



Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr



Jahresbericht 2014

Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr

Inhalt

Jahresbericht 2014 der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr



© BG Verkehr

Sichere, geschützte und effiziente Schifffahrt auf sauberen Meeren – Die Dienststelle Schiffssicherheit	5
Maritime Sicherheit unter deutscher Flagge Flaggenstaatliche Aufgaben	6
Offshore-Bereich	14
Neuer Code für Servicefahrzeuge in Kraft getreten	
International Safety Management (ISM)	16
Verbindliche Maßnahmen für die Sicherheit an Bord	
Ausbildungs- und Überwachungsstelle für Sicherheitslehrgänge	20
Dienststelle Schiffssicherheit sichert Qualität der Ausbildung	
Seearbeitsgesetz	22
Mindeststandards für die Arbeitsbedingungen an Bord	
Der Seeärztliche Dienst	24
Grundsatzarbeit und Koordination für die Maritime Medizin	
Bericht aus der IMO	26
Meeresumweltschutz als globale Herausforderung	
Einfluggung	30
Schwere See für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge	
Elektronische Schiffssicherheitszeugnisse	32
Ein wichtiger Beitrag für eine moderne Flaggenstaatsverwaltung	
Prüf- und Zertifizierungsstelle	33
Sicherheit braucht Ausrüstung	
Hafenstaatkontrolle	34
Kontrollen konzentrieren sich auf Schiffe mit hohem Risikofaktor	
Summary	42
Short version in English	
Kontakt	44
Ansprechpartner in der Dienststelle Schiffssicherheit	
Impressum	47



Dienststelle Schiffssicherheit BG Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Schifffahrt unter deutscher Flagge ist 2014 leider noch weiter zurückgegangen. Die Dienststelle Schiffssicherheit hat trotzdem ihren Beitrag für modernen und effizienten Flaggenstaatservice erbracht, und neben der täglichen praktischen Kontroll- und Zertifizierungstätigkeit bei deutschen und fremdflaggigen Schiffen in vielen Sitzungen und Besprechungen im In- und Ausland die Schiffssicherheit weiter voran getrieben.

In Kraft getreten ist im Berichtszeitraum der Code für Offshore-Service-Fahrzeuge unter deutscher Flagge – ein wichtiger Beitrag für das Gelingen der zahlreichen Offshore-Projekte. Der Code erleichtert den Betrieb von Offshore-Service-Fahrzeugen unter deutscher Flagge, beseitigt so Wettbewerbsnachteile für deutsche Reedereien und sorgt gleichzeitig für höhere Sicherheit im Offshore-Bereich.

Die Arbeiten zur Einführung elektronischer Sicherheitszeugnisse sind für den Bereich der nationalen Fahrt so weit gediehen, dass ab Januar 2015 die Zeugnisse elektronisch ausgestellt und abgerufen werden können. Die Dienststelle Schiffssicherheit arbeitet auch international in den Gremien der IMO daran, dass elektronische Sicherheitszeugnisse weltweit akzeptiert werden.

Eine interessante Lektüre wünscht Ihnen,



Ihr
Ulrich Schmidt

– Leiter der Dienststelle Schiffssicherheit –

Sichere, geschützte und effiziente Schifffahrt auf sauberen Meeren – die Dienststelle Schiffssicherheit



© Kirk Williams / BG Verkehr

Die Dienststelle Schiffssicherheit überwacht, ob die Übereinkommen zur Schiffssicherheit und zum Meeresumweltschutz erfüllt werden.

Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz sind globale Ziele, an deren Verwirklichung viele Akteure sowohl national wie auch international, unter deutscher wie unter fremder Flagge, mitwirken. Einer dieser Akteure ist die Dienststelle Schiffssicherheit (DS). Die DS unterstützt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, wenn es im internationalen Rahmen darum geht, völkerrechtlich verbindliche Regelungen für die Seeschifffahrt zu erreichen, sie überwacht und zertifiziert die Schiffe unter deutscher Flagge und sie kontrolliert, ob die fremdflaggigen Schiffe die internationalen Sicherheitsstandards einhalten. Außerdem führt sie Aufgaben der maritimen Medizin durch.

Tätig im Auftrag des Bundes

Die Dienststelle Schiffssicherheit ist Teil der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) und untersteht der Aufsicht der Bundesministerien für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sowie Arbeit und Soziales (BMAS). Sie ist aus der Schiffssicherheitsabteilung und dem Seeärztli-

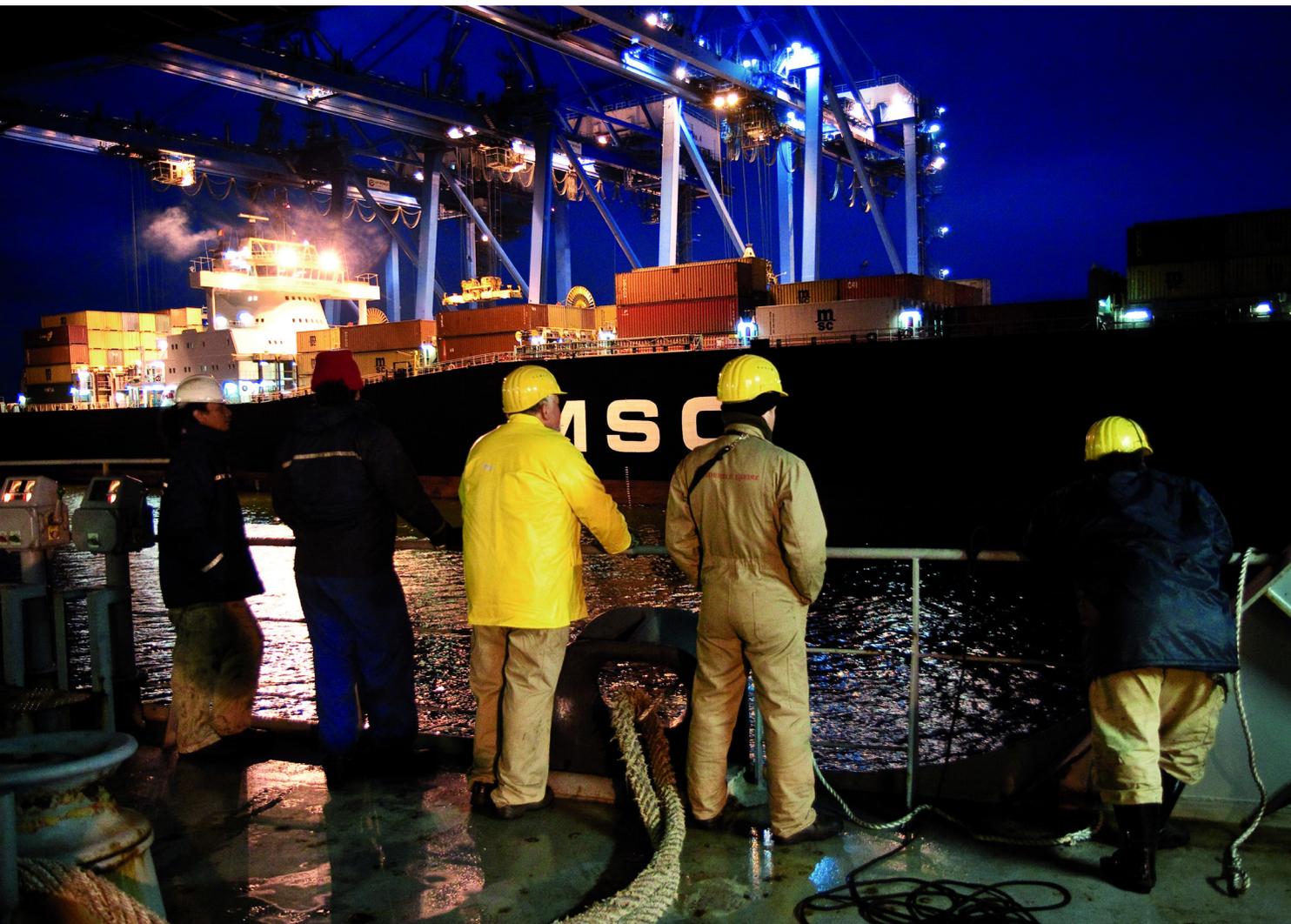
chen Dienst der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft (See-BG) hervorgegangen. Die See-BG ist zum 1. Januar 2010 mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zur BG Verkehr verschmolzen.

Besichtiger müssen besonders qualifiziert sein

Ein Seeschiff ist ein hochkomplexes technisches Gebilde und zugleich Wohn- und Lebensraum von Seeleuten. Die Kontrolle der Einhaltung der nationalen und internationalen Vorschriften erfordert daher besonderes Fachwissen, praktische Erfahrung und Fingerspitzengefühl im Umgang mit Seeleuten verschiedenster Nationalitäten. Die Besichtiger der Dienststelle Schiffssicherheit kommen aus der Praxis der Seeschifffahrt und sind erfahrene Kapitäne und Ingenieure. Bevor sie als Besichtiger eingesetzt werden, absolvieren sie eine 15monatige Ausbildung zum Flaggenstaatbesichtiger, ISM-Auditor, ILO-Inspektor und Hafenstaatbesichtiger.

Maritime Sicherheit unter deutscher Flagge

Umsetzung von Übereinkommen zu Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz



© Kirk Williams / BG Verkehr

Als zuständige Schiffssicherheitsbehörde nimmt die Dienststelle im Auftrag des Bundes die Kontrolle von Schiffen wahr.

Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz spielen bei dem ständig steigenden Seeverkehr eine zentrale Rolle. Die Vorgaben dafür werden durch internationale Vereinbarungen weltweit geregelt. In Deutschland überwacht die Dienststelle Schiffssicherheit im Auftrag des Bundes, ob die internationalen Übereinkommen und die darauf basierenden nationalen Vorschriften erfüllt werden. Die DS veröffentlicht den Wortlaut neuer Schiffssicherheitsregelungen und sorgt nötigenfalls für die Übersetzung. Zu ihren nationalen und internationalen Aufgaben als Flaggenstaatsverwaltung gehört die Durchführung der entsprechenden staatlichen und völker- bzw. europarechtlichen Regelungen.

Internationale Übereinkommen

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization, IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen (UN) mit Sitz in London. Ihr gehören 171 Staaten als Vollmitglieder an.

Die IMO hat sich zum Ziel gesetzt,

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

Seit ihrem Bestehen hat die IMO etwa 40 internationale Übereinkommen erarbeitet und regelmäßig aktualisiert, um ihre Ziele zu erreichen. Sie behandeln zum Beispiel die Sicherheit von Schiffen, Ladung, Besatzung und Fahrgästen (insbesondere SOLAS = International Convention for the Safety of Life at Sea) oder die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL = International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships).

Die nach Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme oder Beitritt für den betreffenden Staat völkerrechtlich verbindlichen Übereinkommen werden ergänzt durch etwa 700 verbindliche und unverbindliche Entschlüsse, Kodizes und Handbücher. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DS beraten und unterstützen das BMVI bei der Vertretung Deutschlands in der IMO.

Lesen Sie hierzu Näheres in dem Kapitel „Bericht aus der IMO“ auf S. 26.

SOLAS

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

Im Rahmen einer Vereinbarung dürfen einzelne Klassifikationsgesellschaften hierzu vorgeschriebene Besichtigungen (erstmalige Besichtigungen, jährliche Besichtigungen sowie Zwischen- und Erneuerungsbesichtigungen) durchführen. Sie sind berechtigt, die jährlich vorgeschriebenen Bestätigungen in den internationalen Schiffssicherheitszeugnissen durchzuführen sowie vorläufige Zeugnisse auszustellen. Zu den vereinbarten Aufgaben gehören auch Planprüfungen und Besichtigungen in Verbindung mit Neu- und Umbauten.

Die Dienststelle Schiffssicherheit hat zurzeit mit folgenden Klassifikationsgesellschaften Besichtigungsverträge abgeschlossen:

- ▶ American Bureau of Shipping (ABS)
- ▶ Bureau Veritas (BV)
- ▶ Det Norske Veritas /Germanischer Lloyd (DNVGL)
- ▶ Lloyd's Register of Shipping (LR)

- ▶ Registro Italiano Navale (RINA)
- ▶ Russian Maritime Register of Shipping
- ▶ Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)

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

Internationale Freibordkonvention

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

ISM-Code

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

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

Wesentliche Aufgaben sind

- ▶ im administrativen Bereich die Überwachung und Steuerung der Audits, Abgleich der Auditergebnisse, Ableiten von Folgemaßnahmen, Prüfung von Safety Management Systemen, Auswerten der Hafenstaatkontrollen von Schiffen unter deutscher Flagge sowie das Erstellen von Richtlinien, ISM-Rundschreiben und Info-Mails;
- ▶ Überwachung und Beobachtung von Audits der Klassifikationsgesellschaften durch stichprobenartige Auditbegleitung im In- und Ausland;

- ▶ Durchführung von Audits im Auftrage des Reeders;
- ▶ Flaggenstaatsinspektionen aus besonderem Anlass;
- ▶ Zusammenarbeit mit dem BMVI.

