwiegend bestätigt

Die Anzahl der Widersprüche, die die Versicherten oder Hinterbliebenen einreichen, und vor allem die Entscheidung des Widerspruchsausschusses und der Sozialgerichte darüber, ist ein gewisser Indikator für die Qualität der Sachbearbeitung. Für 2005 registrieren wir einen leichten Rückgang der neu erhobenen Widersprüche von 15 auf 13 Prozent (46 Widersprüche bei 337 Bescheiden). Inhaltlich verteilen sie sich gleichmäßig auf Unfälle und Berufskrankheiten.

Im Berichtsjahr wurden 41 Widersprüche erledigt. Elf Widersprüche zogen die Versicherten zurück, in fünf Fällen half die Verwaltung selbst ab. Bei allen 25 verhandelten Widersprüchen bestätigte der zuständige Ausschuss die Entscheidung der Unfallabteilung. Vor den Sozialgerichten wurden 36 Klagen erörtert. Auch hier bestätigen alle Urteile unsere Rechtsauffassung, eines mit einem Teilerfolg für den Kläger. Dieses Ergebnis zeigt deutlich: Die Entscheidungen der Unfallabteilung haben Bestand.

Service

Neue Internet-Angebote

Unfallanzeige online

Arbeitgeber können Unfallmeldungen seit Sommer 2005 via Internet aufgeben. Die Datenübermittlung wird nach heute üblichen technischen Standards verschlüsselt. Mittlerweile nutzen knapp 100 Unternehmen diesen Service.

Ärztliche Berichte online

Auch für Ärzte und Krankenhäuser besteht die Möglichkeit, Berichte und Gutachten online in einem datengeschützten Verfahren an die See-Berufsgenossenschaft zu übermitteln.

Hilfsmittelpool

Die gemeinsame Datenbank der Berufsgenossenschaften über den Bestand der Hilfsmittel steht seit Herbst 2005 online zur Verfügung. Dadurch können die Mitarbeiter zum Beispiel einen Rollstuhl oder Gehhilfen wesentlich schneller und kostengünstiger bestellen und an die Versicherten ausliefern oder wieder abholen lassen.



Unfallanzeigen können auch via Internet übermittelt werden

Entwicklung und Perspektiven

Vielfältiges Angebot für die Gesundheit

Der Seeärztliche Dienst der See-Berufsgenossenschaft hat eine Doppelfunktion: Er betreut als überbetrieblicher Arbeitsmedizinischer Dienst sämtliche zur See-Berufsgenossenschaft gehörenden Mitgliedsunternehmen und steht außerdem als sozialmedizinischer Begutachtungs- und Beratungsdienst der gesamten See-Sozialversicherung zur Verfügung.

Der Seeärztliche Dienst ist Dienstleister für Reeder und Seeleute. Um das Angebot zu optimieren, wurde deshalb Ende des vergangenen Jahres eine Befragung zur Seediensstauglichkeitsuntersuchung durchgeführt. Die Auswertung ergab eine große Zustimmung zu Ortsnähe, Termingestaltung und Freundlichkeit des Personals in den Seeärztlichen Dienststellen.

Das Team der See-Berufsgenossenschaft besteht aus 15 Ärzten und einer Arbeitstoxikologin. Im Inland gibt es außerdem an 28 Orten ermächtigte Ärzte sowie drei ermächtigte Ärzte im Ausland (Rotterdam, Antwerpen und Manila).

Seediensstauglichkeit

Deutliche Zunahme der Untersuchungszahlen

Jeder, der auf einem deutschen Seeschiff beschäftigt ist, muss seine Tauglichkeit für den Seediens nachweisen. Neben einem allgemein guten Gesundheitszustand ist für die Seediensstauglichkeit vor allem ein gutes Hör- und Sehvermögen maßgeblich. Der Seeärztliche Dienst bescheinigt für zwei Jahre die Tauglichkeit, diese Frist kann aus medizinischen Gründen auch verkürzt werden.

Die Anzahl der Seediensstauglichkeitsuntersuchungen hat um rund 17 Prozent zugenommen: Es wurden 20.874 Untersuchungen durchgeführt, das sind 3.153 mehr als im Jahr 2004. Davon fanden 15.267 Untersuchungen im Inland und 5.607 Untersuchungen im Ausland (vorwiegend in Manila) statt.

Insgesamt mussten leider 280 Neubewerber und 143 der fahrenden Seeleute als seediensuntauglich beurteilt werden. Hauptursache dafür waren wie in den Vorjahren Herz- und Kreislaufkrankheiten (20 Prozent), ungenügendes Sehvermögen (19 Prozent), orthopädische Erkrankungen (13 Prozent), chronischer Alkoholmissbrauch und andere Suchtformen (13 Prozent) sowie Zuckerkrankheit und andere Stoffwechselerkrankungen (12 Prozent).

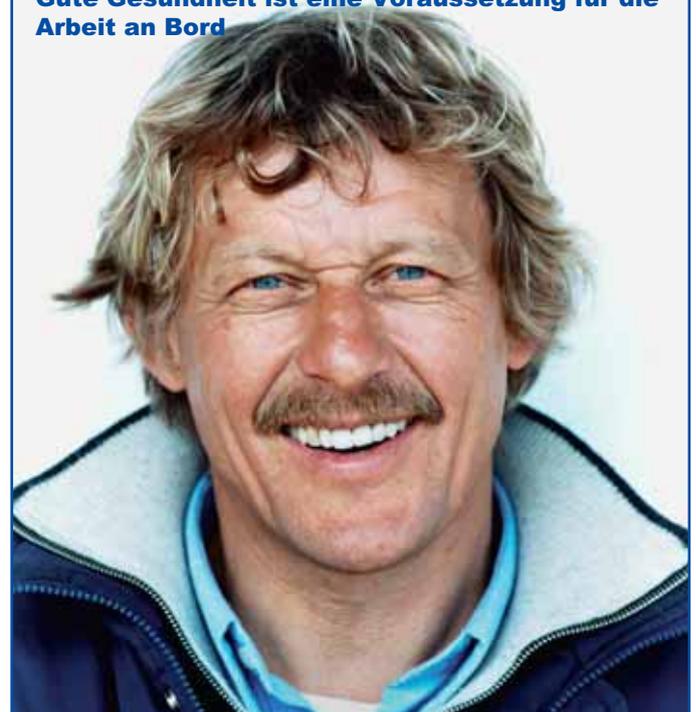
Untersuchung der Seelotsen

Auch die Seelotsen müssen wie Seeleute ihre gesundheitliche Tauglichkeit unter Beweis stellen. Für die Erstuntersuchung sind seit 1998 auf Wunsch der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Lotsenbrüderschaften aus fachlichen Gründen ausschließlich die Dienststellen des Seeärztlichen Dienstes verantwortlich. Im Jahr 2005 wurden 289 Seelotsen auf Lotsdiensttauglichkeit untersucht, im Jahr davor waren es 434.

Widersprüche sind selten

Wird ein Seemann aus den genannten medizinischen Gründen für untauglich erklärt, kann er diese Entscheidung durch den Widerspruchsausschuss für Seediensstauglichkeitsachen überprüfen lassen. Die Anzahl der Widersprüche ist relativ gering: Im Jahr 2005 gingen vier neue Widersprüche ein, aus dem Vorjahr wurden zwei Verfahren übernommen. In drei Fällen wurde den Widersprüchen stattgegeben bzw. abgeholfen, die anderen drei Fälle wurden zurückgewiesen. Die vom Widerspruchsausschuss getroffene Entscheidung kann durch eine Klage beim Verwaltungsgericht Hamburg angefochten werden. Aus dem Jahr 2004 wurden vier Verfahren übernommen, von denen eines im Berichtsjahr eingestellt, zwei durch Vergleich beendet und eines zurückgewiesen wurde. Neue Verfahren gab es nicht, so dass am 31. Dezember 2005 erfreulicherweise kein Klageverfahren mehr anhängig war.

Gute Gesundheit ist eine Voraussetzung für die Arbeit an Bord



Vorsorgeuntersuchungen

Intensive Betreuung bei besonderer Gefährdung

Arbeitnehmer, die Umgang mit Gefahrstoffen haben oder andere möglicherweise gesundheitsgefährdende Tätigkeiten ausüben, werden vom Arbeitsmedizinischen Dienst der See-Berufsgenossenschaft intensiv betreut. Jeder Unternehmer ist dafür verantwortlich, dass seine Mitarbeiter vor, während oder gegebenenfalls auch noch nach der entsprechenden Tätigkeit untersucht werden. Vermutet ein Versicherter einen Zusammenhang zwischen seiner Erkrankung und der Tätigkeit am Arbeitsplatz, kann er die Untersuchung selbst veranlassen.

Die meisten Vorsorgeuntersuchungen finden wegen erhöhter Lärmbelastung statt. Dazu wurden im Berichtsjahr 7.684 Versicherte audiometrisch untersucht, die in Lärmbereichen beschäftigt werden sollten.

Außerdem untersuchten die Ärzte in den Dienststellen Hamburg und Rostock 35 Taucher.

Infektionsschutzgesetz

Seeärztlicher Dienst informiert Küchen- und Servicepersonal

Das Infektionsschutzgesetz wurde geschaffen, um übertragbaren Krankheiten beim Menschen vorzubeugen, Infektionen frühzeitig zu erkennen und ihre Weiterverbreitung zu verhindern.

Besonderes Augenmerk gilt dabei der Schulung von Küchen- und Servicepersonal, um einen hygienischen Umgang mit Lebensmitteln sicherzustellen und die Übertragung von Krankheiten zu vermeiden. Dazu sind mündliche und schriftliche Belehrungen des Personals seit 2001 vorgeschrieben, die dokumentiert und bescheinigt werden müssen. Die Anzahl dieser Belehrungen ist annähernd gleich geblieben: Im Jahr 2005 wurden 3.457 Versicherte informiert, im Vorjahr waren es 3.376. Kundenfreundlich werden sämtliche Belehrungen an die jährlichen Seediensttauglichkeitsuntersuchungen gekoppelt.

Gefahrstoffverordnung

Schutz vor Chemikalien

Die Gefahrstoffverordnung soll das Risiko beim Umgang mit gesundheitsgefährdenden Stoffen minimieren. Auf Seeschiffen kommen dafür bestimmte Anstrich- und Beschichtungsstoffe sowie so genannte Kaltreiniger in

Betracht. Besondere Sorgfalt ist auch beim Umgang mit Chemikalien und Gasen auf Spezialtankschiffen geboten, zum Beispiel beim Ladungsumschlag, der Tankentlüftung oder der Tankreinigung.

Die Ärzte der See-Berufsgenossenschaft überprüfen den Gesundheitszustand der betroffenen Besatzungsmitglieder in regelmäßigen Vorsorge- und Nachuntersuchungen. Im Berichtsjahr wurden 558 Untersuchungen durchgeführt, im Jahr 2004 waren es 478 Untersuchungen. Schwerwiegende Erkrankungen wurden dabei nicht festgestellt.

Überbetrieblicher

Arbeitsmedizinischer Dienst

Einsatz für gesunde Arbeitsbedingungen

Betriebsärzte sind ein Muss für jedes Unternehmen: 1973 wurde der Betriebsarzt im deutschen Arbeitsrecht verankert, heute garantieren europäische Richtlinien jedem Arbeitnehmer einen Anspruch auf betriebsärztliche Betreuung. Für die Mitgliedsunternehmen der See-Berufsgenossenschaft ist je nach Art der Ladung und Anzahl der Mitarbeiter die Zeit festgelegt, die ihnen der Betriebsarzt pro Jahr mindestens zur Verfügung steht. Finanziert wird dieser Service für die Gesundheit über die Beiträge der Arbeitgeber zur Unfallversicherung. Im Jahr 2005 berieten und betreuten die Betriebsärzte der See-Berufsgenossenschaft auf 261 Schiffen – davon 46 in Fahrt – und in 870 Landbetrieben.



Seeleute brauchen gute Augen

Von Augenspülflasche bis Wetterschutz

Im Arbeitsalltag reagieren die Betriebsärzte sehr flexibel auf die unterschiedlichen Fragestellungen aus der Praxis der Betriebe. Hier einige Beispiele, die die Bandbreite der Tätigkeit illustrieren:

- ▶ pragmatische Handhabung von Augenspülflaschen an gefährdeten Arbeitsplätzen,
- ▶ Auswahl von Wetterschutzkleidung für spezielle Bereiche,
- ▶ telemetrische Übertragung medizinischer Befunde zur Therapieverbesserung an Bord,
- ▶ Auswahl spezieller Rettungskrankentragen mit Vakuummatratzen für die Schifffahrt,
- ▶ Handhabung des Betäubungsmittelgesetzes im Ausland,
- ▶ Arbeitszeitmodelle unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Ruhezeiten für Schiffsbesatzungen,
- ▶ Optimierung von Büroeinrichtungen,
- ▶ Hilfestellung bei Unternehmenszertifizierungen,
- ▶ Impfberatungen vor Auslandsaufenthalten,
- ▶ „Aktiv – Gesund – Erfolgreich“, ein fünf Berufsgenossenschaften einbindendes Projekt zur Harmonisierung der Arbeitswelt in einer Reederei,
- ▶ Einführung halbautomatischer Defibrillatoren auf Fährschiffen und in größeren Landbetrieben im Rahmen der Aktion „Kampf dem Herztod“.

Der Messtechnische Dienst überprüfte auch Tankschiffe



Außerdem wurden mehrere Projekte gemeinsam mit dem Messtechnischen Dienst durchgeführt:

- ▶ hygienische Kriterien im Vergleich zwischen Kunststoff und Holz im Kombüsebereich,
- ▶ Belastung durch Schiffsabgase in Wohnbereichen,
- ▶ Verunreinigungen des Trinkwassers durch Farben bzw. Trinkwassertankbeschichtungen,
- ▶ mögliche Belastung durch Ausdünstungen in Bürobereichen.

Messtechnischer Dienst

Einsatz für die Prävention

Der Messtechnische Dienst untersucht, ob die Versicherten durch schädliche Stoffe in der Luft gefährdet werden. Diese Messungen dienen der Prävention und stehen allen Mitgliedsunternehmen kostenlos zur Verfügung.

Zu den Aufgaben des Messtechnischen Dienstes gehören:

- ▶ Erfassung und Bewertung von biologischen und chemischen Parametern an Bord und in Landbetrieben,
- ▶ Beratung von Reedereien,
- ▶ Bearbeitung von Stellungnahmen nach Gefahrstoffexposition,
- ▶ Erarbeitung von Handlungsanleitungen,
- ▶ Beteiligung an Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen.

Im Jahr 2005 wurden in 32 Betrieben (auf 27 Seeschiffen und in fünf Verwaltungsräumen von Reedereien) Proben entnommen. Die Mitarbeiter führten knapp 1.800 Analysen durch (vor allem organische Substanzen, Bakterien und Schimmelpilze).

Langfristige Studien

Neben routinemäßigen Messungen führt der Messtechnische Dienst langfristige Studien zu speziellen Fragen durch. Die hierbei erzielten Ergebnisse sollen sowohl in die Diskussion über weitere Schutzmaßnahmen als auch in Beurteilungen zur Anerkennung von Berufskrankheiten eingehen.

Die Vielseitigkeit der Tätigkeit spiegelt sich in den folgenden Beispielen wider:

- ▶ hygienische Untersuchungen auf Seeschiffen unter besonderer Berücksichtigung der raumlufttechnischen Anlagen (in Kooperation mit dem Berufsgenossenschaftlichen Institut für Arbeitsschutz),
- ▶ arbeitsbedingte Gesundheitsstörungen durch organi-

sche Stäube auf Massengutschiffen (in Kooperation mit der Großhandels- und Lagerei-Berufgenossenschaft und dem Berufsgenossenschaftlichen Forschungsinstitut für Arbeitsmedizin),

- ▶ Gesundheitsgefährdungen bei Lade-, Lösch- und Tankreinigungsvorgängen auf Tankschiffen unter besonderer Berücksichtigung krebserregender Stoffe,
- ▶ Chemische und biologische Untersuchungen von Frischwasseraufbereitungsanlagen auf Schiffsneubauten (in Kooperation mit einem Mitgliedsbetrieb),
- ▶ Dieselmotoremissionen in Maschinenräumen von Tagespassagierschiffen älteren Baujahrs.