Über weitere Einzelheiten informiert das Kapitel „International Safety Management – ISM“ auf S. 16 ff.

MARPOL

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

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

STCW

Im Rahmen der innerhalb der DS geschaffenen und nach ISO 9001 zertifizierten Ausbildungsüberwachungsstelle sind sämtliche Aktivitäten in Bezug auf die Ausbildung gemäß den Kapiteln VI/1-3 des STCW-Übereinkommens (= International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers) gebündelt. Die Ausbildungsüberwachungsstelle wurde nach Absprache mit dem BMVI im Jahr 2003 nach ISO zertifiziert, weil die kleineren Ausbildungsstätten und die staatlichen Berufsschulen nicht über eine derartige Zertifizierung verfügen.

Zu den Aufgaben der Ausbildungsüberwachungsstelle gehören u.a.

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

Das entsprechende Kapitel finden Sie auf S. 20.

ILO-Seearbeitsübereinkommen

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

Weitere völkerrechtliche Übereinkommen

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

- ▶ Antifouling-Konvention
- ▶ Ballastwasser-Übereinkommen
- ▶ Schiffs-Recycling-Übereinkommen

Europarechtliche Richtlinien und Verordnungen

Hafenstaatkontrolle

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

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

- ▶ Erstüberprüfung (initial inspection)
- ▶ Gründlichere Überprüfung (more detailed inspection)
- ▶ Wiederkehrende Überprüfung (periodical inspection)
- ▶ Erweiterte Überprüfung (expanded inspection)
- ▶ Festhaltung - mit Nachbesichtigung (detention)
- ▶ Verbot der Ausübung eines Betriebes (operation prevention)

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

Klassenrichtlinie

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

Die DS überwacht die Klassifikationsgesellschaften nach der Richtlinie 2009/15/EG über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (Klassenrichtlinie) und der Verordnung (EG) 391/2009. Sie unterhält Vereinbarungen mit anerkannten Klassen über die Durchführung von Besichtigungen für international vorgeschriebene Zeugnisse.

Schiffsausrüstungsrichtlinie

RL 96/98/EG

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

- ▶ Überwachung der Wartungsstationen für Rettungsflöße (gemäß EntschlieÙung A.761(18)) und aufblasbare Rettungswesten: Die DS prüft auf Antrag die Aus- und Einrichtungen von Wartungsstationen für aufblasbare Rettungsflöße gemäß

EntschlieÙung A.761(18) und lässt die Wartungsstationen in Deutschland zu. Die DS überwacht die Wartungsstationen durch regelmäßige Überprüfung der ausgestellten Wartungszertifikate und mindestens einmal jährliche Besichtigung der Station selbst.

- ▶ Überwachung der Wartung von Überlebensanzügen entsprechend MSC/Circ. 1114.
- ▶ Überwachung der Hersteller von pyrotechnischen Signalmit-teln (gemäß EntschlieÙung MSC.81(70) Teil 2 Nr. 4).
- ▶ Autorisierung und Überwachung von Firmen, die Service nach MSC.1/Circ. 1206 Rev.1 durchführen.

Halonverbotsverordnung

VO 2037/2000 (Halonkataster)

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

Weitere EG-Richtlinien

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

- ▶ Richtlinie über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe (RL 2003/25 = Stockholmabkommen)
- ▶ Richtlinie 98/41/EG über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen
- ▶ EG-Fahrgastschiffsrichtlinie Richtlinie 2009/45/EG
- ▶ Richtlinie für Massengutschiffe RL 2001/96/EG
- ▶ Asbestrichtlinie 83/477/EWG
- ▶ Sicherheitsrichtlinie Fischereifahrzeuge RL 97/70/EG
- ▶ Richtlinie 2009/20/EG über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen

Nationale Vorschriften

Richtlinien nach § 6 Schiffssicherheitsverordnung

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

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

Dampfkesselrichtlinie

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

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

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

Maritime-Medizin-Verordnung

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

Zeugnisse und Bescheinigungen, die von der Dienststelle ausgestellt werden

Internationale Übereinkommen / nationale Vorschriften	Bezeichnung
SOLAS	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe ▶ Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe ▶ Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe ▶ Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe ▶ Ausnahmezeugnis ▶ Schiffsbesatzungszeugnis ▶ Bescheinigung Ladungssicherungshandbuch ▶ Bescheinigung Beförderung gefährliche Güter
IMO-Codes	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code) ▶ Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC- bzw. DSC-Code) ▶ Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC- bzw. DSC-Code) ▶ Genehmigung für die Beförderung von Getreide als Schüttladung (Getreide-Code) ▶ Sicherheitszeugnis für mobile Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code) ▶ Sicherheitszeugnis für Spezialschiffe (SPS-Code) ▶ Zeugnis über Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC- bzw. GC-Code) ▶ Zulassung nach internationalem Code für den Transport von Schüttgut über See (IMSBC-Code)
ISM-Code	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dokument über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (DOC) ▶ Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMC)
MLC	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Seearbeitszeugnis
Freibord-Übereinkommen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Internationales Freibordzeugnis ▶ Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis
MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung nach MARPOL Anlage I (IOPP) ▶ Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut nach MARPOL Anlage II ▶ Bescheinigung über eine dreiseitige Vereinbarung nach MARPOL Anlage II Regel 6 Abs. 4 ▶ Internationales Zeugnis Verschmutzung durch Abwasser nach MARPOL Anlage IV (ISPP) ▶ Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe nach MARPOL Anlage VI (IAPP) ▶ Internationales Motoren-Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung nach MARPOL Anlage VI (EIAPP) ▶ Bescheinigung SOPEP/SMPEP -Notfallpläne bei Meeresverschmutzungen ▶ Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz (IEE)
AFS-Übereinkommen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Internationales Zeugnis Bewuchsschutzsystem
Ballastwasserübereinkommen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ vorläufige Genehmigungen von Ballastwassermanagementplänen
SchSV / Richtlinien nach § 6	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bau- und Ausrüstungssicherheitszeugnis ▶ Bescheinigungen für Gäste- und Probefahrten ▶ Nationales Freibordzeugnis ▶ Nationales Funk-Sicherheitszeugnis ▶ Gleichwertigkeitsbescheinigungen nach § 9 Abs. 6 ▶ Sicherheitszeugnis Bäderboot ▶ Sicherheitszeugnis Fischerei < 24m Länge ▶ Sicherheitszeugnis für Ausbildungsfahrzeug §52a ▶ Sicherheitszeugnis Sportangler ▶ Sicherheitszeugnis Traditionsschiff ▶ Ausnahmezeugnis
EU-Richtlinien (2009/45/EG, 97/70/EG)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sicherheitszeugnis Fahrgastschiff in der Inlandfahrt ▶ Sicherheitszeugnis für Fischereifahrzeuge >= 24 m Länge

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

Richtlinie	Inhalt
Richtlinie 82/714/EWG	über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe
Richtlinie 87/540/EWG	über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf
Richtlinie 91/672/EWG	über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr
Richtlinie 94/25/EG (Sportbootrichtlinie)	zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote ▶ geändert durch: Richtlinie 2003/44/EG
Richtlinie 2009/15/EG (Klassenrichtlinie)	über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden
Richtlinie 2009/16/EG (Hafenstaatkontrollrichtlinie)	über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat in Verbindung mit Richtlinie 96/40/EG zur Erstellung eines einheitlichen Musters für die Ausweise der Besichtigter der Hafenstaatkontrolle ▶ geändert durch: Richtlinie 2013/38/EU
Richtlinie 96/40/EG	zur Erstellung eines einheitlichen Musters für die Ausweise der Besichtigter der Hafenstaatkontrolle
Richtlinie 96/50/EG	über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft
Richtlinie 96/98/EG (Schiffsausrüstungsrichtlinie)	über Schiffsausrüstung ▶ geändert durch: Richtlinien 98/85/EG, 2001/53/EG, 2002/75/EG, 2002/84/EG, 2008/67/EG, 2009/26/EG, 2010/68/EU, 2011/75/EU, 2012/32/EU, 2013/52/EU und 2014/93/EU (Neufassung ab 19.02.2016 durch 2014/90/EU).
Richtlinie 97/70/EG (Fischereirichtlinie)	über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr ▶ geändert durch: Richtlinien 1999/19/EG und 2002/35/EG
Richtlinie 2009/45/EG (Fahrgastschiffsrichtlinie)	über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe ▶ geändert durch Richtlinie 2010/36/EU
Richtlinie 98/41/EG	Über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen ▶ geändert durch: Richtlinie 2002/84/EG

Richtlinie 1999/32/EG	über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- und Brennstoffe
Richtlinie 1999/35/EG	über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr ▶ geändert durch: Richtlinie 2002/84/EG und 2009/18/EG
Richtlinie 1999/95/EG	zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung für Seeleute an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen
Richtlinie 2000/59/EG	über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände ▶ geändert durch: Richtlinie 2002/84/EG
Richtlinie 2008/106/EG	über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten ▶ geändert durch: Richtlinie 2012/35/EU
Richtlinie 2001/96/EG	zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen ▶ geändert durch: Richtlinie 2002/84/EG
Richtlinie 2002/59/EG	über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG ▶ geändert durch: Richtlinie 2009/17/EG, 2009/18/EG und 2011/15/EU
Richtlinie 2003/25/EG	über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe ▶ geändert durch: Richtlinie 2005/12/EG
Richtlinie 2005/65/EG	zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen
Richtlinie 2009/21/EG (Flaggenstaatsrichtlinie)	über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten
Richtlinie 2010/65/EU	über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft und zur Aufhebung der RL 2002/6/EG

Offshore-Bereich

Neuer Code für Servicefahrzeuge in Kraft getreten



© BARD

In den Windparks sind viele kleine Versorgungsschiffe unterwegs.

Ohne Offshore-Schiffe ist die deutsche Energiewende nicht denkbar. In deutschen Gewässern sind in diesem Segment viele kleine Versorgungsschiffe für die Offshore-Windparks unterwegs. Diese Offshore-Servicefahrzeuge transportieren vor allem Service- und Aufsichtspersonal zu den Offshore-Windparks weit vor der Küste.

Bei den Offshore-Servicefahrzeugen gibt es im Wesentlichen zwei Fahrzeugkategorien:

- ▶ Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (High Speed Craft, HSC), die als HSC gebaut wurden und mit hohen Geschwindigkeiten verkehren und
- ▶ traditionell gebaute Servicefahrzeuge.

Hochgeschwindigkeits-Offshore-Servicefahrzeuge

Für Hochgeschwindigkeits-Offshore-Servicefahrzeuge unter deutscher Flagge, die in der Inlandsfahrt eingesetzt werden, gilt nun der neue „Code für Offshore-Servicefahrzeuge“. Diese Schiffe sind Frachtschiffe, für die besondere Regelungen gelten. Die Betreiber solcher Fahrzeuge dürfen auf ihren Schiffen bis zu 60 Personen einschließlich der Besatzung befördern. Von diesen 60 Personen dürfen maximal zwölf Personen Fahrgäste sein. Die anderen Personen müssen entweder Besatzungsmitglieder oder Offshore-Servicepersonal sein. Unter den Begriff „Offshore-Servicepersonal“ fallen solche Personen, die bei der Errichtung, dem Betrieb und der Wartung von Offshore-Windparks und anderen Offshore-Bauwerken tätig sind.

Der „Code für Offshore-Servicefahrzeuge“ beinhaltet im Vergleich zum „Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen“ (HSC-Code) einige Er-

leichterungen. Diese besonderen Regelungen sind möglich, weil sich Offshore-Servicefahrzeuge im Bereich von Offshore-Windparks bewegen, für die spezielle Schutz- und Sicherheitskonzepte gelten. Durch die Errichter- und Wohnschiffe oder andere Schiffe in den Windparks stehen immer genügend Rettungskapazitäten zur Verfügung. Außerdem ist das Offshore-Servicepersonal speziell für Notfälle trainiert und ist zudem auf Seediensttauglichkeit hin untersucht worden.

Traditionell gebaute Offshore-Servicefahrzeuge

Neben den Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen gibt es traditionell gebaute Offshore-Servicefahrzeuge. Für diese Schiffe, die mehr als zwölf Personen transportieren, gilt der

- ▶ „Sicherheits-Code für Spezialfahrzeuge“ (auf englisch: Special Purpose Ship-Code, SPS-Code) der internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO.

Je nach Baudatum des Schiffes ist eine unterschiedliche Fassung des Spezialschiffs-Code anzuwenden:

- ▶ Baudatum vor dem 13.05.2008: SPS-Code in der Fassung von 1983 oder
- ▶ Baudatum nach dem 13.05.2008: SPS-Code in der Fassung von 2008.