Sozialmedizinischer Dienst

Einsatz für die gesamte See-Sozialversicherung

Am Seeärztlichen Dienst lassen sich die Vorteile der See-Sozialversicherung unter einem Dach plastisch darstellen: Wird zum Beispiel ein Seemann bei einer regelmäßigen Untersuchung für seedienstuntauglich befunden, kann er sofort im Hinblick auf eine konkrete Erwerbsminderung begutachtet werden. Damit beschleunigt sich das Verfahren zur medizinischen oder beruflichen Rehabilitation oder zu einer Rentenleistung ganz erheblich. Das ist möglich, weil der Seeärztliche Dienst der See-Berufsgenossenschaft die sozialmedizinischen Begutachtungs- und Beratungsaufgaben für die gesamte See- Sozialversicherung wahrnimmt.

Unfallversicherung

Verletzte werden in der Regel von Durchgangs- und Fachärzten betreut (Erstbetreuung). Im Jahr 2005 untersuchte der Seeärztliche Dienst sieben Versicherte und gab 86 gutachterliche Stellungnahmen ab.

Krankenversicherung

Für die See-Krankenkasse beurteilt der Seeärztliche Dienst unter anderem die Arbeitsfähigkeit der Versicherten. Im vergangenen Jahr untersuchten die Ärzte 140 Personen. Außerdem nimmt der Seeärztliche Dienst mündlich oder schriftlich Stellung, wenn eine Beratung erforderlich ist. Anlässe dafür sind unter anderem die Verordnungen von Versicherungsleistungen wie besonderer Heil- und Hilfsmittel oder medizinischer Rehabilitation oder die Notwendigkeit einer Untersuchung bei bestehender Arbeitsunfähigkeit. Es wurden 1.438 schriftliche und 1.283 mündliche Stellungnahmen abgegeben.

Pflegeversicherung

Der Sozialmedizinische Dienst prüft, ob ein Versicherter pflegebedürftig ist und wie er eingestuft wird. Dazu führte er für die See-Pflegekasse 807 Begutachtungen in häuslicher Umgebung oder in Pflegeheimen durch. In 991 Fällen erfolgte eine Stellungnahme nach Aktenlage.

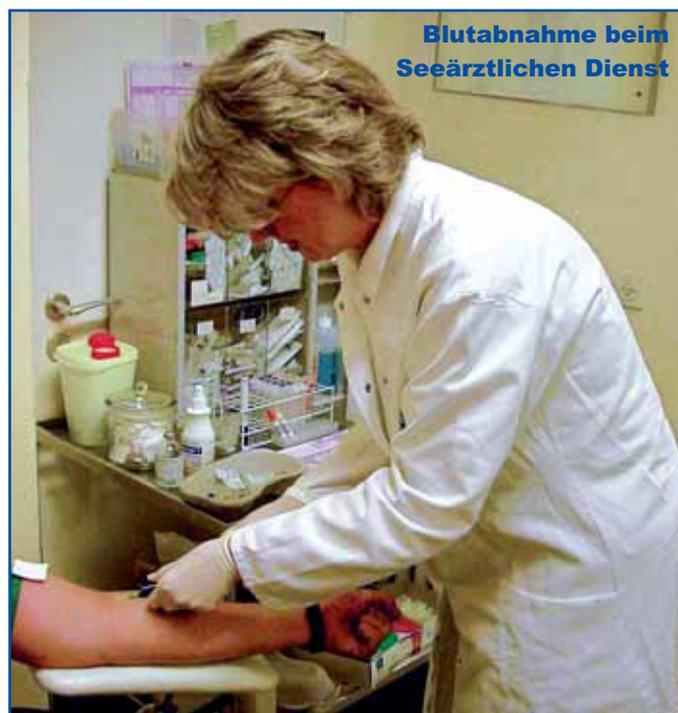
Außerdem wurden im Rahmen des Auftragsgeschäfts für die knappschaftliche Pflegeversicherung im letzten Quartal 2005 insgesamt 50 Pflegegutachten erstellt.

Rentenversicherung

Bis zum 30. September 2005 war der Seeärztliche Dienst Hamburg für die Versicherten der Seekasse zuständig.

Bis dahin wurden 329 sozialmedizinische Gutachten erstellt sowie 5.650 Stellungnahmen zu Renten-, Heilverfahrens- oder Berufsförderungsgutachten abgegeben.

Nach der Fusion der Seekasse beauftragte die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See den Seeärztlichen Dienst Hamburg mit seinen Außenstellen Bremen, Bremerhaven, Kiel und Rostock, sämtliche rentenrechtlichen Begutachtungen für die Länder Hamburg, Bremen (mit Bremerhaven), Schleswig-Holstein und das nördliche Niedersachsen durchzuführen. Für die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See erstellte der Seeärztliche Dienst seit dem 1. Oktober 134 sozialmedizinische Gutachten sowie 553 Stellungnahmen zu Renten-, Heilverfahrens- oder Berufsförderungsgutachten.



Blutabnahme beim Seeärztlichen Dienst

Entwicklung und Perspektiven

See-Krankenkasse im Aufwind

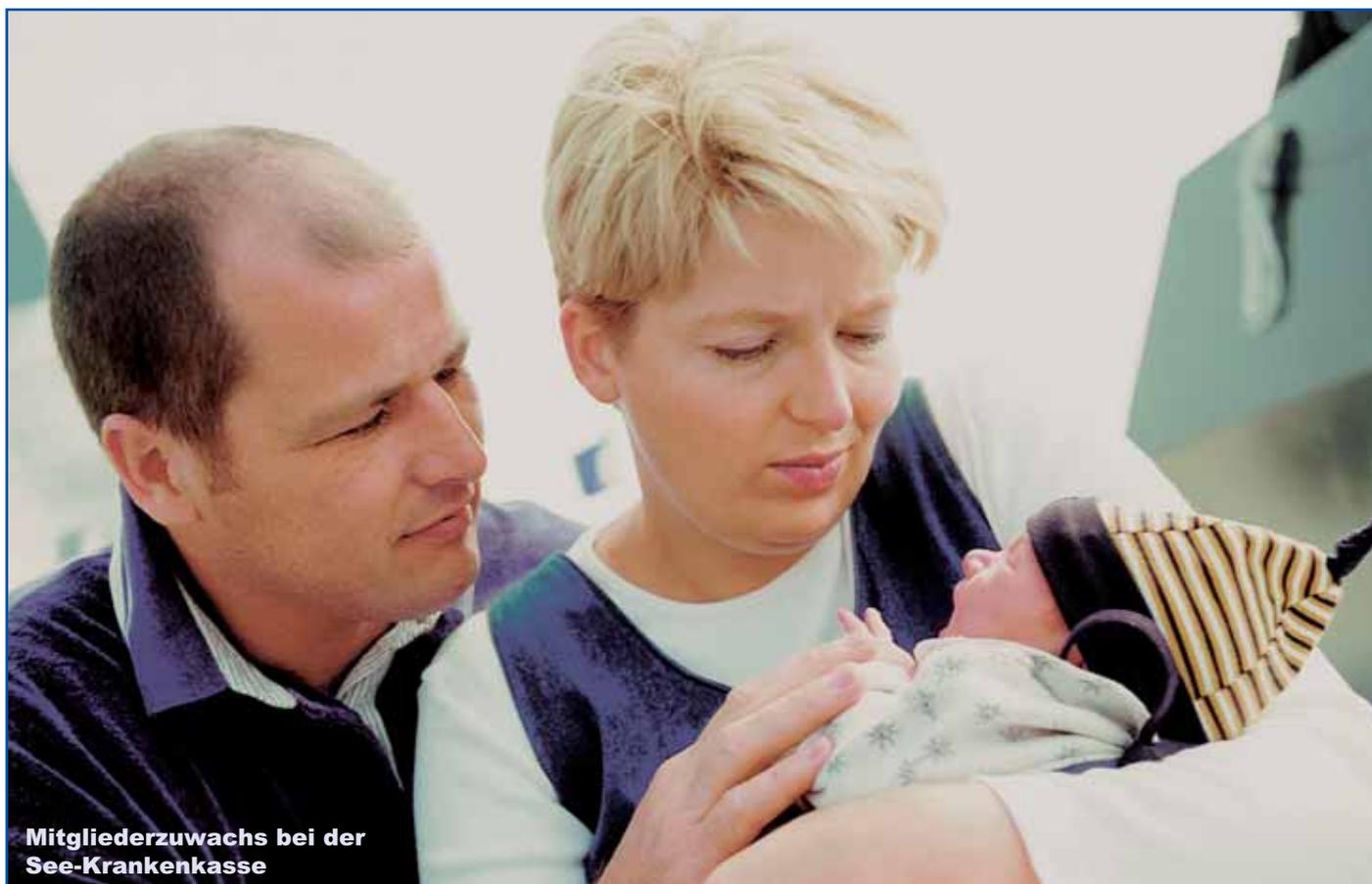
Die See-Krankenkasse hat im Jahr 2005 gut 2.700 Versicherte dazu gewonnen. Grund für den Wechsel dürfte neben dem attraktiven Beitragssatz die Einbindung in die gesamte See-Sozialversicherung sein. Auch ein gutes Dreivierteljahrhundert nach ihrer Gründung hat sich die See-Krankenkasse ihren engen Bezug zur Seefahrt bewahrt, denn nur aktive und ehemalige Berufsseeleute und deren Familienangehörige können Mitglied der See-Krankenkasse werden. Als leistungsstarke und verlässliche Krankenkasse zählen wir mittlerweile rund 74.000 Versicherte und gehören damit zu den mittelgroßen Kassen in Deutschland. Die See-Krankenkasse ist übrigens seit ihrer Gründung im Jahr 1928 schuldenfrei.

Für die See-Krankenkasse ist die wirtschaftliche Verwendung der Mittel oberstes Gebot. Nachdem die Ausgaben im Vorjahr leicht gesunken waren, sind 2005 wieder Mehrausgaben von gut zwei Prozent je Mitglied zu verzeichnen. Hauptursache für diese Bilanz sind die gestiegenen Kosten für Arzneimittel. Dem will die Bundesregierung mit einem neuen Gesetz zur Wirtschaftlichkeit in

der Versorgung mit Arzneimitteln entgegenwirken. Das Gesetz trat am 1. Mai 2006 in Kraft und soll zu Einsparungen in Milliardenhöhe führen.

Erstmalig haben unsere Versicherten seit 2005 die Möglichkeit, durch besonders gesundheitsbewusstes Verhalten Geld zu sparen. Wer sich am Bonusprogramm „Seesterne“ beteiligt, erhält maximal 150 Euro im Jahr zurück. Die Nachfrage war groß und wird vermutlich weiter steigen. Die Folge: Auch die Ausgaben für die Erstattung der Seesterne werden steigen, während Einsparungen bei den Leistungsausgaben nur mittelfristig erreicht werden können.

Seit der Einführung neuer Versorgungsformen für chronisch Kranke können die Versicherten der See-Krankenkasse bundesweit an den strukturierten Behandlungsprogrammen der Ortskrankenkassen teilnehmen. Damit die Teilnahme auch an den Modellvorhaben zur Durchführung strukturierter Behandlungsprogramme der Ortskrankenkassen möglich ist, hat die Vertreterversammlung die Satzung der See-Krankenkasse entsprechend ergänzt.



Mitgliederzuwachs bei der See-Krankenkasse

Versicherungsfälle

Mehr Krankenhausbehandlungen, weniger Krankmeldungen

Als Versicherungsfall bezeichnet man das Ereignis, für dessen Eintritt der Anspruch auf Leistungen vorgesehen ist. Ein Versicherungsfall entsteht zum Beispiel dann, wenn Leistungen zur Verhütung, zur Früherkennung oder Behandlung von Krankheiten in Anspruch genommen werden.

Krankenhauspflege und Arzneimittel haben den größten Anteil des Gesundheitsetats beansprucht, in beiden Leistungsbereichen ist die Anzahl der Versicherungsfälle gestiegen. So hat sich die Anzahl der Krankenhausfälle um drei Prozent auf 18.811 Fälle erhöht. Bezogen auf das Mitglied macht dies eine Steigerung von 0,5 Prozent aus. Den Anstieg der Arzneimittelausgaben dokumentiert unter anderem die Zahl der Verordnungen von Arzneimitteln: Für Versicherte der See-Krankenkasse wurden im Jahr 2005 etwa 510.000 Rezepte ausgestellt, das sind pro Mitglied drei Prozent mehr als im Vorjahr.

Entgegengesetzt verlief die Entwicklung bei der Arbeitsunfähigkeit, denn die allgemein festgestellte Zurückhaltung der Arbeitnehmer bei Krankschreibungen machte sich auch bei der See-Krankenkasse bemerkbar. Die durchschnittliche Anzahl der Arbeitsunfähigkeitstage ist um etwa vier Prozent auf rund 23 Tage je Fall gesunken.

Leistungen

Kostensteigerung liegt unter dem Bundesdurchschnitt

Die Einnahmen der See-Krankenkasse durch Beiträge und den Risikostrukturausgleich werden als Leistungsausgaben annähernd vollständig an die Versicherten weitergegeben. Die Leistungen im Zusammenhang mit Krankenhausbehandlungen sowie Aufwendungen für Arzneimittel verursachen die meisten Kosten. Von 175,3 Mio. Euro Gesamtausgaben wurden 167,4 Mio. Euro für Leistungen (95,5 Prozent), 0,2 Mio. Euro für sonstige Ausgaben (0,1 Prozent) und 7,7 Mio. Euro für die Verwaltungs- und Verfahrenskosten (4,4 Prozent) aufgewendet. Bei den Verwaltungskosten fließt der größte Teil in die Personalkosten, außerdem werden Mieten für Gebäude, technische Anlagen, Fahrzeuge sowie allgemeine Sachkosten der Verwaltung, wie zum Beispiel Geschäftsbedarf finanziert. Die See-Krankenkasse liegt übrigens mit ihren Verwaltungskosten deutlich unter dem Bundesdurchschnitt von 5,6 Prozent.

Mehrkosten für Krankenhauspflege und Arzneimittel

Absolut haben sich die Ausgaben der See-Krankenkasse um 4,7 Prozent erhöht. Dies liegt auch daran, dass die See-Krankenkasse neue Mitglieder gewonnen hat. Umgerechnet auf das einzelne Mitglied sind die Ausgaben um rund zwei Prozent gestiegen. Damit liegt die See-Krankenkasse deutlich unter dem Bundesdurchschnitt, wo ein Anstieg von gut drei Prozent je Mitglied verzeichnet wurde. Wie schon gesagt, resultiert die Kosten-

Leistungsausgaben für alle Bundesländer (in Euro)

	2004	2005	gegenüber Vorjahr in Prozent
Krankenhausbehandlung einschl. ambul. Operieren und vor- und nachstat. Behandlung	60.414.295	63.863.024	+ 5,7
Ärztliche Behandlung	23.171.709	24.053.763	+ 3,8
Arzneien aus Apotheken	26.757.100	32.075.891	+ 19,9
Krankengeld einschl. Beiträge auf Krankengeld	13.094.099	11.501.958	- 12,2
Heil- und Hilfsmittel	9.579.486	9.702.686	+ 1,3
Zahnärztliche Behandlung einschl. Kieferorth. Behandlung	7.684.254	7.663.063	- 0,3
Zahnersatz	4.933.823	3.637.068	- 26,3
Sonstige Leistungen	7.668.356	8.262.456	- 7,7
Häusliche Krankenpflege	2.759.513	2.765.004	- 0,2
Kuren	2.651.296	2.646.565	- 0,2
Leistungen im Ausland	1.050.620	1.188.515	+ 13,1
Sterbegeld	8.670	0	- 100
Summe insgesamt	159.773.221	167.359.993	+ 4,7

steigerung vor allem aus Mehrkosten für Krankenhauspflege und Arzneimittel. Die Ausgabensteigerung bei den Arzneimitteln hängt mit den Reformgesetzen aus dem Jahr 2004 zusammen: Ausschließlich für das Jahr 2004 mussten die pharmazeutischen Unternehmen ihre Rabatte gegenüber den Krankenkassen wesentlich erhöhen. Der Ausgabenzuwachs für Arzneimittel erklärt sich somit durch die Absenkung des Herstellerrabatts ab Januar 2005 und betraf alle gesetzlichen Krankenversicherungen in Deutschland.

Ärztliche Leistungen vergütete die See-Krankenkasse mit 24 Millionen Euro (Vorjahr 23, 2 Millionen Euro). Große Teile der ärztlichen Gesamtvergütung waren budgetiert, das bedeutet, die See-Krankenkasse hat so wie alle Kassen einen bestimmten Betrag an die Kassenärztlichen Vereinigungen überwiesen, mit dem die Ärzte wirtschaften mussten.

Weniger Ausgaben für Zahnersatz

Bundesweit sind die Ausgaben für zahnärztliche Behandlung um 1,7 Prozent je Mitglied gesunken. Bei der See-Krankenkasse ist sogar ein Ausgabenrückgang von 2,6 Prozent je Mitglied festzustellen. Auffällig ist auch der drastische Rückgang der Ausgaben beim Zahnersatz – eine Folge der Einführung befundbezogener Festzuschüsse. Diese haben zum massiven Einbruch bei der

Inanspruchnahme von Zahnersatz im ersten Halbjahr geführt. Im zweiten Halbjahr hat sich diese Entwicklung nicht fortgesetzt, dennoch sind die Ausgaben um 26,3 Prozent gesunken!

Der Leistungsanspruch für Sehhilfen ist bereits im Vorjahr weitgehend weggefallen, im Jahr 2005 führte dieser Wegfall nochmals zu einer Ausgabenreduzierung von rund 72 Prozent. Allerdings haben die Ausgabensteigerungen für Leistungen der Orthopädietechniker, Orthopädeschuhmacher, Masseure und Krankengymnasten dazu beigetragen, dass die Ausgaben für Heil- und Hilfsmittel insgesamt nur um 1,2 Prozent je Mitglied sanken.

Fallmanagement hilft Kosten sparen

Im Rahmen des Fallmanagements gewährleisten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der See-Krankenkasse die intensive Beratung und Unterstützung ihrer arbeitsunfähigen Versicherten. In deren Interesse leiten sie zum Beispiel gezielt Rehabilitationsmaßnahmen ein, um die Gesundheit und damit auch die Arbeitsfähigkeit wiederherzustellen. Das Ergebnis spricht für sich: Durch den Rückgang der Arbeitsunfähigkeitsfälle und die Verkürzung der Arbeitsunfähigkeitsdauer konnten bei den Krankengeldausgaben etwa zwölf Prozent eingespart werden.



Gut 26.400 Rentner sind bei der See-Krankenkasse versichert

Service

Dienstleistung mit Herz

Am Anfang war das Wort

Die See-Krankenkasse betreut ihre Versicherten individuell und kompetent. Persönliche Beratung wird groß geschrieben, egal ob in den Kundenzentren, an den bundesweit zum Ortstarif zu erreichenden Info-Telefonen oder bei der Kommunikation via Internet.

Behandlungsprogramme für chronisch Kranke

Die Lebensqualität chronisch kranker Patienten kann durch gut strukturierte Behandlungsprogramme und eine engmaschige Betreuung wesentlich verbessert werden. Die See-Krankenkasse bietet ihren Versicherten die Teilnahme an so genannten strukturierten Behandlungsprogrammen (Disease Management Programmen) bundesweit an. Um das zu gewährleisten, arbeitet sie eng mit den Ortskrankenkassen zusammen: Alle Informations- und Beratungsangebote der Ortskrankenkassen stehen auch unseren Versicherten in vollem Umfang zur Verfügung.

Günstige Zusatzversicherungen

Der Abschluss von Kollektivversicherungsverträgen zwischen der See-Krankenkasse und privaten Krankenversicherungsunternehmen eröffnet den Versicherten die Möglichkeit, eine private Zusatzversicherung für Zahnersatz und Sterbegeld zu günstigen Konditionen abzuschließen. Die See-Krankenkasse beabsichtigt, diesen Service weiter auszubauen, um ihren Versicherten in Zukunft auch Vorteile beim Abschluss anderer Zusatzversicherungen anbieten zu können.

**Das Bonusprogramm „Seestern“
kommt bei den Versicherten gut an**



Entwicklung und Perspektiven

Finanzierung der Pflegeleistungen vorläufig gesichert

Die Pflegeversicherung feierte im Jahr 2005 ihr zehnjähriges Bestehen, denn im April 1995 übernahm dieser neu geschaffene Zweig der sozialen Sicherung die Leistungen für pflegebedürftige Menschen in Deutschland. Heute erhalten rund zwei Millionen Pflegebedürftige Leistungen aus einer Pflegekasse. Die meisten von ihnen werden von ihren Angehörigen zu Hause versorgt. Die See-Pflegekasse unterstützte im vergangenen Jahr regelmäßig rund 3.800 Personen und erfüllt damit eine wichtige Aufgabe im System der sozialen Absicherung der Bürger.

Die Pflegeversicherung ist an die gesetzliche Krankenversicherung gekoppelt, das heißt, eine Pflichtmitgliedschaft besteht automatisch in beiden Versicherungen. Der Beitragssatz ist gesetzlich festgelegt. Die See-Pflegekasse hat hier also keinerlei Gestaltungsspielraum. Der allgemeine Beitragssatz beträgt seit 1996 unverändert 1,7 Prozent. Mit Blick auf die ungleiche Belastung von Familien und Kinderlosen wurde am 1. Juli 2005 ein Zuschlag eingeführt: Seitdem zahlen Erwachsene, die keine Kinder haben und nach dem 1. Januar 1940 geboren sind, 0,25 Prozentpunkte mehr.

Bereits wenige Jahre nach der Gründung reichten die Beitragseinnahmen der Pflegeversicherung nicht mehr aus, um die Kosten zu decken. Noch reichen die in den Jahren 1995 bis 1998 angesammelten Reserven zur Finanzierung der Pflegeleistungen bis in das Jahr 2008 aus. Die notwendigen Reformen zur Neu-Organisation der Pflegeversicherung werden derzeit in verschiedenen Gremien diskutiert. Bisher konnte das jährliche Defizit durch die Reserven aus den Anfangsjahren und ein Ausgleichssystem zwischen den Kassen aufgefangen werden. Das gilt auch für die See-Pflegekasse. Erfreuli-

cherweise halbierte sich deren Defizit im Vergleich zum Vorjahr. Hauptursache für diese positive Bilanz waren die Mehreinnahmen aus dem neuen Beitragszuschlag für Kinderlose.

Versicherungsfälle

Nachfrage nach häuslicher Pflege steigt weiter

Pflegebedürftig kann durch Unfall oder Krankheit zwar jeder werden, aber naturgemäß sind vor allem alte Menschen auf Pflege angewiesen. Sie wollen in ihrer gewohnten Umgebung leben, kommen aber mit dem Alltag nicht mehr zurecht. Allerdings gehört nicht jeder, der auf Hilfe angewiesen ist, zum Kreis der Pflegebedürftigen im Sinne des Gesetzes. Der Begriff „Pflegebedürftigkeit“ ist genau definiert: Pflegebedürftig ist danach, wer wegen einer körperlichen, geistigen oder seelischen Krankheit oder Behinderung bei den gewöhnlichen und regelmäßig wiederkehrenden Verrichtungen im Ablauf des täglichen Lebens auf Dauer, voraussichtlich aber für mindestens sechs Monate, in erheblichem oder höherem Maße der Hilfe bedarf. Diese Hilfe muss sowohl bei der Grundpflege (Körperpflege, Ernährung, Mobilität) als auch bei der hauswirtschaftlichen Versorgung benötigt werden.

Die Pflegebedürftigkeit wird in drei Stufen unterteilt. Dabei wird genau überprüft, wo Hilfe gebraucht wird und wie viel Zeit dafür erforderlich ist. Den Bedarf stellt immer ein Arzt des Medizinischen Dienstes fest. Die See-Pflegekasse entscheidet dann unter Beachtung des Gutachtens über die Einstufung in erhebliche (Stufe I), schwere (Stufe II) oder schwerste Pflegebedürftigkeit (Stufe III).

Im Jahr 2005 gingen bei der See-Pflegekasse 1.082 Anträge ein – rund 14 Prozent mehr als im Vorjahr. Die größte Nachfrage besteht nach Leistungen der häuslichen

Leistungsausgaben der Pflegeversicherung in Euro

	2004	2005	Differenz in Prozent
Pflegesachleistungen	3.010.846	3.306.837	+ 9,83
Pflegegeld	4.242.497	4.240.888	- 0,04
Tagespflege und Nachtpflege	113.237	115.067	+ 1,62
Kurzzeitpflege und Häusliche Pflege	422.733	509.694	+ 20,57
Pflegehilfsmittel und Technische Hilfen	346.442	365.954	+ 5,63
Sonstige Leistungen	1.022.464	845.404	- 17,32
Vollstationäre Pflege	9.643.987	9.938.764	+ 3,06
Behindertenpflege	227.303	223.848	- 1,52
Teilweise Kostenerstattung	29.462	38.182	+ 29,59
Pflegepflichtsätze	28.656	28.229	- 1,49
Gesamt	19.087.627	19.612.867	+ 2,75

Pflege (946 Anträge). In 136 Fällen wurden Leistungen bei stationärer Pflege sowie bei der Unterbringung in vollstationären Einrichtungen der Behindertenhilfe beantragt. Gut zwei Drittel (68,9 Prozent) konnten positiv beantwortet werden. Diese Quote ist seit Jahren stabil geblieben und weist darauf hin, dass die überwiegende Mehrheit der Versicherten über die Leistungen der See-Pflegekasse gut informiert ist.

Leistungen

Die Kosten steigen

Rund 3.800 Pflegebedürftige erhielten jeden Monat Versicherungsleistungen von der See-Pflegekasse. Die Anzahl der Leistungsfälle lag mit 4.391 Fällen um gut zehn Prozent über dem Vorjahr. Absolut haben sich die Ausgaben der See-Pflegekasse um 2,7 Prozent erhöht. Dies liegt vor allem daran, dass die See-Krankenkasse und damit auch die See-Pflegekasse neue Mitglieder gewonnen hat. Je Mitglied sind die Ausgaben der See-Pflegekasse nur um 0,2 Prozent gestiegen. Damit liegt die See-Pflegekasse deutlich unter dem Bundesdurchschnitt, wo ein Anstieg von 1,2 Prozent verzeichnet wurde.

Die See-Pflegekasse beteiligt sich entweder an den Kosten für einen ambulanten Pflegedienst oder sie zahlt das Pflegegeld für eine private Pflegeperson oder eine Kombination aus beiden Angeboten. Die Übernahme der Kosten einer vollstationären Unterbringung ist ebenfalls möglich, allerdings nur bis zur gesetzlich festgelegten Höhe von maximal 1.432 Euro monatlich.

Häusliche Pflege hat Priorität

Vor allem alte Menschen sind auf Pflege angewiesen. Sie wollen am liebsten weiter in ihrer gewohnten Umgebung leben, kommen aber mit dem Alltag nicht mehr zurecht. Wenn allerdings jemand bei der Körperpflege und dem Haushalt hilft, das Essen zubereitet oder sie auf wichtigen Wegen außerhalb der Wohnung begleitet, können diese Menschen weiter zu Hause bleiben. Oft übernehmen Töchter oder Schwiegertöchter die Pflege – und erst seit Einführung der Pflegeversicherung können sie dafür eine finanzielle Unterstützung und die Zahlung ihrer Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung erhalten. Die See-Pflegekasse gibt der häuslichen Pflege Vorrang vor einer stationären Unterbringung. Das Ziel wurde erreicht, denn rund 67 Prozent der Pflegebedürftigen haben sich für die ambulante Pflege entschieden. Fast alle (91 Prozent) beantragten das Pflegegeld. Mit der Zunahme der Leistungsfälle stiegen auch die Ausgaben für ambulante Pflegeleistungen.

Wegen der hohen Anzahl der Leistungsfälle erhöhten sich die Kosten für Kurzzeit- und Ersatzpflege um 20 Prozent. Auch die teilweise Erstattung von Kosten – gemeint sind hier vor allem Zuschüsse für Pflegebedürftige, die vollstationäre Pflege gewählt haben, obwohl diese nicht erforderlich war – liegt mit einem Plus von 29 Prozent deutlich über dem Vorjahreswert. Rückläufig sind dagegen die Ausgaben für „Sonstige Leistungen“, weil insbesondere die Beitragszahlungen an die Träger der gesetzlichen Rentenversicherung für die soziale Sicherung der Pflegepersonen gesunken sind.

In vollstationärer Pflege befand sich ein knappes Drittel der Pflegebedürftigen. Hier stiegen die Ausgaben ebenfalls wegen der zusätzlichen Leistungsfälle. Die Ausgaben für die vollstationäre Pflege stellen nach wie vor den größten Ausgabeposten der See-Pflegekasse dar. Grund dafür sind vor allem die im Vergleich zur ambulanten Pflege erheblich höheren Aufwendungen je Leistungsfall.

In Einrichtungen der Behindertenhilfe wurden zwei Prozent der Pflegebedürftigen vollstationär versorgt. Die Ausgaben gingen hier leicht zurück, weil es weniger Leistungsfälle gab.

Service

Schnelle Hilfe in schwierigen Situationen

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der See-Pflegekasse konzentrieren sich auf die individuelle Beratung der Versicherten, um die Lebensqualität der Pflegebedürftigen zu verbessern. In deren Interesse versuchen sie, durch den verstärkten Einsatz von Leistungen zur Rehabilitation die Pflegebedürftigkeit zu überwinden, zu mindern oder wenigstens eine Verschlimmerung zu verhindern. In zahlreichen Fällen konnten die Berater alternative Hilfsangebote vermitteln und die Angehörigen bei der Planung der Pflegearrangements unterstützen.

Die See-Pflegekasse hat im Jahr 2005 rund 20 Prozent Anträge mehr als im Vorjahr erledigt. Dies war vor allem durch eine Neustrukturierung der Abteilungsabläufe möglich. Zusätzliches Personal wurde dabei nicht eingestellt. Die Leistungsdaten sowie die positive Resonanz der Versicherten belegen, dass das Konzept der schnellen und qualitätsgesicherten Versorgung in der See-Pflegekasse ausgezeichnet funktioniert.

Lohnausgleichskasse

Entlastung für kleine Betriebe

Kleinunternehmer können sich Lohnfortzahlungskosten für erkrankte Arbeiter und Auszubildende sowie die Arbeitgeberbeiträge zum Mutterschaftsgeld für schwangere Mitarbeiterinnen erstatten lassen. Erstattet werden 80 Prozent der Aufwendungen für Krankheit und 100 Prozent der Aufwendungen für die Mutterschaft.

Am Lohnausgleich können Betriebe teilnehmen, die regelmäßig höchstens 30 Arbeitnehmer beschäftigen. Im Jahr 2005 nahmen 36 Prozent (1.268 Betriebe) der Mitgliedsunternehmen am Lohnausgleich teil. Der Umlagesatz für die Aufwendungen bei Krankheit betrug unverändert 2,6 Prozent des für die Rentenversicherungsbeiträge maßgeblichen Entgelts. Für die Aufwendungen wegen Mutterschaft haben wir die Erhebung der Umlage ausgesetzt.

Die Summe der Erstattungen der Krankenheuer und der Arbeitgeberanteile zum Sozialversicherungsbeitrag ist wie schon im Vorjahr weiter gesunken und liegt nun deutlich unter einer Million Euro. Grund dafür ist vor allem der Rückgang der Erstattungsfälle um rund neun Prozent. Auch die durchschnittliche Krankheitsdauer hat sich um zwei Tage verringert.



Leistungsfälle und Ausgaben in Euro

Erstattet wurden an Krankenheuer und Arbeitgeberanteilen zum Sozialversicherungsbeitrag				
	2004	2005	Differenz in Prozent	
	1.090.228	922.650	- 15,4	
Aufteilung nach Erstattungsfällen und -tagen				
	Erstattungs-fälle	Erstattungstage je Fall	Erstattungsbetrag in Euro	
			je Fall	je Tag
2004	1.244	13,4	876	65
2005	1.132	11,9	815	68

Entwicklung und Perspektiven

Seemannskasse ist gut aufgestellt

Die Seemannskasse wurde 1974 geschaffen, um Seeleuten das Ausscheiden aus der Seefahrt und den Wiedereinstieg in eine Landbeschäftigung zu erleichtern. Langjährige Berufsseeleute bekommen ab dem 56. Lebensjahr bis zur Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung ein monatliches Überbrückungsgeld. Die Beiträge dafür bringen allein die Arbeitnehmer und Arbeitgeber der Seeschifffahrt auf. Die günstige Lage auf dem Arbeitsmarkt für Seeleute macht sich bei der Seemannskasse im Jahr 2005 in doppelter Hinsicht bemerkbar: Einerseits erhöhten sich durch die gestiegenen Beschäftigungszahlen die Einnahmen, auf der anderen Seite wurden weniger Anträge auf Überbrückungsgeld gestellt als im Vorjahr. So konnten die Beiträge um einen Prozentpunkt gesenkt werden.