Internationales Sicherheitsmanagement (ISM)

Verbindliche Maßnahmen für die Sicherheit an Bord



© Kirk Williams / BG Verkehr

Üben für den Ernstfall: Die Grundlage für den sicheren Schiffsbetrieb ist das Engagement der Führungskräfte.

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

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

Reedereien sind nach dem ISM-Code verpflichtet,

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

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

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

Zertifizierung

Zum Jahresende 2014 waren 115 Unternehmen nach dem ISM-Code zertifiziert und im Besitz eines Document of Compliance. Über ein gültiges Safety Management Certificate verfügten 329 Schiffe.

Übersicht über die Anzahl gültiger Zeugnisse, Stand 31. Dezember 2014

	Gesamt	davon international	davon national
Unternehmen (DOC)	115	78	37
Schiffe (SMC), davon	329	266	64
Anderes Frachtschiff	225	218	7
Chemikaliertankschiff	3	3	–
Hochgeschwindigkeitsfahrgastschiff	1	–	1
Fahrgastschiff	68	21	47
Gastankschiff	1	1	–
Öl-/ Chemikaliertankschiff	7	7	–
Öltankschiff	16	15	1
Traditionsschiff	8	–	8

Audits in Unternehmen und auf Schiffen im Jahr 2014

Unternehmen	Gesamt	Pre	Initial	Annual	Renewal	Additional
Gesamt	120	6	4	82	26	2
durchgeführt von der Dienststelle Schiffssicherheit	62	3	4	35	19	1
begleitet von der Dienststelle Schiffssicherheit	40	1	–	33	6	–
Schiffe	Gesamt	Pre	Initial	Intermediate	Renewal	Additional
Gesamt	173	18	14	89	47	5
durchgeführt von der Dienststelle Schiffssicherheit	53	9	5	15	22	2
begleitet von der Dienststelle Schiffssicherheit	25	1	1	19	4	–

Auditierung

Im vergangenen Jahr haben Auditoren der Dienststelle Schiffsicherheit von den insgesamt 120 stattgefundenen Audits in Unternehmen 62 selbst durchgeführt und 40 Audits begleitet. An Bord der Schiffe fanden insgesamt 173 Audits statt, von denen 59 Überprüfungen von Auditoren der Dienststelle Schiffsicherheit selbst durchgeführt und 25 begleitet wurden. Durch Teilnahme an Überprüfungen, die durch die anerkannten Organisationen (ROs) durchgeführt werden, wird sowohl die Umsetzung seitens der Reederei als auch der Zertifizierungs- und Überwachungsprozess der RO überprüft (siehe dazu Tabelle auf der vorherigen Seite).

Die regelmäßige Teilnahme an Safety Management Audits unterstützt und fördert die Sicherheitskultur in der deutschen Schifffahrt und gewährleistet, dass die allgemeinen Ziele des ISM-Codes sowie die Safety Management Ziele der Unternehmen in geeigneter Art und Weise erreicht werden. Die Auditoren gingen verstärkt auf die betrieblichen Verfahren für das Betreten von geschlossenen Räumen und die damit verbundenen Gefahren sowie die vorab durchzuführenden Trainings und Unterweisungen ein. Außerdem wurden bei den Audits verstärkt die ab 2015 in Kraft tretenden Änderungen des ISM Codes thematisiert.

Abweichungen vom Sicherheitsmanagementsystem

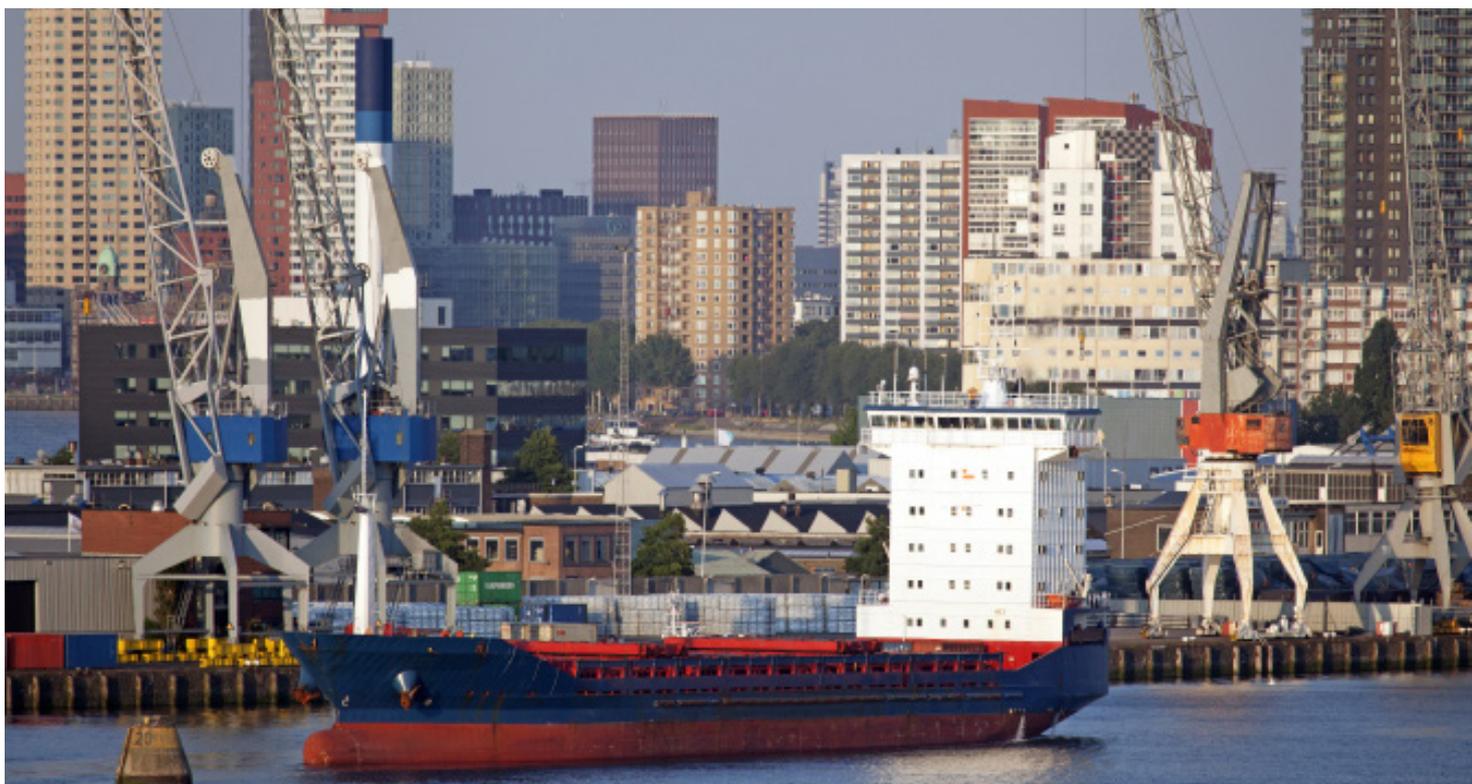
Die Anzahl der festgestellten Abweichungen von den Anforderungen (Non-Conformities) im Rahmen von Überprüfungen im Unternehmen ist im Vergleich zum Vorjahr konstant geblieben, während die im Rahmen von Schiffsaudits festgestellten Abweichungen um ein Drittel zugenommen haben. Die meisten Abweichungen bei den Überprüfungen in Unternehmen und auf Schiffen wurden in den Bereichen „Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung“, „Vorbereitung auf Notfallsituationen“, „Überwachung der Einhaltung, Überprüfung und Auswertung des Konzepts durch das Unternehmen“ sowie „Verantwortung und Weisungsbefugnisse innerhalb des Unternehmens“ festgestellt (siehe dazu Tabelle auf dieser Seite).

Für die festgestellten Abweichungen wurden entsprechende Maßnahmen und Fristen zur Abstellung festgelegt.

Abweichungen (Non Conformities) in Sicherheitsmanagementsystemen

	Bereich	Unternehmen Anzahl der festgestellten Abweichungen	Schiffe Anzahl der festgestellten Abweichungen
1	Zielsetzung des Unternehmens	3	10
2	Konzept des Unternehmens	–	1
3	Verantwortung und Weisungsbefugnisse innerhalb des Unternehmens	4	1
4	Durchführungsbeauftragte(r)	–	–
5	Verantwortung und Weisungsbefugnisse des Kapitäns	–	1
6	Personal	2	2
7	Betriebsabläufe an Bord	1	2
8	Vorbereitung auf Notfallsituationen	2	5
9	Bericht und Analyse von Unfällen, Vorkommnissen usw.	3	3
10	Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung	4	17
11	Dokumentation	1	2
12	Interne Überwachung und Überprüfung	4	1

© Fotolia / Ralf Gosch



Die Dienststelle Schiffssicherheit wertet die Ergebnisse der internationalen Hafenstaatkontrollen auf deutschflaggen Schifften aus.

Auswertung der Mängel aus Hafenstaatkontrollen und Besichtigungen auf deutschen Schiffen

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

Im vergangenen Jahr blieben fast 50 Prozent der Schiffe unter deutscher Flagge bei einer Hafenstaatkontrolle im Ausland mangelfrei. Von den insgesamt 446 durchgeführten Hafenstaatkontrollen (Paris MoU, Tokyo MoU, Med MoU, Indian Ocean MoU, Black Sea MoU) wurden 2,24 Prozent der Schiffe festgehalten.

Somit ist die Anzahl der Festhaltungen von Schiffen unter deutscher Flagge im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen.

Service

Die Dienststelle Schiffssicherheit unterstützt die Reedereien bei der fortlaufenden Umsetzung der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme. Neben einer individuellen Beratung werden die Reedereien regelmäßig über gesetzliche Änderungen und zu beachtende Anforderungen informiert. Sämtliche Rundschreiben können auf der Homepage „Deutsche Flagge“ abgerufen werden.

www.deutsche-flagge.de → [sicherheit](#) → [ism-code](#) → [ism-infos](#)

Ergebnisse der Hafenstaatkontrollen auf Schiffen unter deutscher Flagge

	Paris MoU	Tokyo MoU	Indian Ocean MoU	Med MoU	Black Sea MoU
keine Mängel	139	50	9	13	2
mit Mängeln	85	136	3	7	2

Ausbildungs- und Überwachungsstelle für Sicherheitslehrgänge

Dienststelle Schiffssicherheit sichert Qualität der Ausbildung



© Kirk Williams / BG Verkehr

Die Übungen mit dem Rettungsboot sind ein wichtiger Bestandteil der Ausbildung.

Im Jahr 2014 hat die Ausbildungs- und Überwachungsstelle kontinuierlich an der weiteren Umsetzung der Manila Amendments des STCW Übereinkommens gearbeitet. Zwei weitere Kursanbieter wurden für die geforderten Auffrischkurse entsprechend des STCW Übereinkommens von 1978 in der jeweils geltenden Fassung begleitet und nach einer sechsmonatigen Probephase erhielten diese Kursanbieter eine endgültige Zulassung. Mit Stand vom Juni 2014 konnten wir nunmehr auf insgesamt 13 Kursanbieter verweisen. Die Nachfrage nach den Auffrischkursen hat erwartungsgemäß in 2014 stark zugenommen.

Auffrischkurse kundenorientiert gestaltet

Die Ausbildungs- und Überwachungsstelle hat regelmäßig die Verwaltungsvorschriften aktualisiert. Dabei wurde in ständiger Konsultation mit dem BSH der Zugang zu den Auffrischkursen kundenorientiert so gestaltet, dass allen Berufsgruppen der Seeschifffahrt sowie auch älteren Seeleuten eine Teilnahme an den erforderlichen Auffrischkursen unbürokratisch und zu gleichen Voraussetzungen ermöglicht wird. Gerade bei älteren Seeleuten mit qualifizierter Berufsausbildung bzw. Inhabern nautischer oder technischer Befähigungszeugnisse, die

lange Zeit an Land tätig waren, wurden die erforderlichen Auffrischkurse so gestaltet, dass der notwendige Zeitraum nach Möglichkeit zweieinhalb Wochen nicht übersteigt. Dadurch wird ein Wiedereinstieg in die seemannische Tätigkeit erheblich vereinfacht.

Im Rahmen der Erstausbildung wurden an mehreren Standorten erhebliche Modernisierungen im Rahmen der Ausbildung in der Brandbekämpfung realisiert. So wurden beim AFZ in Rostock, beim ma-co in Hamburg sowie an der schleswig-holsteinischen Seemannsschule in Lübeck-Travemünde neue moderne Brandcontainer inklusive neuer und moderner persönlicher Schutzausrüstung angeschafft und in Betrieb genommen. Damit wurde ein weiterer Meilenstein für eine qualitativ bessere und effektivere Ausbildung gelegt.

Neue Befähigungsverordnung rechtsgültig

Am 01. Juni 2014 trat die neue Seeleutebefähigungsverordnung (See-BV) in Kraft. Mit dieser Verordnung wurde das Tätigkeitsfeld der Ausbildungs- und Überwachungsstelle wesentlich verändert. Prüfungen werden seitdem nicht mehr von der DS abgenommen.

Die DS ist nach dieser Verordnung als zulassende Stelle für die Kurse nach Kapitel A-VI/1, A-VI/2 und A-VI/3 des STCW Übereinkommens von 1978 in der jeweils geltenden Fassung benannt. Bis zum 31. Mai 2014 wurden insgesamt 750 Prüfungen an den verschiedenen Sicherheitslehrgängen durch Besichtigter der DS abgenommen.

Kursanbieter passen Prüfungen an

Diese neuen Bedingungen stellten auch an die Kursanbieter neue Forderungen. Speziell mussten die Prüfungsbedingungen, die Prüfungsdurchführung, die Zulassungen zu den Prüfungen bzw. Möglichkeiten der Nachprüfung sowie Prüfungskomplexe neu erarbeitet und gestaltet werden. Durch die Ausbildungs- und Überwachungsstelle wurde ein völlig neues System der Überprüfung in Form von Prüflisten und Überprüfungsberichten erstellt, welche alle Kriterien auch der See-BV enthalten und allgemeinverbindlich für jeden Kursanbieter sind.

Bis Ende 2014 wurden bei allen Kursanbietern Erneuerungsaudits für die Kurse der Erstausbildung durchgeführt. Den meisten Kursanbietern konnte eine Erneuerungszulassung für die Dauer von zwei Jahren ausgestellt werden. Zwei Kursanbietern wurde die Zulassung zunächst für sechs Monate erteilt, da sie noch nicht alle Anforderungen der neuen Überprüfungskriterien umgesetzt hatten.

Desweiteren wurden die Zulassungen für vier Kursanbieter nicht wieder erteilt.

Mit Stand Ende 2014 verbleiben damit nur noch acht Kursanbieter für die Erstausbildung. Davon sind allerdings nur sechs Kursanbieter frei zugänglich.

Weiterbildungsveranstaltung in Bremen

Ein weiterer Höhepunkt der Arbeit der Ausbildungs- und Überwachungsstelle war die Durchführung einer Weiterbildungsveranstaltung für die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. mit Sitz in Bremen. Diese Veranstaltung fand am 5. November 2014 in den Räumlichkeiten der DS und am 12. November 2014 in Räumlichkeiten beim BSH statt. Teilnehmer waren Mitglieder der Prüfungsausschüsse sowie Trainer verschiedener Kursanbieter.

Folgende Inhalte standen im Fokus dieser Veranstaltung:

- ▶ aktuelle IMO-Symbole und Hinweisschilder/Beschriftungen
- ▶ Schutzmaßnahmen bei den täglichen Arbeiten (enge Räume, Schweißarbeiten, etc.)
- ▶ Handhabung Rettungsmittel, Equipment und Anlagen
- ▶ Bordorganisation
- ▶ Einsatz- und Unterstützungsgruppe, Gliederungen
- ▶ Einsatzbeispiele bei Bränden
- ▶ Vorbeugender Brandschutz auf Betriebsebene
- ▶ Welche Geräte, Ausrüstung und Anlagen finde ich wo und wie werden sie eingesetzt
- ▶ Löschtaktiken/Kommunikation im Einsatzfall

- ▶ Verhalten bei Übungen und im Ernstfall
- ▶ Neue Anforderungen aus SOLAS Kapitel III

Beide Veranstaltungen waren gut besucht und dienten auch gleichzeitig als Diskussionsplattform und zum Erfahrungsaustausch. Es konnte eine positive Resonanz bei den Teilnehmern verzeichnet werden.

Die Kontaktdaten der verschiedenen Kursanbieter sind ständig aktuell auf www.deutsche-flagge.de für jeden Interessierten veröffentlicht.

Seearbeitsgesetz

Mindeststandards für die Arbeitsbedingungen



© Kirk Williams / BG Verkehr

Das Seearbeitsgesetz soll dazu beitragen, die Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord zu verbessern.

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

Inspektoren

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

Anerkannte Organisationen

Die Dienststelle Schiffssicherheit kann eine nach der Verordnung

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

- ▶ American Bureau of Shipping (ABS)
- ▶ DNV GL
- ▶ Lloyd's Register of Shipping (LR)
- ▶ Nippon Kaiji Kyokai (NKK)
- ▶ Registro Italiano Navale (RINA)
- ▶ Russian Maritime Register of Shipping (RS)

Überprüfungen und Zertifizierungen

Im Jahr 2014 wurden die folgenden Überprüfungen und Zertifizierungen auf Grundlage des Seearbeitsgesetzes durchgeführt:

- ▶ 335 durchgeführte Überprüfungen
- ▶ 80 erteilte Seearbeitszeugnisse
- ▶ 10 erteilte Fischereiarbeitszeugnisse

Bezogen auf die Schiffstypen liegen Frachtschiffe mit 72 Prozent der ausgestellten Zeugnisse an der Spitze, auf Tank- und Mas-

sengutschiffe entfallen 19 Prozent, auf Fahrgastschiffe und Ro-Ro-Fahrgastschiffe neun Prozent.

Mängel

Im Berichtszeitraum wurden 460 Mängel durch die Inspektoren festgestellt. Die folgende Tabelle zeigt die Aufteilung der häufigsten Mängel auf die einzelnen Arbeits- und Lebensbedingungen.

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

Aufteilung der festgestellten Mängel

Inhalt	Mängel in Prozent
Beschäftigungsverträge für Seeleute	30
Schutz der Gesundheit und Sicherheit, Unfallverhütung	24
Arbeits- und Ruhezeiten	23
Verpflegung einschließlich Bedienung	12
Beschwerdeverfahren an Bord	11

Arbeitsvermittlung

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

Im Laufe des Jahres 2014 wurden für 12 Vermittler Bescheinigungen nach § 26 des Seearbeitsgesetzes ausgestellt.

Beschwerden

Die Dienststelle Schiffssicherheit hat auf Grundlage des § 128 Absatz 7 des Seearbeitsgesetzes sicherzustellen, dass Beschwerden von Besatzungsmitgliedern jederzeit entgegen genommen und untersucht werden.

Im Jahr 2014 wurden 22 Beschwerden bei der Dienststelle Schiffssicherheit eingereicht und überprüft. Im Fall von festgestellten Verstößen gegen Arbeits- und Lebensbedingungen wurden geeignete Abhilfemaßnahmen eingeleitet und umgesetzt.

Kommunikation und Veröffentlichungen

In regelmäßigen Abständen informierte die Dienststelle Schiffssicherheit in Rundschreiben über Änderungen und Neuigkeiten auf dem Gebiet des Seearbeitsrechts.

Sämtliche Informationen und Praxistipps der Dienststelle zum Seearbeitsrecht werden auf Deutsch und Englisch im Internet veröffentlicht: www.deutsche-flagge.de

Der Seeärztliche Dienst

Grundsatzarbeit und Koordination für die Maritime Medizin



© Kirk Williams / BG Verkehr

Der Seeärztliche Dienst ist auch für die Lotsen zuständig.

Wer zur See fährt, ist im Notfall auf sich allein gestellt. Dies gilt insbesondere auch bei Verletzungen oder Erkrankungen von Besatzungsmitgliedern. Ein Schiffsarzt ist nach der Schiffsbesetzungsverordnung erst auf Schiffen mit einer Fahrtdauer von mehr als drei Tagen und mit 100 oder mehr Personen an Bord vorgeschrieben. Im Normalfall ist kein Schiffsarzt an Bord; dann trägt der Kapitän die Verantwortung für die medizinische Versorgung an Bord. Es ist daher wichtig, dass Seeleute keine Gesundheitsstörungen haben, die sich auf See verschlimmern könnten oder die zur Seedienstuntauglichkeit führen könnten. Auch dürfen durch Krankheiten oder Verletzungen eines Besatzungsmitglieds nicht die Gesundheit und Sicherheit anderer Personen an Bord oder die Schiffssicherheit gefährdet werden. Wer auf einem Seeschiff arbeiten will, benötigt daher einen Nachweis darüber, dass er körperlich und psychisch für die Arbeit auf See geeignet ist – das Seediensttauglichkeitszeugnis.

Seediensttauglichkeitsuntersuchungen

Neben der Zulassung der Ärzte ist der Seeärztliche Dienst in Hamburg auch für die Qualitätssicherung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zuständig. So veranstaltete er auch 2014 Seminare für Ärzte, die bereits zugelassen sind oder eine Zulassung beantragt haben. Der Schwerpunkt der Seminare lag auf den Neuerungen, die sich mit dem Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes 2013 und der Maritimen-Medizin-Verordnung 2014 ergaben.

- ▶ 2014 wurden 15.000 deutsche Seediensttauglichkeitsuntersu-

chungen (Vorjahr 18.367) durch 56 vom Seeärztlichen Dienst zugelassene Fachärzte (davon acht im Ausland) an 38 Standorten (davon sechs im Ausland) durchgeführt

- ▶ davon waren 10.826 befahrene Seeleute (Vorjahr: 13.976) und 4.174 Neubewerber (Vorjahr 4.391) und
- ▶ 13.205 männliche (88 %), 1.795 weibliche Seeleute (12 %)
- ▶ Während die Untersuchungszahlen mit 12.578 Untersuchungen im Inland (Vorjahr 13.249) annähernd konstant blieben, kam es mit 2.422 Untersuchungen zu einem Rückgang im Ausland (Vorjahr 5.118). Der Schwerpunkt der Auslandsuntersuchungen lag mit fast 1.300 (Vorjahr: fast 4.000) Seediensttauglichkeitsuntersuchungen weiterhin in Manila/Philippinen, gefolgt von 871 Untersuchungen auf Tarawa/Kiribati.

Insgesamt mussten 393 Seeleute (2,6%) als seedienstuntauglich beurteilt werden. Dieser Wert liegt im Vergleich zu den Vorjahren etwas niedriger (2013 und 2012: je 3,2%, 2011: 3,3% und 2010: 3,2 %). Dies erklärt sich durch die Änderung der Anforderungen an das Sehvermögen durch die Maritime-Medizin-Verordnung. Der über fünf Jahre dokumentierte konstante Anteil der für seedienstuntauglich erachteten Besatzungsmitglieder, im Verhältnis zu den insgesamt durchgeführten Untersuchungen, belegt die hohe Qualität der deutschen Seediensttauglichkeitsuntersuchungen. Als Ursache für eine Seedienstuntauglichkeit standen bei den befahrenen Seeleuten psychiatrische Erkrankungen an erster Stelle, gefolgt von Erkrankungen des Bewegungsapparates, Herz-/Kreislaufkrankungen, Übergewicht sowie Diabetes mellitus.

Weniger Arbeit für den Widerspruchsausschuss

Im Jahr 2014 wurden elf Widersprüche aus dem Vorjahr übernommen und neun neu erhoben.

Der mit 2,2 % aller für seediensuntauglich erklärten Seeleute sehr geringe Anteil an Widersprüchen spricht für die hohe Akzeptanz der Beurteilungen durch den Seeärztlichen Dienst und die durch ihn zugelassenen Ärzte.

Untersuchung der Seelotsen

Auch für die Qualitätssicherung der 2014 insgesamt 330 durchgeführten Eignungsuntersuchungen von Seelotsen (im Vorjahr waren es 403) ist der Seeärztliche Dienst verantwortlich. Von den Eignungsuntersuchungen waren 82 für Neubewerber.

Maritime Medizin: Grundsatzarbeit und Koordination

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

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

Die durch das Seearbeitsgesetz vom 1. August 2013 dem Seeärztlichen Dienst übertragenen neuen Aufgaben wurden durch die Maritimen-Medizin-Verordnung vom 21. August 2014 konkretisiert und durch den Seeärztlichen Dienst umgesetzt.

Ausschuss für medizinische Ausstattung

Die medizinische Ausstattung auf deutschen Seeschiffen wird vom „Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt“ festgelegt. Der Ausschuss besteht aus Experten der maritimen Medizin in Deutschland sowie Nautikern und einem Ju-

risten. Den Vorsitz hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die Geschäftsführung liegt beim Seeärztlichen Dienst der Dienststelle Schiffssicherheit. Die Unterausschüsse tagen monatlich und legen mindestens einmal jährlich ihre Ergebnisse dem Ausschuss vor. Sie tagen grundsätzlich in den Räumlichkeiten der Dienststelle Schiffssicherheit.

Die Ergebnisse werden im Bundesanzeiger veröffentlicht als „Bekanntmachung des Standes der medizinischen Anforderungen in der Seeschifffahrt“ sowie im Internet auf der Homepage www.deutsche-flagge.de.

Der letzte Stand wurde am 01. August 2013 veröffentlicht. In begründeten Ausnahmefällen kann der Seeärztliche Dienst der Dienststelle Schiffssicherheit eine Ausnahmegenehmigung bezüglich der mitzuführenden medizinischen Ausstattung erteilen.