Die Seemannskasse ist von der Fusion der Seekasse zur „Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See“ nicht betroffen und bleibt eine Einrichtung der See-Berufsgenossenschaft. Alle wichtigen Finanz- und Rechtsfragen, Grundsatzentscheidungen und Satzungsanliegen werden hier geregelt. Die Leistungsgewährung ging im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung auf die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See über. Die Leistungen der Seemannskasse berechnen also größtenteils dieselben Mitarbeiter wie vorher, sie gehören aber zur Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See, Verwaltungsstelle Hamburg.

Leistungen

Weniger Anträge auf Überbrückungsgeld

Weil deutsche Seeleute auf dem Arbeitsmarkt zur Zeit sehr gefragt sind, wurden deutlich weniger Leistungen der Seemannskasse in Anspruch genommen als zuvor. Wurden im Jahr 2004 noch 756 Anträge auf Überbrückungsgeld gestellt, so waren es im Berichtsjahr nur noch 435. Die Zahl der laufend gewährten Überbrückungsgelder verringerte sich von anfangs 806 auf 762 zum Jahresende. Auch die Anzahl der laufenden Zuschussleistungen sank von 1.715 auf 1.610 Fälle. Hierfür ist der bis 2008 auslaufende Sonderausgleich verantwortlich. Generell hat sich im Jahr 2005 damit der rückläufige Trend der letzten Jahre fortgesetzt.

Weil ein Leistungszuschlag für alle Überbrückungsgelder eingeführt wurde, stiegen die Leistungsaufwendungen gegenüber 2004 um gut fünf Prozent auf 17,9 Millionen Euro. Damit fielen sie allerdings immer noch um 1,6 Millionen Euro niedriger aus als im Haushaltsplan veranschlagt.

Mehrbelastung durch Ausgleichsleistungen

Erhält ein Versicherter nur eine geminderte Altersrente, zahlt die Seemannskasse die Differenz. Dies geschieht relativ häufig, denn in der gesetzlichen Rentenversicherung verschieben sich die Altersgrenzen und eine vorzeitige Inanspruchnahme der Rente führt immer zu einem Rentenabschlag. Die Seemannskasse gleicht dies aus, indem sie den Seeleuten bis zum 65. Lebensjahr die Differenz zwischen der geminderten und der ungeminderten Altersrente zahlt.

Leistungsausgaben der Seemannskasse

	Leistungsausgaben in Millionen Euro
2001	25,210
2002	21,760
2003	19,373
2004	17,017
2005	17,891

Leistungsempfänger der Seemannskasse

	Gesamt	Überbrückungsgeld	Zuschussleistungen gemäß § 15a,b,c
2001	2.194	1.591	603
2002	2.482	1.218	1.264
2003	2.540	1.000	1.540
2004	2.525	814	1.711
2005	2.372	762	1.610

Die Versichertenrenten werden nicht nur durch die vorzeitige Inanspruchnahme gemindert, sondern auch durch andere gesetzliche Maßnahmen wie das 1997 in Kraft getretene Wachstums- und Beschäftigungsförderungs-Gesetz. Dies führt zu einer schrittweisen Niveauabsenkung der Renten, weil zum Beispiel Studienzeiten nur verkürzt angerechnet werden. Zum Ausgleich dieses Einkommensverlustes schuf die Seemannskasse einen Sonderausgleich, der allein oder auch zusammen mit dem Rentenabschlagsausgleich gewährt wird. Da die Altersrenten auch über das 65. Lebensjahr hinaus gemindert sind, erhält der Versicherte bei Erreichen dieses Alters als zusätzliches Überbrückungsgeld einen Einmalbetrag. Seit Oktober 2001 gilt diese Regelung auch für Renten wegen voller Erwerbsminderung.

Die einmaligen Rentenabschlags- und Sonderausgleichszahlungen gewinnen zunehmend an Bedeutung. Anders als bei der Abnahme der laufenden Leistungen ist – mit der erwarteten zeitlichen Verzögerung – ein Anstieg der einmalig gezahlten Ausgleichsleistungen hinsichtlich Anzahl und Leistungshöhe zu verzeichnen. Im Jahr 2004 wurden rund 1,6 Millionen Euro für diese Leistungen ausgegeben, ein Jahr später hat sich der Aufwand mehr als verdoppelt (3,3 Millionen Euro). Grund für die Mehrbelastung ist der stufenweise Anstieg der Ausgleichsbeträge auf bis zu 18 Prozent der Altersrente aus der gesetzlichen Rentenversicherung. Für das Haushaltsjahr 2006 wurde deswegen eine weitere Aufwandssteigerung eingeplant. Insgesamt sieht der Haushaltsplan für 2006 im Leistungsbereich finanzielle Mittel in Höhe von 25,9 Millionen Euro vor.

Beiträge

Lohnnebenkosten sinken weiter

Die Finanzierung der Seemannskasse bedarf einer sorgfältigen Planung. Die Beiträge zur Seemannskasse sind kostendeckend. Darum wurden durch die Verringerung des Umlagesatzes erneut die Lohnnebenkosten gesenkt. Der bis zum 31. Dezember 2005 geltende Beitrag von fünf Prozent (je zur Hälfte für Arbeitnehmer und Arbeitgeber) konnte weiter gesenkt werden, so dass ab Januar 2006 die Belastung nur noch vier Prozent beträgt.

Die Seemannskasse überbrückt die Zeit bis zur Altersrente



Satzung

Ständige Anpassung an die Gesetzgebung erforderlich

Die Seemannskasse reagiert so schnell und flexibel wie möglich auf Gesetzesänderungen oder wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklungen, die Einfluss auf die Leistungen haben. Die entsprechenden Satzungsangleichungen und Neuberechnungen der Überbrückungsgelder werden zügig umgesetzt und die Versicherten per Rundschreiben, im Magazin See Sozial oder über das Internet informiert. Für das Jahr 2005 ist zum Beispiel der Zuschlag für Kinderlose in der Pflegeversicherung zu nennen: Die Seemannskasse hat alle in Betracht kommenden „Seemannsrentner“ angeschrieben, um zu klären, ob sie Kinder haben. Die Änderung des Beitragsabzugs zur Pflegeversicherung konnte damit rechtzeitig umgesetzt werden.

Eine wichtige Satzungsänderung betrifft die Umlagesatzbefreiung der Unternehmer für Ausländer aus den so genannten Drittstaaten außerhalb der EU. Mit dem 42. Nachtrag wurde die bislang auf Ende 2005 befristete Umlagesatzbefreiung auf den 30. Juni 2006 verlängert.

Seekasse

Fusion am 1. Oktober 2005

Die Organisationsreform der Rentenversicherung, die alle Rentenversicherungsträger in Deutschland betraf, brachte auch für die See-Sozialversicherung wesentliche Veränderungen: Am 1. Oktober 2005 fusionierte die Seekasse mit der Bundesknappschaft und der Bahnversicherungsanstalt zur „Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See“. Die etwa 300 Beschäftigten der Seekasse, mehr als 290.000 Versicherungskonten und etwa 114.000 Renten der Seekasse gingen auf den neuen Träger über. Alle Beschäftigten am Standort Hamburg und in den Bezirksverwaltungen Bremen, Bremerhaven, Emden, Kiel und Rostock haben ihren Arbeitsplatz behalten. Im Hamburger Seehaus befindet sich nun die nördlichste Verwaltungsstelle der Knappschaft-Bahn-See. Der Hauptsitz des neuen Versicherungsträgers liegt in Bochum.

Die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See behält die Zuständigkeit für die Branchen See, Bergbau und Bahn, wird aber darüber hinaus Versicherte aus allen Berufen dazugewinnen, denn die Neuorganisation der Rentenversicherung legt unter anderem fest, dass jährlich fünf Prozent aller Neuversicherten von der Knappschaft-Bahn-See betreut werden. Damit ist die Knappschaft-Bahn-See der zweitgrößte Rentenversicherungsträger in Deutschland.



Neue Schilder am Hamburger Seehaus

Sicherheit auf See

Schiffssicherheitsabteilung überwacht Einhaltung der Vorschriften

Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz spielen bei dem ständig steigenden Verkehr auf den Weltmeeren eine zentrale Rolle. Die Vorgaben dafür werden durch internationale Vereinbarungen weltweit geregelt. Die Bundesrepublik Deutschland hat der See-Berufsgenossenschaft in weitem Umfang die Überwachung der Einhaltung dieser Übereinkommen übertragen, so dass die See-Berufsgenossenschaft praktisch die Stellung einer Bundesbehörde im Geschäftsbereich des Bundesverkehrsministeriums hat. Als einzigartiger und leistungsfähiger Verbund nimmt die See-Berufsgenossenschaft so innerhalb der Berufsgenossenschaften eine Sonderstellung ein. In der Schiffssicherheitsabteilung arbeiten erfahrene Kapitäne und Diplom-Ingenieure. Zu den nationalen und internationalen Aufgaben gehören:

- ▶ die Überwachung der Einhaltung aller nationalen und internationalen Vorschriften zur technischen Sicherheit des Schiffs, zu den Rettungsmitteln und den Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord,

- ▶ die Festsetzung der Mindestbesatzung auf Seeschiffen,
- ▶ die Tätigkeit als Prüf- und Zertifizierungsstelle für Rettungsmittel, Brandschutzmaterialien und -ausrüstungen sowie für Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung,
- ▶ die Hafenstaatkontrollen,
- ▶ die Überwachung der Ausbildungsstellen für die Ausbildung nach STCW 95.
STCW steht für International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten).

Das Volumen der aus diesen Aufgaben resultierenden Tätigkeit ist beachtlich: Addiert man alle Schiffsbesichtigungen wie Regelbesichtigungen, Schiffskontrollen und Beratungen zur Unfallverhütung, verzeichnet die See-Berufsgenossenschaft 12.324 Schiffsbesichtigungen für das Jahr 2005. Die Abteilung für Schiffssicherheit arbeitet eng mit verwandten Behörden wie den Seeämtern, den Hafenschutzbehörden, der Wasserschutzpolizei und den Klassifikationsgesellschaften zusammen.

Vielfältige Aufgaben für Schiffsbesichtigter

Wer die Sicherheitsstandards auf Seeschiffen kontrolliert, kommt selbst aus der Praxis. Alle Technischen Aufsichtsbeamten der See-Berufsgenossenschaft sind erfahrene Kapitäne und Ingenieure, die eine zweijährige Ausbildung bei uns abgeschlossen haben. Den Titel „Technischer Aufsichtsbeamter der See-Berufsgenossenschaft“ darf nur führen, wer eine praktische Prüfung in Form einer Schiffsbesichtigung, die schriftliche Hausarbeit zu einem Thema der Schiffssicherheit sowie eine mündliche Prüfung erfolgreich absolviert hat.

Die Aufsichtsbeamten besichtigen in regelmäßigen Abständen die deutschen Seeschiffe, um sich davon zu überzeugen, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen den gültigen Standards entsprechen. Besonderes Augenmerk legen sie außerdem auf die Brandschutzvorkehrungen und die Rettungsmittel sowie grundsätzlich auf die Einhaltung der Bauvorschriften, die der Sicherheit der Seeleute dienen.

Nach einem Unfall gehen Fachleute der Schiffssicherheitsabteilung an Bord, um sich einen konkreten Eindruck von der Situation an Bord und dem Unfallhergang zu verschaffen.

Außerdem besichtigen sie im Rahmen der Hafenstaatkontrolle Schiffe unter ausländischer Flagge (siehe dazu das Kapitel Hafenstaatkontrolle auf Seite 44).



Die Technischen Aufsichtsbeamten kennen die Praxis aus eigener Erfahrung

Sicherheitsausbildung nach dem STCW 95-Übereinkommen

Die Ausbildung von Seeleuten ist für die Seeverkehrssicherheit und den Schutz der Meeresumwelt von zentraler Bedeutung. Deshalb ist die Festlegung von Mindestanforderungen an die Ausbildung von Seeleuten in der Europäischen Gemeinschaft unter Einhaltung der auf internationaler Ebene bereits beschlossenen Ausbildungsstandards eminent wichtig. Zum Sicherheitstraining der Berufsseeleute gehört zwingend der Umgang mit Rettungsweste und Überlebensanzug, Rettungsbooten, Notsignalen und das Bekämpfen und Löschen von Bränden.

Die See-Berufsgenossenschaft überprüft als zertifizierte Ausbildungsüberwachungsstelle, ob die Ausbildungsstellen im Hinblick auf Personal und Ausstattung den Anforderungen für die Durchführung der Sicherheitsgrundausbildung genügen. Sie stellt die Befähigungsnachweise über Einführungs- und Sicherheitsgrundausbildung und die Unterweisung für alle Seeleute, als Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote und auch in fortschrittlicher Brandbekämpfung aus.

Die Nachfrage nach den Lehrgängen ist groß: Im vergangenen Jahr haben 1.625 Seeleute die Sicherheitsgrundausbildung durchlaufen. Als Rettungsbootmann qualifizierten sich 971 Teilnehmer, 882 bildeten sich in der fortschrittlichen Brandbekämpfung weiter.

Technische Innovationen: Lärmschutz durch Kohlefaserpropeller

Verbesserter Lärmschutz an Bord von Seeschiffen ist ein wichtiges Anliegen der See-Berufsgenossenschaft. Darum stellen wir hier die Kohlefaserpropeller vor, die nicht nur besser beschleunigen und den Treibstoffverbrauch verringern, sondern auch deutlich leiser als herkömmliche Propeller sind. Seit langem in der Luft- und Raumfahrt bekannt, werden CFK-Carbon-Fasern nun auch für den Einsatz im Schiffspropeller getestet und verbessert.

Durch die gegenüber von konventionellen Bronzepropellern deutlich verminderte Materialstärke der Propellerflügel vermindern sich die Druckimpulse auf die Schiffs-

außenhaut. Dadurch wird eine Reduzierung der Schallemission um bis zu 5 dB(A) gegenüber vergleichbaren Bronzepropellern erreicht. Entsprechend verringern sich auch die in die Schiffsstruktur eingeleiteten Vibrationen.

Ein weiterer Nebeneffekt ist, dass sich im Gegensatz zu konventionellen Bronzepropellern, die Propellerflügel der Kohlefaserpropeller dank ihrer Flexibilität jedem vorgewählten Geschwindigkeitsbereich anpassen und somit die Leistung des Antriebsmotors effektiver ins Wasser bringen. Dadurch wird der Wirkungsgrad des Propellers erheblich verbessert.

Die Kohlefaserpropeller werden heute bis zu einem Durchmesser von ca. drei Metern und im Leistungsbe-
reich bis $P = 3.500 \text{ kW}$ gefertigt. Kohlefaserpropeller bestehen aus einer Metallnarbe und Einzelflügel aus CFK-Carbon-Faser verstärktem Kunststoff. Die Einzelflügel können im Schadensfall auch unter Wasser ausgewechselt werden. Weiterhin wiegen Kohlefaserpropeller gegenüber vergleichbaren Bronzepropellern nur etwa ein Drittel.

Es wurden bereits Fischkutter im Fahrtgebiet der Küstenfischerei mit Kohlefaserpropellern ausgerüstet. Von den Eignern der Fischkutter wurden die positiven Eigenschaften, nämlich die der Reduzierung von Geräuschen und Vibrationen, bestätigt.

Allerdings mussten bei diesen Fischkuttern die Kohlefaserpropeller nach einer Erprobungsphase wieder demontiert werden, da durch den Flachwassereinsatz der Fischkutter die Propellerspitzen durch den aufgewühlten Sandboden abgeschliffen wurden. Ähnliche Schäden treten zwar auch an Bronzepropellern auf, jedoch sind diese geringer.

Wenn es den Herstellern der Kohlefaserpropeller gelingt, geeignete Propeller auch für Flachwassereinsatz zu fertigen, so können diese eine echte Alternative zu den Bronzepropellern darstellen, da deren Vorteile insbesondere im Bereich der Schall- und Vibrationsminderung überzeugen. Kohlefaserpropeller werden derzeit hauptsächlich für Spezialschiffe und Yachten bis zu 100 Meter Länge gebaut. Die höheren Kosten im Endpreis des CFK-Propellers von etwa 20 Prozent werden im Betrieb durch den verbesserten Wirkungsgrad im Vergleich zum konventionellen Bronzepropeller wieder ausgeglichen.

Internationale Übereinkommen

See-Berufsgenossenschaft berät das Verkehrsministerium

Die International Maritime Organization (IMO) mit Sitz in London wurde 1948 als Unterorganisation der Vereinten Nationen gegründet. Sie hat die Aufgabe, die Sicherheit der Seeschifffahrt zu verbessern und der Umweltverschmutzung durch Seeschiffe vorzubeugen. Die Mitarbeiter der Schiffssicherheitsabteilung sind als Berater für das Bundesverkehrsministerium tätig und nehmen hierzu regelmäßig an den Sitzungen der IMO-Ausschüsse teil. Die See-Berufsgenossenschaft ist in Deutschland für die Umsetzung und Überwachung der internationalen Richtlinien zuständig.

Sicherheit und Umweltschutz

Die IMO hat zwei wichtige Übereinkommen erarbeitet, die von den Mitgliedsstaaten in Kraft gesetzt wurden:

- ▶ Safety of life at sea (SOLAS): Übereinkunft der seefahrenden Nationen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und
- ▶ Marine Pollution (MARPOL): Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe.

Die wichtigsten Aufgaben der See-Berufsgenossenschaft im Auftrag des Ministeriums sind die

- ▶ Zertifizierung und Überwachung des International Safety Managements (ISM-Code),
- ▶ Hafenstaatkontrollen/Port State Controls (PSC),
- ▶ Überwachung des MARPOL-Übereinkommens,
- ▶ Überwachung der Schiffssicherheitsstandards nach SOLAS.

Für das Jahr 2005 sind vor allem fünf Haupt- und Unterausschüsse zu nennen, an denen Vertreter der See-Berufsgenossenschaft als Mitglied der deutschen Delegation teilgenommen haben.

Marine Environmental Protection Committee (MEPC)

Der Umweltausschuss tagte vom 18. bis 22. Juli 2005 in London. Wesentliches Ergebnis war der Beschluss, verbindliche Vorschriften für eine umweltgerechte Entsorgung von Schiffen zu erarbeiten. Vor dem Hintergrund der derzeit üblichen Abwrackpraxis – überwiegend am Strand von Indien und Bangladesch – soll eine „Recycling Konvention“ den umweltgerechten Rückbau von Schiffen nach heutigen technischen Standards und unter Berücksichtigung von Grundstandards im Arbeitsschutz sicherstellen. Wann die neue Regelung in Kraft tritt, ist noch offen.

Außerdem berieten die internationalen Fachleute darüber, wie die Einleitung von fremden Organismen im Ballastwasser reduziert werden könne sowie über Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung.

Design and Equipment (DE)

Der Unterausschuss Design and Equipment tagte vom 21. bis 25. Februar 2005. Die Arbeitsgruppen diskutierten und beschlossen unter anderem Standards für Fahrgastschiffe, Anker-, Verhol- und Schleppvorrichtungen sowie verbindlich vorgeschriebene Notschleppvorrichtungen für Schiffe über 20.000 BRZ, die keine Tank-schiffe sind.



Sicherheitstraining
an Bord muss sein

Die Rettungsmittel bildeten den zweiten umfangreichen Themenkomplex. Eine neue Vorschrift (MSC.200(80) für Prüfkriterien und Anforderungen an Rettungswesten für Erwachsene, Kinder und Kleinkinder wurde sachlich weiter ausgearbeitet und im Mai 2005 beschlossen.

Außerdem diskutierte man geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen mit Rettungsbooten. Dieses Aufgabenfeld ist noch nicht abgeschlossen – eine so genannte „Correspondence Group“ soll die weiteren Konzepte für die Sitzung im Jahre 2006 erarbeiten.

Bulk, Liquids and Gases (BLG)

Der Unterausschuss für flüssige Massengüter und Gase tagte vom 4. bis 8. April 2005. Der Ausschuss beurteilt regelmäßig die Sicherheits- und Umweltgefahren flüssiger Massengüter. Außerdem ist er für die Beurteilung und Zulassung von Tankreinigungszusätzen verantwortlich.

Auf der Tagesordnung der Arbeitsgruppen und des Plenums standen außerdem

- ▶ die Entwicklung einheitlicher Meldeformulare (BLG Data Reporting Form),
- ▶ die Konzeption einheitlicher und praktikabler Verwaltungsabläufe bei der künftigen Umstellung auf die neuen Verschmutzungskategorien des IBC-Codes,
- ▶ die Erarbeitung von Richtlinien für den Transport von eingeschränkten Mengen gefährlicher, giftiger Massengüter in Offshore-Versorgern,
- ▶ die Entwicklung vorläufiger Anforderungen für gasbetriebene Schiffe und von Richtlinien für die einheitliche Einführung der Ballastwasser-Konvention.

Stability, Loadlines and Fishing Vessel (SLF)

Der Unterausschuss für Stabilität, Freibord und Fischereifahrzeuge tagte vom 12. bis zum 16. September 2005. Themen der Beratungen waren unter anderem Erläuterungen zum harmonisierten Kapitel II-1 des SOLAS-Übereinkommens, die Überarbeitung des Codes über die Intakt-Stabilität, die Überarbeitung der Richtlinie für Offshore-Versorgungsschiffe, die Sicherheit von Fahrgastschiffen, die Berücksichtigung von IACS-Interpretationen zum neuen Freibord-Übereinkommen, die Überarbeitung des HSC-Code 2000, die Vermessung von Open-Top Containerschiffen sowie Sicherheitsaspekte des Ballastwasser-Managements.

Die kurzfristige Aufgabe der Umstrukturierung des Intaktstabilitäts-Codes wird demnächst abgeschlossen sein. Dabei wird der Code so gestaltet, dass Teil A allgemein verbindliche Regeln enthält, während Teil B empfehlenden Charakter hat. Zum Teil C mit Erläuterungen besteht derzeit keine Übereinstimmung. Mittelfristig sollen die Stabilitätskriterien auf Basis physikalischer Grundsätze formuliert werden. Modellversuche bzw. Simulationsrechnungen zum Nachweis der Erfüllung einzelner Kriterien sollen anerkannt werden.

Der Unterausschuss arbeitet an Lösungen, um die Benachteiligung von Containerschiffen ohne Lukendeckel bei der Schiffsvermessung zu beseitigen.

Im Zusammenhang mit dem Auftrag des Hauptausschusses MEPC hat sich der Unterausschuss SLF mit akzeptablen vorübergehenden Abweichungen der Anforderungen hinsichtlich der Intakt- und Leckstabilität sowie des Freibords während des Ballastwasseraustauschs befasst. Fazit: Auch vorübergehend sollte keine Abweichung von den entsprechenden Sicherheitsstandards akzeptiert werden. Dieses Ergebnis wurde an den Hauptausschuss weitergeleitet.

Fire Protection (FP)

Vom 24. bis zum 28. Januar 2005 tagte der Unterausschuss für Brandschutz.

Im Mittelpunkt der Beratungen stand die Entwicklung von einheitlichen Richtlinien und Zulassungsverfahren für den Einsatz von CO₂- und Wasserdampf-Feuerlöschanlagen (FSS – Code). Außerdem diskutierten die Fachleute die Sicherheit von Passagierschiffen, insbesondere das „safe area“ – Konzept und Überlegungen zur Entwicklung von „performance-based evacuation standards“.

Hafenstaatkontrolle

Bei schweren Mängeln kommt das Schiff an die Kette

Für die Sicherheit eines Schiffes und seiner Besatzung, den Schutz der Meeresumwelt sowie die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord ist der Eigner bzw. Betreiber des Schiffes verantwortlich. Internationale Vorschriften regeln, welche Standards eingehalten werden müssen. Der Flaggenstaat als Zeugnis ausstellende Behörde oder die in seinem Auftrag arbeitende anerkannte Organisation (Klassifikationsgesellschaft) kontrolliert, ob diese Bestimmungen eingehalten werden. Als letzte Instanz überprüft schließlich die Hafenstaatkontrolle durch Stichproben, ob dieser Verantwortung wirklich nachgekommen wurde.

In Deutschland ist die See-Berufsgenossenschaft für die Durchführung der Hafenstaatkontrollen zuständig. Überprüft werden jährlich mindestens 25 Prozent der Schiffe unter fremder Flagge, die deutsche Häfen anlaufen. Die Quote wurde auch im Jahr 2005 mit 25,8 Prozent von der See-Berufsgenossenschaft mehr als erfüllt. Die Schiffe werden nach den Kriterien des Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU) und der europäischen Hafenstaatkontrollrichtlinie ausgewählt. Alle zu überprüfenden Schiffe werden mindestens einer Eingangskontrolle, der Initial Inspection, unterzogen. Dazu gehört die Kontrolle aller Zeugnisse und Dokumente des Schiffes und seiner Besatzung sowie eine Überprüfung der Brücke, der Aufbauten, des Hauptdecks und des Maschinenraums des Schiffes. Eine reine "Papierkontrolle" gibt es also nicht. Werden bei der Eingangskontrolle triftige Gründe entdeckt, die auf eine Nichterfüllung der Bestimmungen der internationalen Übereinkommen deuten, folgt eine gründlichere Überprüfung (More Detailed Inspection). Die Behebung der Mängel wird im Inspektionsbericht festgelegt – und falls nötig wird das Schiff so lange im Hafen festgehalten, bis die Mängel beseitigt sind.



Verdrehte Maschine

Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen

Die Schiffe, die deutsche Häfen anlaufen, werden immer sicherer: Zwar hat sich die Anzahl der festgestellten Mängel bezogen auf die kontrollierten Schiffe kaum verändert (Mängel bei 43,2 Prozent der überprüften Schiffe im Jahr 2005, im Vorjahr bei 44,6 Prozent), aber deutlich weniger Schiffe, nämlich nur noch 39 (Vorjahr 61) mussten wegen besonders schwerwiegender Verstöße gegen die Sicherheits- oder Umweltschutzbestimmungen festgehalten werden

Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen in Zahlen:

- ▶ 6.745 Schiffe unter ausländischer Flagge wurden registriert (Mehrfachanläufe werden nicht gezählt)
- ▶ 1.749 Kontrollen wurden durchgeführt
- ▶ 755 Schiffe wiesen Mängel auf (Vorjahr 792)
- ▶ 39 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 61)
- ▶ die Kontrollquote liegt bei 25,8 Prozent (Vorjahr 26,3)

Aus welchen Flaggenstaaten stammten die festgehaltenen Schiffe?

- ▶ Niederlande 7
- ▶ Panama 6
- ▶ Antigua & Barbuda, Hongkong je 4
- ▶ St. Vincent & the Grenadines 3
- ▶ Liberia 2
- ▶ Kambodscha, Libanon, Marshall Islands, Isle of Man, Tuvalu, Kroatien, Großbritannien, Dänemark, Komoren, Volksrepublik Korea, Malta, Russische Föderation und Gibraltar je 1



Manöverstation oder Schrottplatz?

Welche Schiffstypen wurden festgehalten?

▶ Trockenfrachter	18
▶ Massengutfrachter	6
▶ Ro-Ro-Frachtschiffe	6
▶ Containerschiffe	4
▶ Chemikalientanker	2
▶ Öltankschiffe	2
▶ Spezialschiffe	1

Überprüfungen gem. europäischer Richtlinie 1999/35/EG des Rates

Für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im regelmäßigen Liniendienst sind Überprüfungen verbindlich vorgeschrieben. Die Technischen Aufsichtsbeamten der Schiffssicherheitsabteilung führten 96 Inspektionen durch. Damit hat die Bundesrepublik Deutschland die Bestimmungen der Richtlinie erfüllt.

Wie üblich fanden alle Überprüfungen in Absprache und unter Beteiligung der jeweiligen Annahmestaaten statt. Entsprechend der Verteilung der Ro-Ro-Fahrgastschiffe sind dies hauptsächlich die maritimen Verwaltungen von Dänemark, Schweden und Finnland. Insgesamt waren 51 Schiffe, inklusive der Neuzugänge, Gegenstand der Überprüfungen.

Hafenstaatkontrolle in Europa

Im gesamten Kontrollbereich des Pariser Abkommens zur Hafenstaatkontrolle bestätigt sich der Trend, der auch für Deutschland gilt: Es werden weniger Mängel festgestellt und Auslaufverbote müssen seltener ausgesprochen werden. Daraus kann man schließen, dass es entweder weniger Substandardschiffe gibt oder dass diese die Häfen im Bereich des Paris MOU meiden.

Hafenstaatkontrolle im Gesamtbereich des Paris MOU

- ▶ 13.195 Schiffe wurden überprüft (Vorjahr 12.538)
- ▶ 21.302 Kontrollen wurden durchgeführt (Vorjahr 20.316)
- ▶ 62.434 Mängel wurden festgestellt (Vorjahr 64.113)
- ▶ 994 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 1.187)
- ▶ die Festhalterate liegt bei 4,7 Prozent (Vorjahr 5,8)

Die Anzahl schwerwiegender Mängel in den sensiblen Bereichen Sicherheit, Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord sowie Verhütung von Ölverschmutzungen ist weiter gesunken. Entsprechend weniger Schiffe mussten deswegen festgehalten werden (siehe Tabelle).

Anlaufverbote

Schiffe, die besonders negativ auffallen, dürfen die Häfen im Geltungsbereich des Paris MOU (Europa, Russische Föderation, Kanada) nicht mehr anlaufen. Im Berichtsjahr erhielten insgesamt 28 Schiffe Anlaufverbote. Davon fielen

- ▶ acht auf Schiffe, die einen vereinbarten Reparaturhafen nicht angelaufen hatten,
- ▶ drei auf Schiffe, die sich nicht an eine Festhalteverfügung gehalten hatten und
- ▶ 17 auf Schiffe wegen mehrfacher Festhaltungen.

Die Listen des Paris MOU

Flaggenstaaten, deren Schiffe besonders häufig festgehalten werden, stehen auf der schwarzen Liste des Paris MOU, die graue Liste liegt im Mittelbereich, während die guten Flaggen mit wenig Festhaltungen auf der weißen Liste geführt werden. Um den Listenplatz zu errechnen, wird über einen Zeitraum von drei Jahren die Anzahl der Festhaltungen zur Anzahl der Inspektionen in Beziehung gesetzt.

Die schwarze Liste des Jahres 2005 umfasst 18 Flaggenstaaten, drei weniger als 2004. Die Liste wird angeführt von der Volksrepublik Korea, Albanien, Tonga, Honduras, Komoren und Georgien. Während kein Flaggenstaat aus der grauen in die schwarze Liste abgestiegen ist, haben Panama, Rumänien und Belize umgekehrt den Aufstieg aus der schwarzen in die graue Liste geschafft. Bemerkenswert ist der Erfolg von Malta und Zypern: Sie standen 2003 noch in der schwarzen Liste und haben 2005 den Aufstieg zu den guten Flaggen in der weißen Liste geschafft.

Den ersten Platz auf der weißen Liste hat im Jahr 2005 Finnland erobert, gefolgt von Frankreich, Großbritannien, Isle of Man und Schweden. Deutschland, im Jahr 2004 auf Platz 1, erreichte in 2005 Platz 6.

Festhaltung von Schiffen im Raum des Paris MOU

	Anzahl	in Prozent
2001	1.699	9,09
2002	1.577	7,98
2003	1.431	7,05
2004	1.187	5,84
2005	994	4,67

Hafenstaatkontrollen auf Schiffen ausgewählter Flaggen im Bereich des Paris MOU

Staat	Anzahl durchgeführter Kontrollen	Kontrollen mit Mängeln	in Prozent	Anzahl kontrollierter Schiffe	Anzahl der Festhalter	in Prozent	Jahr
Antigua und Barbuda	1.442	727	50,42	719	43	2,98	2005
	1.443	760	52,67	753	56	7,44	2004
Bahamas	1.153	536	46,49	734	28	2,43	2005
	1.078	489	45,36	717	32	4,46	2004
Dänemark	416	163	39,18	268	8	1,92	2005
	407	153	37,59	254	6	2,36	2004
Deutschland	410	135	32,93	275	8	1,95	2005
	352	123	34,94	223	6	2,69	2004
Großbritannien	551	228	41,38	368	8	1,45	2005
	494	189	38,26	342	5	1,46	2004
Liberia	1.044	467	44,73	733	30	2,87	2005
	948	396	41,77	721	26	3,61	2004
Malta	1.390	777	55,9	852	66	4,75	2005
	1.339	803	59,97	912	95	10,42	2004
Niederlande	991	413	41,68	557	20	2,02	2005
	992	415	41,83	569	26	4,57	2004
Norwegen	911	420	46,1	587	10	1,1	2005
	919	425	46,25	602	23	3,82	2004
Panama	2.310	1.231	53,29	1.558	155	6,71	2005
	2.116	1.169	55,25	1.556	149	9,58	2004
Schweden	337	143	42,43	218	1	0,3	2005
	302	119	39,4	193	9	4,66	2004
Zypern	914	454	49,67	573	26	2,84	2005
	1.050	596	56,76	652	60	9,2	2004
Übrige	9.433	5.224	60,36	5.753	591	7	2005
	8.876	5.250	59,15	5.044	694	13,76	2004
Insgesamt	21.302	10.918	51,25	13.195	994	4,67	2005
	20.316	10.887	53,59	12.538	1.187	9,47	2004

Deutsche Schiffe im Spiegel der Hafenstaatkontrolle

Schiffe unter deutscher Flagge stehen im internationalen Vergleich gut da. Im Raum des Paris MOU blieben bei 275 von insgesamt 410 Kontrollen Schiffe und Besatzungen ohne Beanstandung, das entspricht einer Quote von 55,8 Prozent. Allerdings wiesen acht Schiffe – zwei mehr als im Vorjahr – so schwerwiegende Mängel auf, dass sie festgehalten werden mussten.