Medizinische Wiederholungslehrgänge

Kapitäne und beauftragte Schiffsoffiziere müssen alle fünf Jahre an einem vom Seeärztlichen Dienst zugelassenen medizinischen Wiederholungslehrgang teilnehmen. Je nach Fahrtgebiet ist ein großer Lehrgang (40 Unterrichtsstunden) oder ein kleiner Lehrgang (16 Unterrichtsstunden) zu absolvieren.

Ein Lehrgang wird vom Seeärztlichen Dienst auf Antrag zugelassen, wenn der Anbieter über ausreichend fachlich qualifizierte Personen für die theoretische und praktische Durchführung der Lehrgänge verfügt, der Kurs die geforderten Lehrinhalte umfasst sowie über geeignete Schulungsräume und eine medizinische Ausstattung verfügt. Zur Sicherung der Qualität der medizinischen Wiederholungslehrgänge ist die Zulassung auf fünf Jahre befristet und wird auf Antrag verlängert.

Lehrgänge, die beim Inkrafttreten der Maritimen-Medizin-Verordnung bereits anerkannt waren, müssen bis zum 1. August 2015 eine Zulassung durch den Seeärztlichen Dienst beantragen. 2014 wurden bereits 6 von 15 Lehrgängen vom Seeärztlichen Dienst an folgenden Standorten zugelassen:

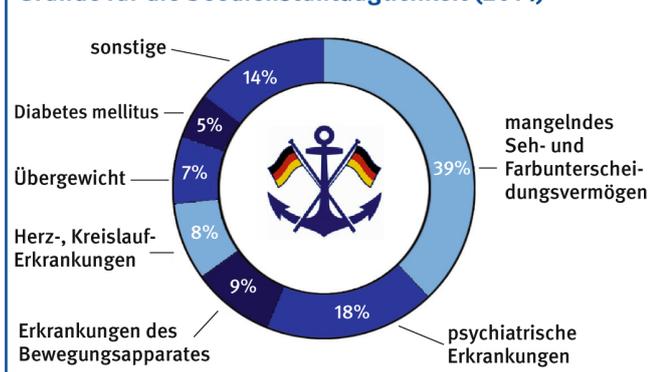
- ▶ Unfallkrankenhaus Berlin (ukb)
- ▶ Sektion Maritime Medizin
- ▶ Maritimes Kompetenzzentrum Elsfleth gGmbH
- ▶ Nautitec GmbH & Co. KG Leer
- ▶ DRK Seepark Klinik Debstedt GmbH
- ▶ DRK Bildungszentrum Pflege und Gesundheit Langen
- ▶ Helmut Marcinkowski Midlum/Föhr
- ▶ Institut für Sicherheitstechnik/Schiffssicherheit e.V. im Technologiezentrum Warnemünde Rostock

Im Rahmen der Evaluation wird am Ende des Lehrgangs durch die Teilnehmer die Leistung des Anbieters und seiner Lehrkräfte beurteilt. Die Ergebnisse lagen hierbei im Durchschnitt bei 1,6 (Schulnotensystem 1 bis 6). Die Maßnahmen zur Qualitätssicherung tragen der hohen Bedeutung der medizinischen Wiederholungslehrgänge für die medizinische Betreuung an Bord Rechnung.

Zertifizierung

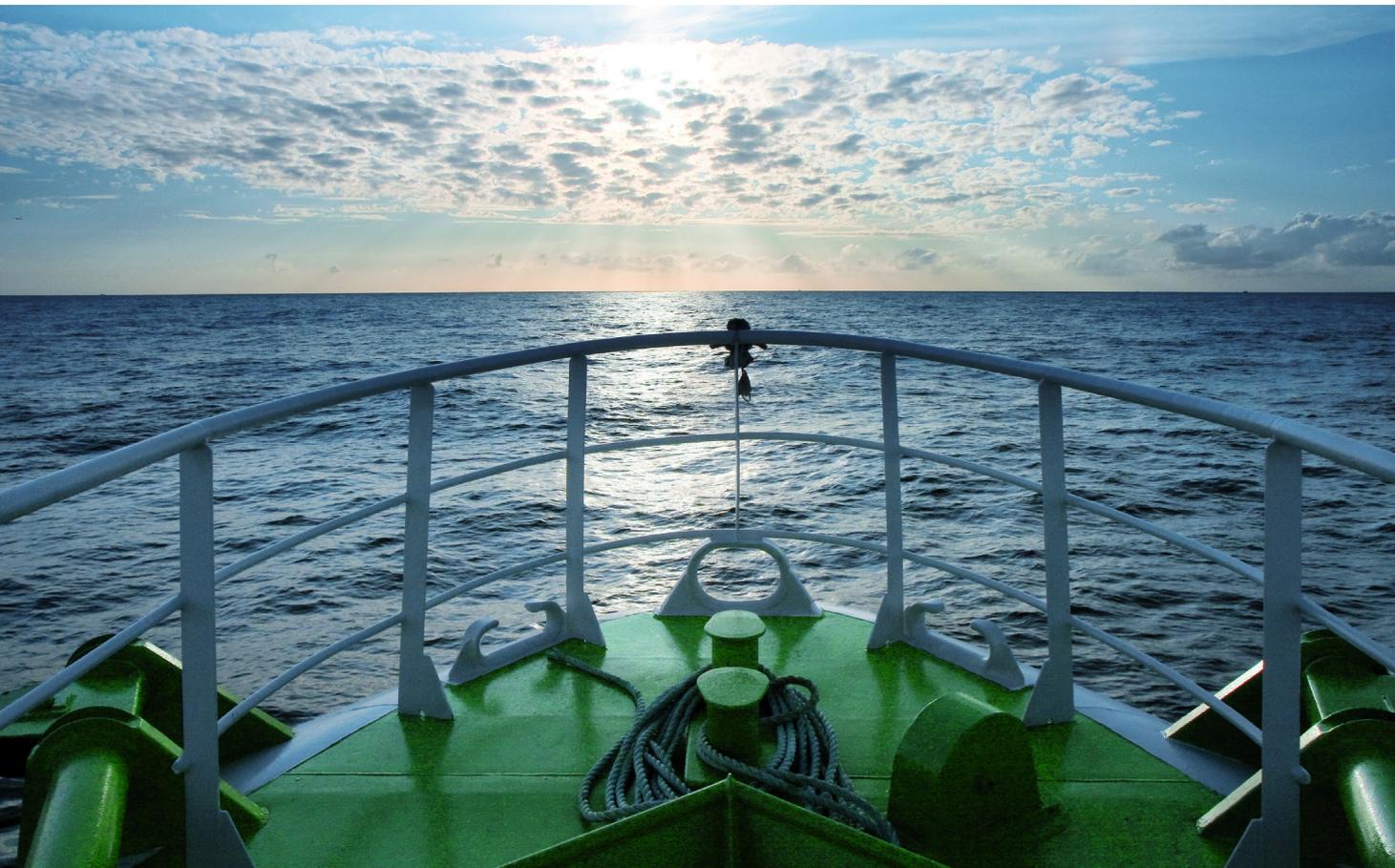
Der Seeärztliche Dienst ist nach der internationalen Norm DIN EN ISO 9001 zertifiziert. Diese Zertifizierung stellt die hohe Qualität der Arbeit des Seeärztlichen Dienstes sicher.

Gründe für die Seediensuntauglichkeit (2014)



Bericht aus der IMO

Meeresumweltschutz als globale Herausforderung



© Kirk Williams / BG Verkehr

Im Jahr 2014 wurde bei der IMO der neue Ausschuss „Ship Systems and Equipment“ eingerichtet..

Bericht über die 66. und 67. Sitzung des Meeresumweltausschusses der IMO (MEPC)

Der Meeresumweltausschuss der IMO hat im Berichtsjahr 2014 zweimal vom 31. März - 4. April sowie vom 13. bis 17. Oktober 2014 in London getagt. Schwerpunkte der Tagesordnung waren auch weiterhin die Diskussionen über Maßnahmen zur Reduzierung der Stickoxid- und Schwefel-Emissionen in der internationalen Seeschifffahrt sowie die Erhöhung der Energieeffizienz von neuen Schiffen zur Reduzierung der CO₂ Emissionen.

Nachdem im vergangenen Jahr auf der 65. Sitzung mit der Entschließung MEPC.229(65) endlich ein politischer Konsens gefunden wurde, um Entwicklungsländer beim zukünftigen Ausbau ihrer Schiffsflotte mit neuen energieeffizienten Schiffen durch einen entsprechenden Technologietransfer zu unterstützen, konnten jetzt auf den folgenden Sitzungen weiter an den entsprechenden Richtlinien zur Umsetzung der Reduzierung der Schiffsemissionen gearbeitet werden.

Zu MEPC 66

Reduzierung von Stickoxidemissionen nach der Regel 13 der Anlage VI von MARPOL

Es wurden Richtlinien erarbeitet, wie vorhandene große Schiffsdieselmotoren, welche von 1990 bis 2000 gebaut wurden, die Stickoxidgrenzwerte nach Tier I erfüllen können. Dieses galt bisher nur für Dieselmotoren, die ab 2000 gebaut wurden. Hierzu erfolgt eine Umrüstung der Motoren über ein genehmigtes Verfahren (Approved Method). Die baulichen Maßnahmen werden von den Großmotorenherstellern entwickelt und über ein MEPC-Rundschreiben bekanntgegeben. Hierfür wurden die folgenden beiden Entschließungen angenommen:

- ▶ **MEPC.242(66)**, Richtlinien über die Informationen zu einem genehmigten Verfahren, welches von einer Verwaltung an die IMO zu melden sind,
- ▶ **MEPC.243(66)**, Richtlinien über das Verfahren zur Erstellung eines genehmigten Verfahrens.

Richtlinien für die Baumusterprüfung von bordeigenen Verbrennungsanlagen

Die bestehende EntschlieÙung zu Baumusterprüfung von Schiffsverbrennungsanlagen nach MEPC.76(40) wurde überarbeitet und die maximale Verbrennungsleistung für Anlagen, welche auf Passagierschiffen eingebaut werden, auf 3.000 kW erhöht. Dieses geschah mit der folgenden Resolution:

► **MEPC.244(66)**

Richtlinien für die Baumusterprüfung von bordeigenen Verbrennungsanlagen.

Richtlinien für die Umsetzung des Energieeffizienz-Designindex (EEDI) auf neuen Schiffen

Um die auf der 62. Sitzung des MEPC beschlossenen Vorgaben des neuen Kapitels 4 der Anlage VI zum Energieeffizienz-Designindex (EEDI) von neuen Schiffen praktikabel umzusetzen, wurde eine ergänzende Richtlinie mit der folgenden EntschlieÙung angenommen:

► **MEPC.245(66)**

Richtlinien für die Berechnung des erreichten Energieeffizienz-Designindex (EEDI) von 2014 auf neuen Schiffen.

Anwendung der Stickoxidgrenzwerte (Tier III) für neue Schiffe, welche in Emissionssondergebieten (ECA) verkehren

Eine auf der 65. Sitzung des MEPC eingebrachte Submission zur Verschiebung des Inkrafttretens der nächsten Stufe der Stickoxidemissionsgrenzwerte für Sondergebiete (Tier III) um 5 Jahre fand auf der Sitzung keine Mehrheit, so dass das Datum der Anwendung ab dem 01.01.2016 für bestehende Emissionssondergebiete bestätigt wurde. Dieses sind derzeit die nordamerikanischen Seegebiete einschließlich Hawaii und die US Hoheitsgebiete in der Karibik. Hierzu gibt es die folgende EntschlieÙung:

► **MEPC.251(66)**

Ergänzungen zur Anlage VI und des NOx Codes.

Zu MEPC 67

Ballastwasser Konvention, Richtlinien für die Hafenstaatenkontrolle und Maßnahmen zum beschleunigten Inkrafttreten

Die letzte noch fehlende Richtlinie zur Ballastwasser Konvention war die G15 Richtlinie für die Hafenstaatenkontrolle. Diese wurde in den ehemaligen IMO Unterausschüssen FSI und BLG, welche jetzt in PPR (Pollution, Prevention and Response) und III (Implementation of IMO Instruments) umbenannt wurden, erarbeitet. Es erfolgten im Vorwege langwierige Diskussionen zu dem Thema Probennahme und Analyse von Ballastwasserproben aus zugelassenen Ballastwasser-Behandlungsanlagen. Problematisch war hier insbesondere die Rechtssicherheit, sofern Analyseergebnisse aus zugelassenen und ordnungsgemäß betriebenen Ballastwasser-Behandlungsanlagen nicht in Übereinstimmung mit den Vorgaben des D2 Behandlungsstandards sind. Hierzu wurde in der Richtlinie ein gestuftes Verfahren implementiert, welches Überschreitungen in einem begrenzten Rahmen zulässt und nur bei weiterer Überschreitung zusätzliche Maßnahmen notwendig werden lässt. Die Richtlinien für die Hafenstaatenkontrolle wurden vom MEPC angenommen mit der EntschlieÙung:

► **MEPC.252(67)**

Richtlinien für die Hafenstaatenkontrolle.