Außerhalb des Paris MOU wurden fünf weitere Schiffe festgehalten (Tokyo MOU, United Coast Guard), so dass 2005 der See-Berufsgenossenschaft insgesamt 13 Schiffe unter deutscher Flagge als festgehalten gemeldet wurden (im Vorjahr waren es elf). Die Reedereien aller betroffenen Schiffe wurden um Mitteilung darüber gebeten, wie diese Mängel behoben würden. In zwei Fällen verfügte die See-Berufsgenossenschaft zusätzliche Forderungen, da die getroffenen Maßnahmen als nicht ausreichend angesehen wurden. Alle Festhaltungen wurden bei den Reederei-ISM-Audits behandelt. In den „Kommentaren des Flaggenstaates“ informiert die See-Berufsgenossenschaft das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, das die Kommentare an die International Maritime Organization weiterleitet.

Aus welchen Gründen wurden die deutschen Schiffe festgehalten, welche Mängel wurden entdeckt?

▶ ISM-Mängel (SOLAS, Kap. IX, ISM-Code)	5
▶ STCW-Mängel	4
▶ ISPS-Mängel (SOLAS, Kap. XI/ISPS-Code)	3
▶ Sonstige technische Mängel	2
▶ Brandschutzmängel (SOLAS, Kap. II-2)	2
▶ MARPOL-Mängel, Annex I	2
▶ Technische Mängel Haupt- und Hilfsantriebe (SOLAS, Kap. II-1)	1
▶ Fehlerhafte Rettungsmittel (LSA-Code)	1
▶ Fehlende Zeugnisse (SOLAS, Kap. I)	1
▶ GMDSS-Mängel (SOLAS, Kap. IV)	1

Neue Entwicklungen im Paris MOU

Als neue Vollmitglieder sind Estland und Lettland in das Memorandum aufgenommen worden, nachdem sie die inhaltlichen Voraussetzungen für den Beitritt erfüllt haben. So erweiterte sich der Mitgliederkreis des Paris MOU auf 22 Staaten. Der Beitritt von Litauen, Malta und Zypern wird für das Jahr 2006 erwartet, als weitere kooperierende Mitglieder wurden Bulgarien und Rumänien aufgenommen. Damit schließt das Paris MOU in der nahen Zukunft alle „weißen Flecken“ unter den europäischen Küstenstaaten.

Schlecht ausgebildete Funker

Die „Concentrated Inspection Campaign“ (CIC) zu SOLAS, Kap. IV (GMDSS) lief vom 1. September bis zum 30. November 2005. Die CIC sollte sicherstellen, dass die Schiffsfunkstellen den Anforderungen der GMDSS-Gebiete entsprechen, ein gültiges Funksicherheitszeugnis vorliegt und dass die für den Funkverkehr verantwortlichen Personen demonstrieren können, dass sich die Funkstation in arbeitsbereitem Zustand befindet. Auf 5.834 in diesem Zeitraum kontrollierten Schiffen fanden 4.794 Überprüfungen statt. Daraus resultierten 29 Festhaltungen bei insgesamt 1.054 festgestellten Mängeln. Als bedenklich gilt, dass die mit dem Funkverkehr betrauten Personen die GMDSS-Ausrüstung offensichtlich nicht richtig benutzen können – hier wurden die meisten Mängel festgestellt!

Eine Bewertung der CIC zu MARPOL, Anhang I liegt noch nicht vor. Als nächste CIC wurde vom Hafenstaatkontrollausschuss eine gemeinsam mit dem Tokyo MOU und der United States Coast Guard durchzuführende Kampagne zur Einhaltung des ISM-Codes beschlossen.

Arbeit am „New Inspection Regime“ kommt voran

Das „New Inspection Regime“ (NIR) als neues regionales Kontrollregime innerhalb des Paris MOU wurde weiter entwickelt und ausgearbeitet. Kern des neuen Konzepts ist die Risikoorientierung, Sie tritt an die Stelle der 25-Prozent-Verpflichtung und soll garantieren, dass Hochrisikoschiffe engmaschig überwacht werden. Da gleichzeitig die Europäische Kommission als Teil des „3. Maritime Safety Package“ eine Anpassung der Hafenstaatkontrollrichtlinie vornimmt und das NIR und die Richtlinie in ihren wesentlichen Teilen abgestimmt werden müssen, richtet sich die Fertigstellung nach dem Zeitplan der europäischen Institutionen. Es wird davon ausgegangen, dass das NIR und die geänderte Hafenstaatkontrollrichtlinie zum 1. Januar 2009 in Kraft treten.

Der Hafenstaatkontrollausschuss hat im Mai 2005 beschlossen, dass parallel zur Entwicklung des NIR die Arbeit an einem neuen Informationssystem, das diesem Rechnung trägt, beginnen soll. Mit Entscheidungen dazu wird im Mai 2007 beim Treffen des Gremiums in Deutschland gerechnet.

Prüf- und Zertifizierungsstelle

See-Berufsgenossenschaft prüft als einzige benannte Stelle der EU in Deutschland

Am 1. Januar 1999 ist die Richtlinie 96/98/EG des Rates der Europäischen Gemeinschaft über Schiffsausrüstungen in Kraft getreten. Sie soll den freien Handelsverkehr mit diesen Ausrüstungen sicherstellen und dabei ein einheitliches Sicherheitsniveau innerhalb der Europäischen Union garantieren. Heute kann eine Ausrüstung, die von der benannten Stelle eines EU-Mitgliedsstaates zertifiziert wurde, auf jedem Schiff, das die Flagge eines EU-Mitgliedsstaates führt, ohne erneute Prüfung verwendet oder eingebaut werden.

Die Prüf- und Zertifizierungsstelle der See-Berufsgenossenschaft ist bereits seit sieben Jahren vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als einzige in Deutschland zuständige Stelle für Rettungsmittel, Brandschutzmaterialien und Brandschutzausrüstungen sowie Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung benannt worden. Sie hat von der EU-Kommission die Kennnummer „0736“ erhalten und wurde von der Zentralstelle für Sicherheitstechnik der Länder akkreditiert. Die Prüf- und Zertifizierungsstelle ist dem berufsgenossenschaftlichen Prüf- und Zertifizierungssystem BG-Prüfzert angeschlossen.

Die Nachfrage nach Zertifizierungen durch die See-Berufsgenossenschaft ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen: Im Jahr 2005 wurden 277 EG-Baumusterprüfbescheinigungen, 121 Nachträge und 66 Qualitätsmanagement-Zertifikate ausgestellt.



Stabilisierte Grünpflanzen auf einem Kreuzfahrtschiff

Brandschutz: Sogar Grünpflanzen werden zertifiziert

Wie vielfältig die Aufgaben der Prüf- und Zertifizierungsstelle sind, lässt sich an einigen Beispielen beschreiben: Unter anderem wurde ein spezieller Fettbrandlöcher der Firma Gloria zugelassen, der ein neu entwickeltes Löschmittel für die Verwendung in Küchenbetrieben enthält. Das neue Löschmittel verbindet sich beim Löschen mit dem Öl oder Fett und wird in Schmierseife umgewandelt. Das macht die spätere Reinigung der Brandumgebung erheblich einfacher.

Außerdem erhielten so genannte stabilisierte Grünpflanzen eine EG-Baumusterprüfbescheinigung. Stabilisierte Pflanzen sind echte Pflanzen, die in einem speziellen Verfahren von innen her mit einer Flüssigkeit haltbar und schwer entflammbar gemacht wurden. Der Hamburger Hersteller Dauerflora stattet damit zur Zeit als weltweiter Monopolist Kreuzfahrtschiffe zu Dekorationszwecken aus.

EG-Baumusterprüfbescheinigung (Modul B) für Brandschutz

Gegenstand (Auswahl)	Anzahl 2005
Zulassungen von Sachkundigen zur Prüfung von Feuerlöschern	54
Trennflächen	28
Feuerlöscher, tragbar	20
Isolierwerkstoffe, nicht brennbar	18
Beschichtungen, schwer entflammbar	17
Anstrichmittel, schwer entflammbar	16
Schlauchverbindungen für Öl oder Heizöl	15
Vorhangstoffe und Tischdecken, schwer entflammbar	12
Rohr- und Kabeldurchführungen durch horizontale bzw. vertikale Trennflächen	6
Pressluftatmer / Pressluftatmerserien	6
Brandschutzausrüstung: Feuerwehrhelm	6
Gasanalyse- und Gasspürgeräte	6
U.S. Coast Guard Zulassungen	147
allg. Nachträge zu bestehenden Zulassungen	42

EG-Baumusterprüfbescheinigung (Modul B) für Rettungsmittel

Gegenstand (Auswahl)	Anzahl 2005
Neu ausgestellte oder verlängerte EU-Baumusterprüfbescheinigungen	39
Rettungsboote	14
Bereitschaftsboote	2
schnelle Bereitschaftsboote	4
Aussetzvorrichtungen	7
Rettungsflöße	2
Heißhaken für Rettungs- oder Bereitschaftsboote	4
Rettungswesten	4
Rettungsringe	1
Mann-über-Bord-Signal	1

Rettungsmittel: Erfahrung zahlt sich aus

Die Zulassungen für Rettungsmittel bilden einen Schwerpunkt der Prüf- und Zertifizierungsstelle der See-Berufsgenossenschaft. Bereits 215 unterschiedliche Typen wurden seit dem Inkrafttreten der Schiffsausrüstungsrichtlinie zugelassen.

Besonders bei der Typenprobung und Zulassung von Rettungs- und Bereitschaftsbooten, Rettungsflößen, Evakuierungsrutschensystemen, Rettungswesten und -ringen sowie pyrotechnischen Signalmitteln hat die See-Berufsgenossenschaft große Erfahrung. Die Experten der „zulassenden Stelle“ in Hamburg sind weltweit anerkannt.

So werden zum Beispiel die Boote der führenden Bootshersteller Ernst Hatecke und Fassmer aus Deutschland sowie Norsafe aus Norwegen von der See-Berufsgenossenschaft zugelassen. Diese Hersteller produzieren weltweit mehr als die Hälfte aller hergestellten Freifallboote.

Die Freifallboote von Norsafe dienen auf norwegischen Ölplattformen als Rettungsmittel der Besatzung. Eine Besonderheit sind die extremen Aufstellhöhen von bis zu 30 Metern, die dort zu berücksichtigen sind.

Meeresumweltschutz: Konstruktive Zusammenarbeit

Hersteller, Bauwerften und Reedereien nutzen die Prüf- und Zertifizierungsstelle der See-Berufsgenossenschaft als wichtige Informationsquelle. Die Fachleute aus Hamburg helfen bei der Lösung der unterschiedlichsten Probleme. Auch bei ausländischen Behörden und Verwaltungen findet die Prüf- und Zertifizierungsstelle hohe Akzeptanz.

Quantitativ lag der Schwerpunkt der Prüfungen im Jahr 2005 bei den Abwasseraufbereitungsanlagen. Eine Anlage wurde komplett als Baumuster geprüft und mit den entsprechenden Zeugnissen zugelassen. Außerdem wurden 47 Zulassungen der International Maritime Organi-

zation (IMO) für Abwasseraufbereitungsanlagen und 38 nach der Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft ausgestellt.

Darüber hinaus stellte die Prüf- und Zertifizierungsstelle eine IMO-Zulassung für Ölgehaltsmessgeräte und je 16 IMO- und EU-Zulassungen für Bilgenwasserentöler aus.

Bei den jeweiligen Herstellern führte die See-Berufsgenossenschaft eine Vielzahl von Produkt- und Überwachungsaudits durch. Die Zusammenarbeit verläuft zum Nutzen von beiden Seiten sehr konstruktiv und ohne Probleme.



Personal

Die See - BG ist ein attraktiver Arbeitgeber

Die See-Sozialversicherung gehört mit ihren rund 700 Mitarbeitern (seit Anfang 2006 aufgeteilt auf ca. 400 Beschäftigte der See-Sozialversicherung mit Schiffssicherheitsabteilung und 300 Beschäftigte der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See) zu den wichtigen Arbeitgebern in der Hansestadt: Nur 169 Betriebe – 0,4 Prozent aller Unternehmen in Hamburg – beschäftigen 500 und mehr Mitarbeiter. Mit der See-Berufsgenossenschaft hatten insgesamt 425 Frauen und 273 Männer einen festen Arbeitsvertrag geschlossen.

Dass die See-Berufsgenossenschaft als attraktiver Arbeitgeber gilt, spiegelt sich unter anderem darin wider, dass freie Stellen zügig mit qualifiziertem Personal besetzt werden können und die Nachfrage nach Ausbildungsplätzen unverändert hoch ist. Lediglich in der Schiffssicherheitsabteilung ist es schwierig, erfahrene Kapitäne und leitende Ingenieure zu finden, da gut ausgebildete Arbeitskräfte in der Seeschifffahrt zur Zeit vielfach gesucht werden.

Nicht ohne Grund nennt sich die Personalabteilung im Haus Personalservice (und bildet mit Finanz-, Haus- und IT-Service den Inneren Service). Die Betreuung der Beschäftigten in Vergütungs- oder Versorgungsangelegenheiten, Festsetzung der Versorgungsbezüge, Kindergeld oder Abrechnung von Reise- und Umzugskosten nimmt einen wichtigen Stellenwert ein.

Die Fort- und Weiterbildung der Beschäftigten wird ebenfalls intensiv verfolgt. Kurse zur Vertiefung bestimmter Kenntnisse und Fähigkeiten stehen allen offen und werden vom Referat für Ausbildung und Personalentwicklung koordiniert. Im Jahr 2005 nutzten insgesamt 467 Mitarbeiter die unterschiedlichsten Schulungsangebote.

Um den Angestellten ein direktes Feedback zu ihrer Arbeit zu geben, wurden die regelmäßigen Beurteilungs- und Fördergespräche eingeführt.

Auskunft und Beratung gehören zum Kerngeschäft



Selbstverwaltung

Perspektiven für die See-Sozialversicherung

Bei den Sozialwahlen 2005 wählten die Bürger bundesweit die Selbstverwaltungsgremien der Renten-, Unfall- und Krankenkassen. Die Vertreterversammlung und der Vorstand der See-Berufsgenossenschaft wurden in einer Friedenswahl gemäß Vorschlagsliste bestätigt. In der neuen Wahlperiode hat die Vertreterversammlung nur noch 20 statt 28 Mitglieder, den Vorstand bilden acht Personen, vorher waren es zwölf. Die See-Berufsgenossenschaft entsendet vier Vertreter in den 35-köpfigen Vorstand der Selbstverwaltung der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See.

Mit Beginn der neuen Wahlperiode wechselte auch der Vorsitz im Vorstand: Gert Hüfner löste als Vertreter der Arbeitnehmer den bisherigen Vorsitzenden Herbert Juniel ab.

Fusion der Seekasse stand im Vordergrund

Vorstand und Vertreterversammlung haben die Fusion der Seekasse zur Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See konstruktiv begleitet. Dementsprechend stand die Fusion bei allen Sitzungen der Organe auf der Tagesordnung. Neben der neuen Satzung wurde unter anderem über die Verteilung der Versicherten und die Dienstleistungsvereinbarungen zwischen Knappschaft-Bahn-See und See-Berufsgenossenschaft intensiv diskutiert. Im Fusionsausschuss, als höchstem Entscheidungsgremium des Fusionsprozesses, waren vier Vorstandsmitglieder der Seekasse (Herbert Juniel, Eike Eulen, Dr. Bernd Kröger, Gert Hüfner) aktiv.