Des Weiteren wurden bereits auf der 28. Vollversammlung der IMO am 4. Dezember 2013 mit der EntschlieÙung A.1088 Maßnahmen beschlossen, um die noch fehlende Tonnage für das internationale Inkrafttreten der Ballastwasser Konvention zu erhalten. Bisher haben zwar über 30 Staaten die Ballastwasser Konvention ratifiziert, wie es auch notwendig ist. Diese Staaten haben jedoch nicht die geforderten 35 Prozent der Welthandelstonnage. Nach wie vor fehlen hierzu etwa zwei Prozent. Um den Staaten, welche noch nicht ratifiziert haben, ihre Entscheidung hierzu zu erleichtern, wurde ein neuer Zeitplan für die Ausrüstung von neuen Schiffen und Umrüstung von vorhandenen Schiffen beschlossen, um auch den Reedereien und der Industrie Planungssicherheit zu geben. Nach dem Erreichen der 35 Prozent der Welthandelstonnage gibt es eine Übergangszeit von zwölf Monaten. Danach müssen alle neuen Schiffe mit Kiellegung ab diesem Datum mit einer Ballastwasserbehandlungsanlage ausgerüstet sein. Alle vorhandenen Schiffe erhalten einen Zeitraum von maximal fünf Jahren, welcher sich an der Laufzeit des IOPP Zeugnisses orientiert. Die bisher in der Ballastwasser Konvention geregelte Zwischenbesichtigung, als Übergangszeit für die Nachrüstung vorhandener Schiffe, wurde damit außer Kraft gesetzt.

Ergänzend hierzu hat das MEPC Eckpunkte beschlossen, mit der eine Überarbeitung der Richtlinie G8 über die Prüfung und Zulassung von Ballastwasserbehandlungsanlagen erfolgen soll. Als problematisch hat sich bei den bisherigen Zulassungen insbesondere die Effektivität der Behandlungsanlagen beim Betrieb

in kalten Gewässern mit niedrigem Salzgehalt herausgestellt. Zukünftig soll deshalb mit drei verschiedenen Wasserqualitäten (Süßwasser, Brackwasser und Salzwasser) getestet werden. Bisher waren nur zwei Wasserqualitäten mit unterschiedlichen Salzgehalten in der Richtlinie G8 gefordert worden. Die entsprechende bei MEPC 67 angenommene Entschließung hierzu ist die nachfolgend genannte:

► **MEPC.253(67)**

Maßnahmen zum beschleunigten internationalen Inkrafttreten der Ballastwasser Konvention.

MARPOL Anlage VI, Kapitel 4

Zur Umsetzung des neuen Kapitels 4 der Anlage VI von MARPOL über die Energieeffizienz von Schiffen wurden die beiden noch fehlenden Richtlinien durch das MEPC angenommen. Diese sind:

► **MEPC.254(67)**

Richtlinien für die Besichtigung und Zertifizierung des Energieeffizienz Designindex (EEDI),

► **MEPC.255(67)**

Berichtigungen zu den Übergangsrichtlinien für die Mindestantriebsleistung zur Gewährleistung des sicheren Manövrierens eines Schiffes bei schlechten Wetterbedingungen nach MEPC.232(65).

POLAR Code, Umweltschutzanforderungen an Schiffe für den Einsatz in polaren Gewässern

Seit einigen Jahren beschäftigt sich die IMO mit der Entwicklung von verbindlichen Anforderungen an Schiffe, welche in polaren Gewässern operieren. Hierzu gab es zunächst ein Korrespondenzzarbeitsgruppe, die zwischen den Sitzungen des MEPC tagte und darauf folgte eine Arbeitsgruppe im ehemaligen IMO Unterausschuss DE (Design and Equipment), der jetzt der Unterausschuss DSC (Design, Shipbuilding and Construction) ist. Hierbei waren besondere Vorgaben in Bezug auf die Schiffssicherheit sowie auch an den Meeresumweltschutz zu beachten. Aus diesem Grund sind auch die beiden IMO Hauptausschüsse, das MSC und das MEPC, in die Annahme des Polarcode eingebunden. Hierzu ist geplant den Polar Code in einem neuen Kapitel XIV zum SOLAS Übereinkommen zu implementieren. Die entsprechenden Änderungen im Bereich des Meeresumweltschutzes sollen durch Ergänzungen in die einzelnen Anlagen des MARPOL Übereinkommens erfolgen.

Der Polarcode enthält zwei Teile. Der Teil I legt Vorschriften im Bereich der Schiffssicherheit fest und der Teil II enthält Vorgaben für den Meeresumweltschutz. Weiterhin enthält der Polar Code drei Fahrtgebiete (Kategorie A, B und C). Dieses sind Fahrten innerhalb der geschlossenen Eisdecke (Kategorie A), im Treibeisbereich (Kategorie B) sowie am polaren Eisrand (Katego-

rie C). Im Teil II wird zum Teil auf bestehende MARPOL Vorschriften aus anderen Anlagen von MARPOL verwiesen, es werden jedoch auch darüber hinaus gehende Forderungen dort vorgeschrieben. Vor der formalen Annahme des Teils II zum Meeresumweltschutz, welches auf der 68. MEPC Sitzung im Mai 2015 erfolgen soll, wurde der Entwurf des POLAR Codes jedoch schon prinzipiell vom MEPC genehmigt.

Folgende besondere Anforderungen an den Meeresumweltschutz werden unter anderem für neue Schiffe mit Kiellegung an und nach dem 01.01.2017 gelten:

- Verbot der Einleitung von ölhaltigem Bilgenwasser und Tankwaschwässer,
- Einbau von Brennstofftanks, Ölschlamm tanks und Bilgenwasserhaltetanks die umfangreicher als 30 m³ in geschützter Doppelhülle,
- Verbot der Einleitung von Schiffsabwasser oder nur unter strengen Auflagen,
- Verbot der Einleitung von jeglichem Schiffsmüll.

Neue Schiffe mit Kiellegung an und nach dem 01.01.2017, welche die polaren Gewässer befahren, sind entsprechend den Anforderungen des Polar Codes auszurüsten. Vorhandene Schiffe erhalten entsprechende Übergangsregelungen.

Erste Sitzung SSE

Die erste Sitzung des neuen IMO-Ausschusses „Ship Systems and Equipment“ (SSE) fand in der zweiten Märzwoche 2014 statt. Aus deutscher Sicht waren folgende Tagesordnungspunkte besonders wichtig:

► **Smoke control + ventilation**

Deutschland hat einen Vorschlag zum Entwurf von Systemen zur Rauchgaskontrolle und Belüftung eingebracht. Dabei geht es insbesondere darum, sicherheitsrelevante Sammelräume, Fluchtwege und Kontrollstationen rauchfrei zu halten. Eine Korrespondenzgruppe befasst sich mit der Entwicklung von Auslegungsstandards und funktionellen Anforderungen.

► **Requirements for ships carrying hydrogen or natural gas vehicles**

Der zunehmende Transport gasantriebener Fahrzeuge wirft insbesondere Fragen auf, die die Dichtigkeit der Systeme und die Sicherheit der Besatzungsmitglieder betreffen. Die sichere Detektion von Leck-Gasen und angemessene Lüftungsmöglichkeiten stehen im Vordergrund der Überlegungen. Im Ergebnis wurde der Entwurf eines MSC-Rundschreibens beschlossen, das Empfehlungen für Sicherheitsmaßnahmen auf vorhandenen Autotransportern, die Fahrzeuge mit Gasantrieb befördern, enthält.

► **Air quality management for closed vehicle spaces**

Die Luftqualität von Ro-Ro-Laderäumen wird insbesondere durch die Anzahl der Luftwechsel und die Positionierung der Zu- und Ablüfter bestimmt. Eine Korrespondenzgruppe befasst sich mit einer Überarbeitung der Designrichtlinien, den nationalen Schwellenwerten und Ansprechkonzentrationen der giftigen Gase.

Erste Sitzung SDC

Die erste Sitzung des neuen IMO-Ausschusses Ship Design und Construction (SDC) fand Ende Januar 2014 unter dem Vorsitz von Anneliese Jost, WS 23, statt. Aus deutscher Sicht waren folgende Tagesordnungspunkte besonders wichtig:

► **Development of a mandatory polar code**

Nach umfangreichen Vorarbeiten von Arbeits- und Korrespondenzgruppen wurde ein umfangreicher Entwurf des künftigen Polarcodes besprochen und im Grundsatz beschlossen. Feinarbeiten müssen noch von der Korrespondenzgruppe erledigt werden, bevor ein entsprechendes neues SOLAS - Kapitel diesen Code verpflichtend machen wird.

► **Development of guidelines for use of Fibre Reinforced Plastic (FRP) within ship structures**

Eine Verwendung von glasfaserverstärkten Kunststoffen scheitert (außer bei Anwendung des HSC - Codes) auch bei alternativem Design gemäß SOLAS Regel II-2/17 regelmäßig daran, dass diese Stoffgruppe nicht Stahl gleichwertig ist. Dies wird teilweise explizit gefordert, ist aber auch implizit bei einzelnen funktionalen Anforderungen in SOLAS Kapitel II-2 enthalten. Dabei geht es nicht nur um die brandtechnischen Eigenschaften und Toxizität, sondern auch um die Festigkeit von Konstruktionen im Brandfalle. Eine Korrespondenzgruppe wird nun Richtlinien entwickeln, um weltweit ein einheitlicheres Vorgehen bei der Anwendung sicherzustellen.

► **Review of the recommendation on evacuation analysis for new and existing passenger ships**

Bisher ist die Durchführung einer Evakuierungsanalyse nur für Ro-Ro-Fahrgastfähren verbindlich. Ein wichtiger Punkt zur Erhöhung der Fahrgastschiffssicherheit ist die verpflichtende Anwendung der Evakuierungsanalyse im Notfall auch auf bestehende Fahrgastschiffe. Der Unfall der Costa Concordia hat dies wieder deutlich vor Augen geführt. Da das Verhalten von Menschengruppen in Evakuierungssituationen schwer vorhersehbar ist, beschäftigt sich eine Korrespondenzgruppe mit den dafür notwendigen Änderungen.

PPR

Die erste Sitzung des neuen IMO-Ausschusses „Pollution Prevention and Response“ (PPR) fand Mitte Februar 2014 statt. Aus deutscher Sicht waren folgende Tagesordnungspunkte besonders wichtig:

► **Issues related to the discharge of high-viscosity and persistent floating product**

Gemäß MARPOL Annex II ist es zulässig, Tankwaschwasser unter bestimmten Voraussetzungen ins Meer zu leiten. Darin sind häufig Paraffine enthalten, die aufgrund ihrer hohen Viskosität auf dem kalten Meerwasser schwimmen und in großen Mengen an den Stränden der Nord- und Ostsee angelandet werden. Deutschland wird zu dieser Thematik ein Informationspapier einreichen. Auf längere Sicht soll eine Änderung von MARPOL Annex II erreicht werden.

► **Development of the OSV Chemical Code**

Seit dem Boom der Offshoreaktivitäten an den europäischen Küsten ist es notwendig geworden, den Umgang mit gefährlichen Chemikalien auf Offshore-Versorgern zu regeln. Dazu wurde eine Korrespondenzgruppe eingesetzt.

Einflaggung

Einflaggenmanagement optimiert Service für Reedereien



© Kirk Williams / BG Verkehr

Als Grund für Ausflaggungen nennen die Reeder in erster Linie die Nationalitätenvorgaben bei der Schiffsbesetzung.

Seit mehreren Jahren geht die Zahl der Handelsschiffe unter deutscher Flagge zurück. Auch im Jahr 2014 setzte sich dieser Trend fort. Ende 2013 fuhren noch 395 Handelsschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von über 100 unter Schwarz-Rot-Gold; ein Jahr später waren es 27 Schiffe weniger. Zum Vergleich: Ende 2009 gab es noch 624 größere Schiffe unter deutscher Flagge. Das bedeutet ein Rückgang der Tonnage um mehr als 40 Prozent in fünf Jahren.

Den stärksten Rückgang registrierte die Dienststelle Schiffssicherheit bei den Trockenfrachtern. Das Minus von zehn Prozent innerhalb eines Jahres ist durch verstärkte Ausflaggungen von Containerschiffen zu erklären.

Im April 2014 erklärte die Reederei NSB aus Buxtehude – bis dato der größte Kunde der deutschen Flagge – ihre gesamte Flotte bis zum Sommer 2017 auszuflaggen. Allein durch diesen Schritt würden knapp 500 deutsche Seeleute ihren Arbeitsplatz verlieren.

Auch bei der Gesamttonnage unter deutscher Flagge ging es im Jahr 2014 abwärts. Das Minus von 8,2 Prozent auf eine Gesamt-Bruttoreaumzahl von 11,2 Millionen geht ebenfalls zum größten Teil auf den Rückgang bei den Containerschiffen zurück.