Einen weiteren Themenschwerpunkt bildet die Kooperation der Berufsgenossenschaften. Politisch erwünscht und vom Hauptverband unterstützt ist eine Reduzierung der Anzahl der Berufsgenossenschaften auf unter zwanzig Träger. Die See-Berufsgenossenschaft arbeitet seit Mai 2005 in einer Kooperationsgemeinschaft mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen, der Großhandels- und Lagerei-Berufsgenossenschaft, der Berufsgenossenschaft für den Einzelhandel und der Berufsgenossenschaft der Straßen-, U-Bahnen und Eisenbahnen. Die Organe sind eng in die Ausrichtung der See-Sozialversicherung eingebunden. Selbstverwaltung und

Geschäftsführung intensivierten zudem die Kontakte zur Politik, um für das Modell der See-Sozialversicherung unter einem Dach sowie für die Selbständigkeit der See-Berufsgenossenschaft zu werben.

Finanzlage und Haushaltspläne

Die Umlage- und Jahresrechnungen der See-Sozialversicherung werden vom Haushaltsausschuss vorbereitet und anschließend in den Organsitzungen diskutiert und angenommen. Die Finanzlage im Jahr 2005 ist insgesamt positiv. Für die See-Krankenkasse war allerdings eine moderate Anhebung der Beitragssätze unumgänglich, da es Ausgabensteigerungen im Leistungsbereich gab. Der Umlagesatz der Unfallversicherung konnte dagegen gesenkt werden, weil als Folge des „Maritimen Bündnisses“ mehr Versicherte das Beitragsvolumen spürbar erhöhten. Da die Ausgaben der Lohnausgleichskasse zurückgingen, war auch hier eine Beitragssatzsenkung möglich. Die Gesamtverwaltungskosten sind stabil, negative Konsequenzen durch die Fusion der Seekasse zeichnen sich nicht ab.

Unfallverhütungs- und Schiffssicherheitsausschuss

Dieser Ausschuss bzw. der entsprechende Arbeitsausschuss behandelt alle Themen der Prävention. Der Schwerpunkt liegt auf der Unfallverhütung an Bord von Seeschiffen und Fischereifahrzeugen. Dazu werden Unfallberichte ausgewertet und wo erforderlich neue Sicherheitsmaßnahmen konzipiert und in Vorschriften umgesetzt. Im Jahr 2005 waren das im Unfallverhütungs- und Schiffssicherheitsausschuss vor allem eine BG-Information zur Unfallanzeige, überarbeitete Richtlinien für die Aufstellung von Sicherheitsrollen sowie eine Änderung des Handbuchs für die Ausbildung im Schiffssicherungsdienst.

Im Arbeitsausschuss wurden vorrangig die tödlichen und schweren Arbeitsunfälle analysiert. Außerdem standen unter anderem die Anreizsysteme in der Prävention und die Einführung der elektronischen Unfallanzeige auf der Tagesordnung.

Anlagen

Zusammensetzung der Selbstverwaltung

Zusammensetzung der Vertreterversammlung der See-Berufsgenossenschaft

Zusammensetzung der Vertreterversammlung der See-Berufsgenossenschaft	
Vorsitzender	Stellv. Vorsitzender
Rörd Braren, Glückstadt	Prof. Werner Huth, Oststeinbek
Gruppe der Versicherten	
Mitglieder	Stellvertreter
1. Geitmann, Peter, Rostock	Meyer, Klaus, Bremen
2. Prof. Huth, Werner, Oststeinbek	de Vries, Thomas, Hage
3. Seidack, Hartmut, Bremerhaven	Hesse, Karin, Karow
4. Schröter, Jörg, Oederquart	Römer, Karl-Heinz, Hamburg
5. Prof. Dr. Rachow, Michael, Kritzmow	Meyer, Uwe, Bremerhaven
6. Diekamp, Jutta, Ellerbek	Hellmann, Johann Eck, Breklum
7. Stelljes, Norbert, Bremerhaven	Schubert, Dieter, Hamburg
8. Ferger, Eckhard, Geesthacht	Looschen, Karl-Ernst, Brake
9. Näser, Andreas, Leipzig	Erbs, Bernd, Groß Meinsdorf
10. Söncksen, Jürgen, Bremen	Revens, Bernd, Ostrhauderfehn
	Molnar, Stefan, Lübeck
	N.N.
	Immens, Gerald, Kiel
	Logemann, Werner, Nordenhamm
Gruppe der Arbeitgeber	
Mitglieder	Stellvertreter
1. Braren, Rörd, Glückstadt	Bartels, Mirko, Neu Wulmstorf
2. Speer, Rudolf, Roggentin	Drevin, Mark, Cuxhaven
3. Hering, Hans-Jörg, Seevetal	Lipinski, Arnold, Ritterhude
4. Bölle, Heinz, Haren	Hansen, Claus Otto, Flensburg
5. Meynköhn, Axel, Wyk auf Föhr	Deichmann, Fred, Dibbersen
6. Dabels, Dietrich, Lübeck	Gerdes, Knut, Westerholt
7. Dr. Breckling, Peter, Bad Bramstedt	Krüger, Sandro, Wittenförden
8. Kahlfuss, Norbert, Saßnitz	Ebert, Ernst-Peter, Hamburg
9. Fischer, Jürgen, Rostock	Dr. Heitmann, Jan-Thiess, Hamburg
10. Becker, Bernd, Jork	Körs, Hinrich, Hamburg
	Warrings, Uwe, Neuenkirchen
	Voigt, Marion, Apensen
	Witzke, Haike, Rostock
	Preuß, Heinz, Heiligenhafen

Zusammensetzung des Vorstands der See-Berufsgenossenschaft

Zusammensetzung des Vorstands der See-Berufsgenossenschaft		
Vorsitzender	Stellv. Vorsitzender	
Gert Hüfner, Schwarzenbek	Herbert Juniel, Bremen	
Gruppe der Versicherten		
Mitglieder	1. Stellvertreter	2. Stellvertreter
1. Hüfner, Gert, Schwarzenbek	Hamm, Bert-Erwin, Hamburg	Saretzki, Jan, Bad Bramstedt
2. Neuwardt, Rainer, Broderstorf	Degenkolb, Dagmar, Viezen	Wolff, Wolfgang, Schlagsdorf
3. Diederichs, Hark Ocke, Timmaspe	Seyer, Manfred, Lambrechtshagen	Kreller, Horst, Rostock
4. Losch, Bernd, Neuengörs	Scharf, Fritz, Lübeck	Bauer, Heino, Bad Lauterberg
Gruppe der Arbeitgeber		
Mitglieder	1. Stellvertreter	2. Stellvertreter
1. Juniel, Herbert, Bremen	Jungmann, Frank, Bremen	Leonhardt, Frank, Hamburg
2. Dr. Kröger, Bernd, Hamburg	Dr. Nöll, Hans-Heinrich, Hamburg	Peterson, Bernd, Elsdorf-Westermühlen
3. Dr. v. Oertzen, Arndt-Heinrich, Hamburg	Tietjens, Hans Rudolf, Burg	Tamke, Dietrich, Jork
4. Dr. Schlieker, Egon, Neuendorf/Hiddensee	Lau, Thies, Kollmar	Marckwardt, Lorenz, Eckernförde

Ausschüsse**Zusammensetzung der Ausschüsse der Organe
(einschließlich Schiffssicherheitssachen)****Ständiger Haushalts-, Rechts- und Satzungsausschuss
der Vertreterversammlung**

Mitglieder	Stellvertreter	
Geitmann, Peter, Rostock Meyer, Klaus, Bremen Näser, Andreas, Leipzig	Revens, Bernd, Ostrhauderfehn Diekamp, Jutta, Ellerbek Stelljes, Norbert, Bremerhaven	
Braren, Rörd, Glückstadt Dabels, Dietrich, Lübeck Voigt, Marion, Apensen	Bartels, Mirko, Neu Wulmstorf Bölle, Heinz, Haren Lipinski, Arnold, Ritterhude	

**Gemeinsamer Unfallverhütungs- und Schiffssicherheitsausschuss
der Vertreterversammlung und des Vorstandes der See-Berufsgenossenschaft**

Mitglieder	Stellvertreter	
Ferger, Eckhard, Geesthacht Prof. Huth, Werner, Oststeinbek Diederichs, Hark Ocke, Timmaspe Meyer, Klaus, Bremen Prof. Dr. Rachow, Michael, Kritzmow Geitmann, Peter, Rostock	Losch, Bernd, Neuengörs Stelljes, Norbert, Bremerhaven Seyer, Manfred, Lambrechtshagen Schröter, Jörg, Oederquart Scharf, Fritz, Lübeck Näser, Andreas, Leipzig	
Deichmann, Fred, Dibbersen Dr. Schlieker, Egon, Neuendorf/Hiddensee Bartels, Mirko, Neu Wulmstorf Lipinski, Arnold, Ritterhude Gerdes, Knut, Westerholt Dabels, Dietrich, Lübeck	Drevin, Mark, Cuxhaven Voigt, Marion, Apensen Ebert, Ernst-Peter, Hamburg Kahlfuss, Norbert, Saßnitz Bölle, Heinz, Haren Hansen, Claus-Otto, Flensburg	

Unterausschuss für Fischereifragen

Mitglieder	Stellvertreter	
Seyer, Manfred, Lambrechtshagen Stelljes, Norbert, Bremerhaven	Kreller, Horst, Rostock Schröter, Jörg, Oederquart	
Kahlfuss, Norbert, Saßnitz Speer, Rudolf, Roggentin	Preuß, Heinz, Heiligenhafen Körs, Hinrich, Hamburg	

Seemannskassenausschuss

Mitglieder	Stellvertreter	
Neuwardt, Rainer, Broderstorf Söncksen, Jürgen, Bremen Geitmann, Peter, Rostock Hüfner, Gert, Schwarzenbek		
Juniel, Herbert, Bremen Hering, Hans-Jörg, Seevetal Lipinski, Arnold, Ritterhude Dabels, Dietrich, Lübeck	Jungmann, Frank, Bremen Fischer, Jürgen, Rostock Hansen, Claus Otto, Flensburg Meynköhn, Axel, Wyk auf Föhr	

Ausschüsse zur Festsetzung des Durchschnittsentgelts

Ausschuss I zur Festsetzung der seemännischen Durchschnittsheuern – Kauffahrtei – und zur Festsetzung des Durchschnitts der Jahreseinkommen der Küstenschiffer
Ausschuss II zur Festsetzung der seemännischen Durchschnittsheuern – Fischerei – und zur Festsetzung des Durchschnitts der Jahreseinkommen der Küstenfischer

Ausschuss I**Mitglieder**

Söncksen, Jürgen, Bremen
 Fergert, Eckard, Geesthacht

Hering, Hans-Jörg, Seevetal
 Becker, Bernd, Jork

1. Stellvertreter

Geitmann, Peter, Rostock
 Näser, Andreas, Leipzig

Lipinski, Arnold, Ritterhude
 Dabels, Dietrich, Lübeck

Ausschuss II**Mitglieder**

Seidack, Hartmut, Bremerhaven
 Stelljes, Norbert, Bremerhaven

Speer, Rudolf, Roggentin
 Dr. Breckling, Peter, Bad Bramstedt

1. Stellvertreter

Meyer, Klaus, Bremen
 Schröter, Jörg, Oederquart

Warrings, Uwe, Neuenkirchen
 Körs, Hinrich, Hamburg

Arbeits- und Organisationsausschuss des Vorstands

Hüfner, Gert, Schwarzenbek
 Neuwardt, Rainer, Broderstorf

Juniel, Herbert, Bremen
 Dr. Kröger, Bernd, Hamburg

Beschlussausschuss des Vorstands**Mitglieder**

Diederichs, Hark-Ocke, Timmaspe
 Dr. von Oertzen, Arndt-Heinrich, Hamburg

Stellvertreter

Hamm, Bert-Erwin, Hamburg
 Jungmann, Frank, Bremen

Rentenausschuss der See-Berufsgenossenschaft**Mitglieder**

Fergert, Eckhard, Geesthacht
 Hering, Hans-Jörg, Seevetal

1. Stellvertreter

Seyer, Manfred, Lambrechtshagen
 Lipinski, Arnold, Ritterhude

Widerspruchsausschuss nach dem Sozialgerichtsgesetz

zuständig für alle Angelegenheiten der See-Berufsgenossenschaft und der Seemannskasse, zugleich Einspruchsstelle im Sinne des § 112 Abs. 2 SGB IV der See-Krankenkasse und der See-Pflegekasse

Förster, Wolfgang, Stuhr
Näser, Andreas, Leipzig

Hüfner, Gert, Schwarzenbek
Seidack, Hartmut, Bremerhaven

Dabels, Dietrich, Lübeck
Ebert, Ernst-Peter, Hamburg

Preuß, Heinz, Heiligenhafen
Dr. Heitmann, Jan-Thiess, Hamburg

Schiffsbesetzungsausschuss nach Nr. 15 Abs. 2 der Bemannungsvorschriften (Anlage zu § 49 UVV See)

zuständig für Abweichungen von den Bemannungsvorschriften beim Küchen- und Bedienungspersonal

Mitglieder
Neuardt, Rainer, Broderstorf
Hüfner, Gert, Schwarzenbek

Stellvertreter
Schröter, Jörg, Oederquart
Meyer, Klaus, Bremen

Hering, Hans-Jörg, Seevetal
Witzke, Haike, Rostock

Körs, Hinrich, Hamburg
Krüger, Sandro, Wittenförden

Widerspruchsausschuss für Seediensttauglichkeitssachen

Nach § 83 Abs. 3 des Seemannsgesetzes besteht der Widerspruchsausschuss aus einem Bediensteten der See-Berufsgenossenschaft, der die Fähigkeit zum Richteramt oder zum höheren Verwaltungsdienst hat, als Vorsitzenden sowie zwei Beisitzern, von denen einer ein Arzt und der andere aus der Berufsgruppe des Betroffenen sein muss.

Geschäftsführung Zusammensetzung der gemeinsamen Geschäftsführung der See-Berufsgenossenschaft und der See-Krankenkasse

Vorsitzender	Mitglied	Anschrift
Nicolai Woelki	Frank Hellwig	siehe Hauptverwaltung
Dienststellen		
Hauptverwaltung, zugleich Bezirksverwaltung III	Auskunfts- und Beratungsstellen	
Reimerstwiete 2 Postfach 11 04 89 20404 Hamburg Telefon: 040 361370 Telefax: 040 36137770 Internet: www.see-bg.de	Wasser- und Schifffahrtsamt, Raum 13 Mozartstraße 32 26382 Wilhelmshaven (jeden 1. Mittwoch im Monat 9.00 – 12.00 und 13.00 – 15.00 Uhr)	
Kundenzentren	Leuchtturmweg 3 27472 Cuxhaven Telefon: 04721 554615 (jeden 1. Dienstag im Monat 9.00 – 12.00 und 13.00 – 15.00 Uhr)	
Bezirksverwaltung I Schweckendieckplatz 3 Postfach 22 13 26702 Emden Telefon: 04921 9162-0 Telefax: 04921 916225	Am Langen Kanal 7 18439 Stralsund Telefon: 03831 703743 Telefax: 03831 703744 (jeden 1., 3. und 4. Mittwoch im Monat 9.00 – 12.00 und 12.30 – 15.00 Uhr) Sprechtage der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See	
Bezirksverwaltung II Faulenstraße 67 Postfach 10 15 60 28015 Bremen Telefon: 0421 16584-0 Telefax: 0421 1658430		
Bezirksverwaltung III siehe Hauptverwaltung		
Bezirksverwaltung IV Preußerstraße 1-9 24105 Kiel Telefon: 0431 561023 Telefax: 0431 568503		
Bezirksverwaltung V Bartelstraße 1 27570 Bremerhaven Telefon: 0471 92205-0 Telefax: 0471 9220540		
Bezirksverwaltung VI Doberaner Straße 44-47 18057 Rostock Telefon: 0381 4549-4 Telefax: 0381 4549333		

Schiffssicherheitsabteilung und nautisch-technischer Aufsichtsdienst

Postfach 11 04 89 · 20404 Hamburg
E-Mail: Schiffssicherheit@see-bg.de
Tel. 040/36 13 7-0
Fax Schiffssicherheitsabteilung, 040/36 13 72 04

Besucheradresse der Schiffssicherheitsabteilung:
Reimerstwiete 2, 20457 Hamburg

Bürozeiten:

Mo – Mi 8.00 – 15.00 Uhr
Do 8.00 – 18.00 Uhr
Fr 8.00 – 13.30 Uhr

Haupttrufnummern der Schiffssicherheitsabteilung:

Tel. 040/361 37 - (+ Durchwahl)
225 Besichtigungen, Schiffsbesetzung, Zeugnisse
222 Schiffbau
217 Schiffsmaschinenbau
319 Neubauten, Schiffseinrichtungen, Rettungsmittel
214 Hafenstaatkontrolle (Port State Control)
233 Gefährliche Güter und Arbeitsstoffe
233 Brandschutz
233 Prüf-Zertifizierung
215 Sichere Schiffsbetriebsführung (ISM)
236 Gebühren
235 Allgemeine Anfragen nichttechnischer Art
321 Arbeitsschutz

Notdienst des Technischen Aufsichtsdienstes:

Freitags ab 15.00 Uhr bis montags zum Dienstbeginn läuft auf der Nummer 040/36 13 70 eine Banddurchsage mit Angabe der Mobiltelefon-Nummer des diensthabenden Technischen Aufsichtsbeamten zum Wochenenddienst. Dieses Mobiltelefon ist mit einer Mailbox ausgerüstet, in der Anrufer Nachrichten hinterlassen können, sollte der Mobiltelefonanschluss nicht zustande kommen.