Gründe für die Ausflaggungen

Die Medien berichteten 2014 ausführlich über den Abstieg der deutschen Flagge. „Die deutsche Flagge verschwindet“, „Die deutsche Flagge wird zum Auslaufmodell“ und „Deutsche Flagge auf absteigendem (M)ast“ lauteten einige der Zeitungsmeldungen. Als Grund für die verstärkten Ausflaggungen nennen die Reeder in erster Linie die strengen Nationalitätenvorgaben bei

der Schiffsbesetzung und die damit verbundenen Mehrkosten für die Sozialversicherung. Auch der jetzige Lohnsteuereinbehalt unter deutscher Flagge reiche nicht aus, um mit anderen europäischen Flaggen bestehen zu können. Viele Schifffahrtsunternehmen, so der Verband Deutscher Reeder, stünden nach der jahrelangen Krise vor der Frage, sich entweder für den Verbleib ihres Unternehmens im Markt oder für die Beschäftigung deutscher Seeleute zu entscheiden.

Fischereiflotte geht zurück

Auch die Seefischerei konnte sich dem Abwärtstrend nicht entziehen. Die Zahl der Fischereifahrzeuge ging auch 2014 weiter zurück. Vor allem die Küstenfischerei lohnt sich offenbar für immer weniger Fischer. Die größten Rückgänge sind bei der Nebenerwerbsfischerei zu verzeichnen. Der Großteil der rund 1.500 Fischereifahrzeuge sind Kleinfahrzeuge mit ein oder zwei Mann Besatzung.

Einflaggenmanagement präsentiert deutsche Flagge

Die verstärkten Ausflaggungen hatten auch Auswirkungen auf das Einflaggenmanagement der Dienststelle Schiffssicherheit. Die Zahl der Vor-Ort-Beratungen ging 2014 insgesamt zurück. Entgegen des Trends wuchs aber der Beratungsbedarf bei Reedern mit kleineren Schiffen. Die daraus resultierenden Einflaggungen konnten allerdings den Verlust großer Schiffe nicht kompensieren.

Erstmals präsentierte sich die deutsche Flagge gemeinsam auf zwei Veranstaltungen des Verbandes Deutscher Reeder zum Thema „EU-Flaggen stellen sich vor“. Die anwesenden Reederei-

mitarbeiter konnten die Rahmenbedingungen und den Kundenservice verschiedener europäischer Flaggen direkt miteinander vergleichen.

Bund und Stiftung fördern seemännische Ausbildung

Neben den Zuschüssen zur Senkung der Lohnnebenkosten und den Lohnsteuereinbehalt förderte der Bund auch im Jahr 2014 die Einrichtung von seemännischen Ausbildungsplätzen. Reeder, die zum Beispiel einen Schiffsmechaniker-Ausbildungsplatz schufen, konnten sich über eine Förderung von 25.500 Euro freuen. Im Jahr 2013 wurde in Hamburg die Stiftung „Schiffahrtsstandort Deutschland“ gegründet. Die Stiftung finanziert sich aus Ausflaggungsgebühren und Ablösebeträgen von Reedern, die keine seemännische Ausbildung an Bord ihrer Schiffe anbieten. 2014 konnte die Stiftung über 20 Millionen Euro für die Unterstützung der Berufsausbildung an Bord auszahlen. Neu hinzugekommen ist die Unterstützung von Fortbildungsmaßnahmen für Seeleute.

Website www.deutsche-flagge.de mit verbessertem Service

Die im Jahr 2013 etablierte Website www.deutsche-flagge.de der deutschen Flaggenstaatverwaltung wurde auch 2014 inhaltlich weiter ausgebaut. Mit der neuen Anwendung „Ansprechpartner“ können Seeleute und Reederei gezielt die für sie zuständigen Fachleute der Verwaltung suchen. Neben den Kontaktdaten des 24-Stunden-Bereitschaftsdienstes bietet die Website jetzt auch die Suche nach Behördenzuständigkeit, Themen oder einzelnen Mitarbeitern. Außerdem können sich die Nutzer über die günstigen Gebühren der deutschen Flagge informieren. Zudem wurden die Einflaggungs-Seiten grundlegend überarbeitet und serviceorientierter gestaltet.

Die Website steht fast durchgängig auch auf Englisch zur Verfügung. Für die laufende Pflege und Entwicklung von www.deutsche-flagge.de wurde bei der Dienststelle Schiffssicherheit eine halbe Stelle eingerichtet.

Die Handelsflotte unter deutscher Flagge (Seeschiffe über 100 BRZ, ohne Fischerei)

Schiffsgattung	Anzahl der Schiffe		Veränderung in Prozent	Tonnage (BRZ)		Veränderung in Prozent
	31.12.2013	31.12.2014		31.12.2013	31.12.2014	
Trockenfrachter	272	245	- 9,9	11.815.432	10.788.550	- 8,7
Tankschiff (einschließlich Gas-, Chemikalien- und Produktentanker)	34	35	+ 2,9	348.578	374.549	+ 7,5
Fahrgastschiffe	89	88	- 2,9	50.484	49.601	- 1,7
Handelschiffe insgesamt (ohne Seefischerei)	395	368	- 6,8	12.214.494	11.212.700	- 8,2

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Stand 31.12.2014

Die deutsche Fischereiflotte

Bereich	Fahrzeuge	BRZ	Personal
Große Hochseefischerei			
Universalfroster	3	7.244	94
Spezialfroster (Schwarmfischfänger)	4	26.423	112
Gesamt	7	33.667	206
Kutter- und Küstenfischerei			
Baumkurrenkutter	220	11.776	520
Kutter passive Fischerei (> 12m Lüa)	17	1.424	98
Sonstige	63	6.828	176
Gesamt	300	20.028	794
Kleine Küstenfischerei (<12 m Lüa)			
Muschelfahrzeuge- und Spezialfahrzeuge	47	3.513	78
Gesamt Fischereiflotte	1.493	59.970	2.478

Quelle: Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Stand 31.12.2014

Elektronische Schiffssicherheitszeugnisse

Ein wichtiger Beitrag für eine moderne Flaggenstaatsverwaltung



© Wikimedia Commons / m. Bigge

Die WDR ist Kooperationspartner der DS bei der Einführung elektronischer Zeugnisse.

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

Bisherigem internationalem Recht entsprechend werden diese Zeugnisse in Papierform an Bord mitgeführt. Dies kann unter Umständen zu Schwierigkeiten führen, wenn ein Zeugnis schnell ersetzt werden muss. Zudem fallen für das Bereitstellen der Zeugnisse an Bord des betreffenden Schiffes Kurierkosten an, die von den Reedereien getragen werden müssen. Daher gibt es schon länger Überlegungen, den Einsatz moderner Informationstechnologie auch für die Ausstellung und vor allem die Zustellung von Sicherheitszeugnissen nutzbar zu machen.

Diese Überlegung hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufgegriffen und als Projekt aus seinem Geschäftsbereich die Einführung elektronischer Schiffszeugnisse als Beitrag für das Bürokratieabbauprogramm der Bundesregierung angemeldet. Bislang stand der Einführung elektronischer Schiffssicherheitszeugnisse das deutsche Verwaltungsrecht im Wege. Mit dem „Gesetz zur Förderung der elektronischen Verwaltung“ (E-Government-Gesetz) ist diese Hürde aber weggefallen. Daher können bereits jetzt elektronische Schiffssicherheitszeugnisse für Schiffe unter deutscher Flagge in der nationalen Fahrt auf freiwilliger Basis ausgestellt werden.

Zusätzlich muss aber auch völkerrechtlich bei der International Maritime Organization (IMO) für die Möglichkeit der Bereitstellung elektronischer Schiffssicherheitszeugnisse für Schiffe in der internationalen Fahrt gesorgt werden. Mit aktiver Unterstützung Deutschlands wurden im Facilitation Committee der IMO im April 2013 zunächst „Interim Guidelines“ entwickelt, auf deren Grundlage zumindest der Ausdruck elektronischer Dokumente von den Hafenstaatkontrollbehörden der einzelnen Mitgliedsstaaten hätten akzeptiert werden müssen. Diese Richtlinien wurden im September 2014 überarbeitet. Deutschland ist in einer durch das Facilitation Committee gebildeten „Correspondence Group“ mit der Weiterentwicklung des Themas befasst und wird dieses Vorhaben in den zuständigen Gremien der IMO weiter befördern. Dabei kommt es insbesondere darauf an, die Akzeptanz elektronischer Sicherheitszeugnisse in den einzelnen Hafenstaaten sicherzustellen, damit deutsche Seeschiffe keine Probleme in den Häfen bekommen.

In der BG Verkehr sind unterdessen die technischen Voraussetzungen geschaffen worden, um den Reedereien ab 1. Januar 2015 Sicherheitszeugnisse für Schiffe in der nationalen Fahrt in elektronischer Form anbieten zu können. Die Reederei erhält dabei nur noch eine Identifikationsnummer, mit der sie das Zeugnis auf der Internetpräsenz der deutschen Flaggenstaatsverwaltung www.deutsche-flagge.de abholen kann. Auf diesem Wege kann das Zeugnis nötigenfalls bei Kontrollen von der Wasserschutzpolizei direkt in der Datenbank der BG Verkehr auf seine Echtheit überprüft werden. Grundsätzlich entspricht das elektronische Zeugnis seinem Papiervorgänger in Inhalt und Form. Es ist aber – wie ein Steuerbescheid – ohne Siegel und Unterschrift gültig.

Prüf- und Zertifizierungsstelle

Sicherheit braucht Ausrüstung

© Kirk Williams / BG Verkehr



Im Notfall muss man sich auf die Funktionsfähigkeit der Brandschutzausrüstung verlassen können.

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

Die Prüf- und Zertifizierungsstelle der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (bis 31.12.2009: See-Berufsgenossenschaft) ist 1999 vom Bundesverkehrsministerium als damals einzige in Deutschland zuständige Stelle für die Bereiche Rettungsmittel, Brandschutzmaterialien und Brandschutzausrüstungen sowie Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung benannt worden. Sie hat von der EU-Kommission die Kennnummer „0736“ erhalten.

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

Datenbank der zugelassenen Schiffsausrüstung

Seit Februar 2002 ist im Internet – inzwischen unter der Adresse www.deutsche-flagge.de – eine laufend aktualisierte Datenbank einsehbar, in der alle nach EU-Richtlinie 96/98/EG zugelassenen Materialien gespeichert werden. Alle Interessierten können sich nach unproblematischer Registrierung über die zugelassenen Produkte ausführlich und kostenlos informieren. Unter an-

derem sind Hersteller, Produktinformationen, Zulassungsinformationen und zulassende Stelle ersichtlich. Zusätzlich können die Richtlinie selbst sowie alle bisher in Kraft getretenen Änderungen in englischer Sprache eingesehen werden. Dazu gehört auch der jeweils aktuellste Anhang A.1 mit allen Produkten, die auf den Schiffen eines Mitgliedlandes entsprechend der oben genannten Richtlinie zugelassen sein müssen.

Hafenstaatkontrolle

Kontrollen konzentrieren sich auf Schiffe mit hohem Risikofaktor



© Kirk Williams / BG Verkehr

Vor dem Anbordgehen begutachten die Besichtigter den äußeren Zustand des Schiffes..

Hafenstaatkontrollen leisten einen wichtigen Beitrag, die Schifffahrt sicherer und die Meere sauberer zu machen. Deutschland gehört zu den 14 Gründungsmitgliedern des Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU), die 1982 beschlossen, gemeinsam gegen unternormige Schiffe vorzugehen. Den Anlass bildeten einige schwere Schiffsunfälle, die die Staaten veranlassten, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu ergreifen.

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

Übereinkommen und Regelwerke

Seit einigen Jahrzehnten gibt es internationale Übereinkommen und Regelwerke, die unter anderem festlegen, wie die bauliche

und technische Ausrüstung eines Schiffes beschaffen sein müssen und welche Anforderungen an Stärke und Ausbildung der Besatzung gestellt werden. Ein weiterer Bereich der Vorschriften regelt den Umweltschutz auf See und den Transport von gefährlicher Ladung und legt Grundsätze für die sichere Schiffsbetriebsführung fest.

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

Die technischen Mindeststandards sind über zahlreiche Übereinkommen spezifiziert. Die Standards zum Schutz der Meeresumwelt sind überwiegend in den verschiedenen Kapiteln des MARPOL Übereinkommens und des AFS 2001 Übereinkommens festgesetzt.

Seeleute benötigen eine tiefgehende und umfangreiche Ausbildung, damit sie ihre vielfältigen Aufgaben sicher und fachmännisch erfüllen können. Die dazu erforderlichen Ausbildungsabschnitte sind im STCW Übereinkommen festgelegt.

Die Arbeits- und Lebensbedingungen sind in der MLC (2006) (Maritime Labour Convention) zusammengefasst. In Deutschland ist das Seearbeitsübereinkommen 2006 seit 16.08.2014 in Kraft.