Nebenamtliche technische Aufsichtsbeamte sind über den Germanischen Lloyd erreichbar:

Tel. 040/36 14 93 02

Zuständiger Geschäftsführer:

Nicolai Woelki
(Vertreter: Frank Hellwig)

Abteilungsleiter + leitender techn. Aufsichtsbeamter:

Ulrich Schmidt
Tel. 040/36 13 72 20
Mobil 0171/604 43 70
privat 0 41 63/916 18

Stand Juli 2006

Stellvertretender Abteilungsleiter Technik:

Dipl.-Ing. H. Steinbock
Tel. 040/36 13 72 17
Mobil 01 71/604 43 72
privat 04533/58 32

Stellvertretender Abteilungsleiter Nautik:

Kapt. B. Kolberg
Tel. 040/36 13 72 33
Mobil 01 71/882 70 61
privat 04131/40 46 01

Referat Nautik:

Kapt. S. Schreiber
Tel. 040/36 13 72 03
Mobil 01 71/882 70 78
privat 04174/14 71

Schiffsbetrieb und Schiffsbesatzung:

Kapt. U. Borstelmann
Tel. 040/36 13 72 25
privat 0 42 52/15 06

Schiffseinrichtung und Ausrüstung:

Kapt. P. Lange
Tel. 040/36 13 73 19
Mobil 0171/882 70 68

Fischerei:

Kapt. H. Stürmer
Tel. 040/36 13 72 18
Mobil 0171/505 70 36

Arbeitsschutz:

Kapt. S. Schinkel
Tel. 040/36 13 73 21
Mobil 0171/505 70 40

Sichere Schiffsführung (ISM-Code):

Kapt. R. Mayer
Tel. 040/36 13 72 15
Mobil 0171/882 70 70

Sichere Schiffsführung (ISM-Code):

Kapt. T. Berger
Tel. 040/36 13 73 28
Mobil 0171/882 70 66

Hafenstaatkontrolle:

Kapt. W. Kiesow
Tel. 040/36 13 72 14
Fax 040/36 13 72 95
Mobil 0171/505 70 31
privat 0 47 74/6 79

Referat Schiffbau,
schiffahrtstechnische Grundsatzfragen:

Dipl.-Ing. J. Sanselzon

Tel. 040/36 13 72 22

Mobil 0171/604 43 73

privat 040/789 84 24

Referat Schiffsmaschinenbau:

Dipl.-Ing. H. Steinbock

Tel. 040/36 13 72 17

Mobil 01 71/604 43 72

privat 0 45 33/58 32

Referat gefährliche Güter und Arbeitsstoffe, Brand-
schutz, Prüf-Zertifizierung:

Kapt. B. Kolberg

Tel. 040/36 13 72 33

Mobil 0171/882 70 61

privat 0 41 31/40 46 01

Technische Aufsichtsbeamte

(S) - Schiffsbesichtiger

(M) - Maschinenbesichtiger

(T) - Besichtiger für Taucher- und Bergungsbetriebe

**See-Berufsgenossenschaft,
Bezirksverwaltung I
26721 Emden, Schweckendieckplatz 3**

Postfach 22 13, 26702 Emden

Tel. 0 49 21/916 20

Fax 0 49 21/916 225

Kapt. H. Gerken (S)

Tel. 0 49 21/916 220

Mobil 0171/882 70 75

**See-Berufsgenossenschaft,
Bezirksverwaltung II
28195 Bremen, Faulenstrasse 67**

Postfach 10 15 60, 28015 Bremen

Tel. 04 21/16 58 40

Fax 04 21/165 84 30

Kapt. R. Schumacher (S)

Mobil 0171/505 70 41

Dipl.-Ing. H. Hollwedel (M)

Mobil 0171/882 70 67

**Technischer Aufsichtsdienst
26382 Wilhemshaven, Mozartstrasse 32**

Tel. 0 44 21/99 23 79

Fax 0 44 21/99 23 79

Kapt. U. Garduhn (S)

Mobil 0171/607 53 48

Fax 04 41/59 36 67

privat 04 41/59 36 67

**See-Berufsgenossenschaft,
Bezirksverwaltung III
20457 Hamburg, Reimerstwiete 2**

Postfach 11 04 89, 20404 Hamburg

Tel. 040/36 13 70

Fax 040/36 13 72 04

Kapt. H.-D. Hansen (S)

Tel. 040/36 13 73 29

Mobil 0171/882 70 65

Kapt. H. Meyer (S)

Tel. 040/36 13 72 02

Mobil 01 71/505 70 39

Kapt. F. Rädler (S)

Tel. 040/36 13 73 24

Mobil 0171/882 70 76

Kapt. H. Stürmer (S)

Tel. 040/36 13 72 18

Mobil 0171/505 70 36

Kapt. N. Wendelin (S)

Tel. 040/36 13 73 14

Mobil 0171/505 70 37

Kapt. G. Wessels (S)

Tel. 040/36 13 72 29

Mobil 0171/505 70 43

Dipl.-Ing. R. Dürfeld (M)

Tel. 040/36 13 73 27

Mobil 0171/882 70 64

Dipl.-Ing. J. Heuckeroth (M)

Tel. 040/36 13 72 31

Mobil 0171/505 70 38

Dipl.-Ing. K.-U. Machner (M)

Tel. 040/36 13 72 06

Mobil 0171/505 70 42

Dipl.-Ing. M. Mecklenburg (M)

Tel. 040/36 13 73 22
Mobil 0171/882 70 71

Dipl.-Ing. O. Petersen (M)

Tel. 040/36 13 72 11
Mobil 0171/882 70 72

Dipl.-Ing. D. Reiß (M)

Tel. 040/36 13 72 28
Mobil 0171/505 70 33
privat 041 51/68 59

Dipl.-Ing. B. Seifert (M)

Tel. 040/36 13 72 23
Mobil 0171/505 70 35

Kapt. A. Dall (PSCO-S)

Tel. 040/36 13 73 22
Mobil 0171/505 70 30

Kapt. H.-J. Kirsch (PSCO-S)

Tel. 040/36 13 72 97
Mobil 01 71/882 70 73

Kapt. U. Küßner (PSCO-S)

Tel. 040/36 13 73 18
Mobil 01 71/882 70 63

Kapt. B. Schnurer (PSCO-S)

Tel. 040/36 13 73 18
Mobil 0171/604 43 71

Kapt. J. Wolffgram (PSCO-S)

Tel. 040/36 13 73 18
Mobil 0171/505 70 34

Kapt. R. Lehmann (PSCO-M)

Tel. 040/36 13 72 12
Mobil 0171/882 70 77

Dipl.-Ing. B. Leverenz (PSCO-M)

Tel. 040/36 13 73 23
Mobil 0171/607 53 45

**Dipl.-Ing. K.-H. Bork
(Brandschutz, Prüf-Zertifizierung)**

Tel. 040/36 13 72 24
Mobil 0171/882 70 62

J. Niehus

(Prüf-Zertifizierung)

Tel. 040/36 13 72 01
Mobil 0171/883 90 25

**See-Berufsgenossenschaft,
Bezirksverwaltung IV
24105 Kiel, Preusserstraße 1-9**

Tel. 04 31/56 10 23
Fax 04 31/56 85 03

Kapt. A. Conradi (S u. T)

Tel. 01 71/607 53 56

**Technischer Aufsichtsdienst
24878 Jagel, Hingsmoor 23**

Dipl.-Ing. H.-J. Banisch (M)

Tel. 0 46 24/80 93 56
Mobil 0171/607 53 57
Fax 0 46 24/80 93 56

**Technischer Aufsichtsdienst
23611 Sereetz, Mühlenstraße 25**

Tel. 04 51/396 82 43
Fax 04 51/396 83 43

Kapt. Chr. Frömmel (S)

Mobil 0171/607 53 55
privat 04 51/514 70

**Technischer Aufsichtsdienst
25541 Brunsbüttel, Theodor-Heuss-Ring 20**

Kapt. H. Nickel (S)

Tel. 048 52/542 23
Mobil 0171/607 53 44
Fax 048 52/542 24

**Technischer Aufsichtsdienst
25840 Friedrichstadt, Prinzeßstraße 24**

Kapt. H. Thiel (S)

Tel. 048 81/93 78 61
Mobil 0175/520 77 57
Fax 0 48 81/93 78 62

**See-Berufsgenossenschaft,
Bezirksverwaltung V
27570 Bremerhaven, Bartelstraße 1**

Tel. 04 71/922 05-0
Fax 04 71/922 05 40

wird z.Z. vertreten durch die Bezirksverwaltung Bremen
und Außenstelle Cuxhaven

**Technischer Aufsichtsdienst
27472 Cuxhaven, Leuchtturmweg 3**

Tel. 0 47 21/55 46 15
Fax 0 47 21/55 46 17

Kapt. M. Lestin (S)
Mobil 0171/882 70 69

**See-Berufsgenossenschaft,
Bezirksverwaltung VI
18057 Rostock, Doberaner Straße 44-47**

Tel. 03 81/454 93 43
Fax 03 81/454 93 45

Kapt. W. Schmidt (S)
Tel. 03 81/454 93 42
Mobil 0171/607 53 52

Dipl.-Ing. W. Töpelt (M)
Tel. 03 81/454 93 41
Mobil 0171/607 53 53

Dipl.-Ing. K.-U. Machner (M)
Tel. 03 81/454 93 44
Mobil 0171/505 70 42

Dipl.-Ing. B. Seifert (M)
Tel. 03 81/454 93 44
Mobil 0171/505 70 35

**Technischer Aufsichtsdienst
23966 Wismar, Alter Hafen/Baumhaus**

Kapt. B. Jantsch (S)
Tel. 0 38 41/405 43
Mobil 0171/505 70 32
Fax 0 38 41/405 44
privat 0 38 41/769 76 22

**Technischer Aufsichtsdienst
18439 Stralsund, Am Langen Kanal 7**

Kapt. S. Schmidt (S)
Tel. 0 38 31/70 37 43
Mobil 0171/607 53 50
Fax 0 38 31/70 37 44

**Technischer Aufsichtsdienst
17438 Wolgast, Hafenstraße 13**

Kapt. H. Gentz (S)
Tel. 0 38 36/20 01 83
Mobil 0171/607 53 51
Fax 0 38 36/200 185

Ausbildung im Schiffssicherungsdienst

Ausbildung im Schiffssicherungsdienst nach dem STCW 95 Regel VI/1 bis VI/3

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung hat die See-Berufsgenossenschaft beauftragt, die Ausbildung im Sicherheitsdienst nach STCW 95 Regel VI/1 bis Regel VI/3 in Deutschland zu überwachen und entsprechende Befähigungsnachweise über Einführungs- und Sicherheitsgrundausbildung und Unterweisung für alle Seeleute, als Rettungsbootmann für

Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote und schnelle Bereitschaftsboote sowie in fortschrittlicher Brandbekämpfung auszustellen.

Nur folgende Ausbildungsstätten haben eine Genehmigung der See-Berufsgenossenschaft zur Durchführung von Lehrgängen:

	SGU	RB	SBB	AFF
AFZ Schifffahrt + Hafen; Alter Hafen Süd 334; 18069 Rostock; 0381 8017300 / Fax 8017303	X	X	X	X
Berufsbildende Schulen Wesermarsch; Gerd-Köster-Straße 4; 26919 Brake; 04401 922122	X	X		X
FZH Hamburg; Köhlbranddeich 30; 20457 Hamburg; 040 7560820	X	X		X
Gem. Ges. Trainingszentrum „Emsstrom“; Handelshafen; 26789 Leer; 0491 9791880	X	X		X
M.S.T.I. Maritime Safety Training Institute; Kapt. R.-M. Dietzler; Marienstraße 36 a; 27472 Cuxhaven; 04721 46269	X		X	X
Privatschule für Navigation und Sicherheit; Dipl.-Ing. J. A. Schröer; Brunnenaue 12; 18551 Sagard; 038302 3835	X			
Schleswig-Holsteinische Seemannsschule; Wiekstraße 3 a; 23570 Lübeck-Travemünde; 04502 5152	X	X	X	X

- SGU = Sicherheitsgrundausbildung und Unterweisung
 RB = Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote
 SBB = Rettungsbootmann für schnelle Bereitschaftsboote
 AFF = Ausbildung in fortschrittlicher Brandbekämpfung

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass andere Ausbildungsstätten keine Genehmigung erhalten haben.

Anerkennung und Umtausch von bisherigen Nachweisen im Schiffssicherungsdienst

Befähigungszeugnisse bzw. Nachweise	Personenkreis	Anerkennung oder Umtausch
B	alle	Befristung wird aufgehoben, jedoch wird das Zeugnis international nur bis 31. 1. 2002 anerkannt
F	alle	Befristung wird aufgehoben, jedoch wird das Zeugnis international nur bis 31. 1. 2002 anerkannt
B und F und Erste Hilfe	alle	SGU (STCW 95)
Sicherheitslehrgang und Erste Hilfe	alle	SGU (STCW 95)
Matrosenbrief und Erste Hilfe	alle	SGU (STCW 95)
B (Prüfung oder Verlängerung gemäß § 55 Abs. 4 UVV See nach dem 1.8.1988) und SGU	alle	RB (STCW 95)
F (Prüfung oder Verlängerung gemäß § 55 Abs. 4 UVV See nach dem 1.8.1988) und SGU	Patentinhaber	AFF (STCW 95)

Vorläufige Regelung für Lehrgänge der Marine	Personenkreis	Anerkennung oder Umtausch
Schiffssicherungs-Truppführer oder Leiter am Einsatzort oder Schiffssicherungsgruppenführer oder Schadensabwehr für Offiziere und 6 Monate Fahrtzeit (Marine oder Handelsschiffahrt) und Erste Hilfe	alle	SGU (STCW 95)
Schiffssicherungsgruppenführer oder Schadensabwehr für Offiziere und 12 Monate Fahrtzeit innerhalb der letzten 5 Jahre, wenn Lehrgangsabschluss länger als 5 Jahre zurückliegt und SGU	alle	AFF (STCW 95)

Abkürzungen:	B:	Befähigungszeugnis als Rettungsbootmann nach B2-Richtlinie der See-BG
	F:	Befähigungszeugnis als Feuerschutzmann nach B3-Richtlinie der See-BG
	Sicherheitslehrgang:	Sicherheitslehrgang für Erstanmusternde nach den Richtlinien für die Durchführung von Sicherheitslehrgängen des BMVBW von 1985
	SGU (STCW 95):	Befähigungsnachweis über Sicherheitsgrundausbildung und Unterweisung für Seeleute
	RB (STCW 95):	Befähigungsnachweis als Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote, ausgenommen schnelle Bereitschaftsboote
	AFF (STCW 95):	Befähigungsnachweis in fortschrittlicher Brandbekämpfung
	Erste Hilfe:	Ausbildung innerhalb der letzten 5 Jahre (mind. 8 Doppelstunden)
		– nach VBG 109
		– nach § 8b Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
		– nach VMBL 2000 S. 39 oder
		– medizinischer Lehrgang für Schiffsoffiziere gemäß § 2 Abs. 3 Krankenfürsorgeverordnung

Impressum

Herausgeber	See-Berufsgenossenschaft Reimerstwiete 2 20457 Hamburg Telefon: (040) 3 61 37-0 www.see-bg.de
Redaktion	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Dorothee Pehlke
Fotos	Stefan Albrecht, Kirk Williams, See-BG
Gesamtproduktion	Beisner Druck GmbH & Co.KG Müllerstraße 6, 21244 Buchholz/Nordheide Telefon: (041 81) 9093-0
Auflage	2.700 Stück
Erscheinungsdatum	Juli 2006

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