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

Zuständigkeiten

In erster Linie ist der Eigner oder Betreiber eines Schiffes dafür verantwortlich, dass die internationalen und nationalen Regelungen und Vorschriften eingehalten werden. Dies ist unter anderem durch den ISM Code eindeutig festgelegt und vorgeschrieben. Zur Erfüllung seiner Verpflichtungen wird der Reeder von seinem Flaggenstaat oder in dessen Vertretung durch eine anerkannte Organisation (Klassifikationsgesellschaft/Recognized Organisation) unterstützt und regelmäßig überprüft. Die Ergebnisse dieser vorrangigen Zuständigkeit erfüllen nicht immer die berechtigten, hohen Erwartungen der Hafenstaaten an den Zustand von einigen Schiffen, Besatzungen und der Ladung.

Als überaus wirksame weitere Kontrollinstanz dient die staatliche Hafenstaatkontrolle, die man darum auch als „Second Line of Defence“ bezeichnet. Die internationalen Übereinkommen geben den Staaten das Recht, ohne vorherige Anmeldung ausländische Schiffe in ihren Häfen zu besichtigen. Durch die Kontrollen wird geprüft, ob die zuständigen Stellen (Reeder, Flaggenstaat, Klassifikationsgesellschaft, Kapitän) ihrer Verantwortung gerecht werden, ob das betreffende Schiff sicher betrieben wird und die Anforderungen des Umweltschutzes erfüllt werden.

Zusammenschlüsse zur Durchführung der Hafenstaatkontrollen

Bis zum Jahr 2014 hatten sich mittlerweile 27 Mitgliedsstaaten unter dem Paris MoU zusammengeschlossen, darunter auch Kanada und die Russische Föderation. Das Paris MoU ist damit das größte, älteste und maßgebende regionale Abkommen zur Durchführung und Harmonisierung der Hafenstaatkontrollen. Die wichtigsten Zusammenschlüsse neben dem Paris MoU sind

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

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

Auswahl der Schiffe zur Hafenstaatkontrolle

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

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

Die Risikofaktoren werden von der Hafenstaatkontrolldatenbank THETIS tagesaktuell errechnet und stehen zur Verfügung. Die gemeinsame Datenbank THETIS wurde von der EMSA (European Maritime Safety Agency) in Lissabon in Zusammenarbeit mit Paris MoU erstellt und wird auch weiterhin von der EMSA weiterentwickelt und gepflegt. Die Datenbank bildet das Herz der Hafenstaatkontrolle.

Das höchste Risiko bilden Schiffe, die einen festgelegten Punktwert überschreiten. Sie werden als Schiffe mit einem höheren Risiko bewertet und aus diesem Grund häufiger kontrolliert. Können Schiffe aufgrund sehr guter Leistungsfaktoren der Reederei, des Flaggenstaates, der Klassifikationsgesellschaft und guter Hafenstaatkontrollbilanz als Schiffe mit geringem Risiko eingestuft werden, so werden diese deutlich weniger häufig kontrolliert. Dies kann im Extremfall annähernd drei Jahre kontrollfreie Zeit bedeuten. Mit diesem System erhalten die Schiffe von gut arbeitenden Reedereien, die überdurchschnittlich gute Schiffe bereedern und überdurchschnittlich gute Flaggenstaaten und Klassifikationsgesellschaften gewählt haben, einen Bonus. Sie werden deutlich seltener kontrolliert als andere Schiffe.

Auf der nächsten Seite finden Sie eine Liste der Flaggenstaaten, deren Schiffen eine sehr gute Leistungsfähigkeit bescheinigt werden kann.

Flaggenstaaten mit sehr gutem Standard

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

Ablauf der Kontrollen

Jede Hafenstaatkontrolle wird nach einem harmonisierten Verfahren mit festgelegten Kriterien durchgeführt. Die Auswahl des Schiffes erfolgt über die gemeinsame Datenbank THETIS. Zur Vorbereitung der Kontrolle werden auch Informationen aus weiteren Datenbanken (von anderen Memoranden, Klassifikationsgesellschaften, EQUASIS, SeaWeb) konsultiert.

Ergänzt wird die risikobasierte Schiffsauswahl durch anlassbezogene Kontrollen. So lösen Unfälle, Kollisionen, Beobachtungen von Lotsen, Häfen oder Meldungen von anderen Stellen Inspektionen aus. Auch wenn die Wasserschutzpolizei bei ihren Kontrollen Beobachtungen über Abweichungen und Anomalien macht, werden die Hafenstaatkontrolleure informiert. Seit August 2014 wird die Hafenstaatkontrolle auch bei Beschwerden von Seeleuten oder anderen beteiligten Stellen aufgrund von Verstößen gegen die Bestimmungen der MLC 2006 informiert.

Im Jahr 2014 wurden

- ▶ 766 Zwischenfallmeldungen bearbeitet
- ▶ 298 Einträge in die PSC Datenbank THETIS getätigt, die das jeweilige Schiff für eine Kontrolle heraushebt
- ▶ 238 Hafenstaatkontrollen aufgrund solcher Meldungen in deutschen Häfen durchgeführt

Meldungen von anderen Stellen

- ▶ 388 Wasserschutzpolizei
- ▶ 153 Verkehrszentralen
- ▶ 149 Maritimes Lagezentrum
- ▶ 40 Hafenbehörden, Agenturen, Besatzungen
- ▶ 25 PSC Datenbank THETIS
- ▶ 11 Mitgliedsstaaten Paris MoU

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

Diese kann wie folgt aussehen:

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

Der Eintrag einer Meldung in die Datenbank THETIS löst eine Hafenstaatkontrolle in einem der nachfolgenden Häfen im Bereich des Paris MoU aus. Mit einem gut eingespielten Bereitschaftsdienst (24/7) kann die Hafenstaatkontrolle zu jeder Zeit reagieren und ist in der Lage, Schiffe rund um die Uhr zu kontrollieren, über Maßnahmen zu entscheiden und zu beraten. Ein großer Teil der Kontrollen wird außerhalb der „normalen“ Dienstzeiten durchgeführt.

Reine Papierkontrollen gibt es nicht

Für den Ablauf einer Besichtigung gibt es verbindliche Vorgaben: Zu Beginn wird auf jedem Schiff eine Eingangskontrolle durchgeführt. Diese beginnt im Grunde bereits mit der Auswahl des Schiffes und der oben beschriebenen Beschaffung von weiteren Informationen. Beim Anbordgehen erfolgt die Besichtigung des Außenzustandes des Schiffes (Leinenführung und -zustand, Anker, Außenhaut, Gangway, Sicherheitsmaßnahmen usw.). An Bord wird die Inspektion mit einer kurzen Vorstellung und der Besprechung des Ablaufes mit dem Kapitän weitergeführt. Anschließend werden alle erforderlichen Zeugnisse und Dokumente des Schiffes und der Besatzung geprüft, gefolgt von einem Rundgang über die Brücke, die Aufbauten, das Hauptdeck, den Wohn- und Arbeitsbereich und den Maschinenraum. Reine Papierkontrollen gibt es also nicht. Falls die Besichtigter bei der Eingangskontrolle Hinweise finden, dass die Bestimmungen der internationalen Übereinkommen und Regeln nicht vollständig eingehalten werden, folgt eine gründlichere und tiefere Überprüfung. Einige Schiffstypen unterliegen ab einem bestimmten Alter einer erweiterten Kontrolle.

Der Port State Control Officer (PSCO) dokumentiert im Inspektionsbericht, was er überprüft hat, welche Mängel er festgestellt hat und bis wann und wie diese abgestellt werden müssen. Diese Informationen fließen auch in die Datenbank THETIS ein. Handelt es sich um leichte oder mittelschwere Mängel, die keine unmittelbare Gefahr für Schiff, Besatzung oder Umwelt darstellen oder nicht schwerwiegend gegen die Arbeits- und Lebensbedingungen nach MLC 2006 verstoßen, kann das Schiff wie geplant seine Fahrt fortsetzen. Bei schwerwiegenden Verstößen gegen die Anforderungen der internationalen Übereinkommen und Gefährdung von Umwelt und/oder Gefährdung der Besatzung verhängt der Kontrolleur ein Auslaufverbot. Dies gilt auch bei gravierenden Verstößen gegen die Arbeits- und Lebensbedingungen wie zum Beispiel ausstehende Heuerzahlungen.

Dem Reeder wird damit Gelegenheit gegeben, die gefundenen Mängel vor Auslaufen zu beseitigen und gegebenenfalls Änderungen in sein Safety Managementsystem einzuarbeiten, um das erneute Auftreten solcher Abweichungen zu verhindern. Ist der Kapitän der Meinung, dass die Mängel erfolgreich abgearbeitet wurden, beantragt er eine weitere Besichtigung. Wenn bei dieser Nachbesichtigung nachgewiesen wird, dass alle Mängel beseitigt wurden, kann das Schiff seine Reise fortsetzen. Da die Mängel und die geforderten Maßnahmen in die Datenbank eingetragen werden, können und werden auch andere Hafenstaaten die Abstimmung überprüfen.

Aufteilung und Anzahl der Mängel

Bereich	Anzahl	in Prozent
Safety of Navigation	6.195	13,47
Fire Safety	6.176	13,43
Working and Living Conditions	4.579	9,33
Life saving appliances	4.016	8,73
Documentation / Certification	3.491	7,59
Ship Certificates / Documents	2.640	5,74
ISM	1.801	3,71
Charts	1.298	2,82
Nautical Publications	1.267	2,76
Fire Protection	1.189	2,59
Records (hours of rest)	798	1,74

Hafenstaatkontrollen im Paris MoU und in deutschen Häfen

- ▶ 1.318* Kontrollen wurden durchgeführt (Vorjahr 1.330.)
- ▶ etwa die Hälfte der Schiffe wiesen Mängel auf
- ▶ 44 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 33), dies entspricht einer Festhaltequote von 3,34 % (Paris MoU 3,32 %)

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

Hafenstaatkontrollen im Gesamtbereich des Paris MOU

- ▶ 18.430 Schiffe wurden überprüft (Vorjahr 17.698)
- ▶ 612 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 670)

Anzahl der Kontrollen und Festhaltungen in den Mitgliedsstaaten

Mitgliedsstaat	Kontrollen	Festhaltungen
Belgien	1.028	14
Bulgarien	491	14
Kanada	981	22
Kroatien	256	10
Zypern	126	18
Dänemark	439	6
Estland	191	–
Finnland	285	2
Frankreich	1.321	36
Deutschland	1.318	44
Griechenland	1.079	68
Island	71	6
Irland	275	14
Italien	1.326	88
Lettland	308	–
Litauen	184	–
Malta	199	11
Niederlande	1.334	27
Norwegen	585	1
Polen	450	24
Portugal	429	8
Rumänien	775	24
Russische Föderation	984	35
Slovenien	196	4
Spanien	1.813	69
Schweden	530	4
Großbritannien	1.456	63

Festhaltungen im Raum des Paris MoU

Jahr	Anzahl der Schiffe	in Prozent
2004	1.187	5,8
2005	994	4,7
2006	1.174	5,4
2007	1.250	5,5
2008	1.220	4,9
2009	1.059	4,4
2010	799	3,3
2011	698	3,7
2012	669	3,7
2013	670	3,8
2014	612	3,3

Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge

Damit Passagiere sicher an ihr Ziel kommen, gelten für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge strenge Bestimmungen: Für Schiffe im regelmäßigen Liniendienst schreibt die europäische Richtlinie 1999/35/EG zwei jährliche Überprüfungen verbindlich vor. Dabei muss auch eine der Überprüfungen während des Fährbetriebes erfolgen. Die Besichtigter der Dienststelle Schiffssicherheit führten die vorgeschriebenen Inspektionen auf Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen nach den Vorgaben der Richtlinie durch.

Wie üblich wurden die Besichtigter der jeweiligen Flaggenstaaten und Gaststaaten (Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland und Estland) an den Überprüfungen beteiligt.

Anlaufverbote

Mit dem neuen Inspektionsregime wurden auch die Regeln, die zu einem Anlaufverbot für alle Häfen im Bereich des Paris MoU führen, deutlich verschärft. Wenn von einem Schiff eine erhöhte Gefährdung ausgeht, kann der jeweilige Hafenstaat das Anlaufen der Häfen im Raum des Paris MoU grundsätzlich untersagen, das betreffende Schiff wird gebannt. Die Gründe für ein Anlaufverbot können sein, dass ein Schiff einen vereinbarten Reparaturhafen nicht angelaufen hat oder dass es sich einer verfügbaren Festhaltung entzogen hat.

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

Die weiße, graue und schwarze Liste des Paris MoU

Die Listen des Paris MoU dokumentieren, wie häufig die Schiffe eines Flaggenstaates festgehalten wurden. Um den Listenplatz zu errechnen, wird über jeweils drei Jahre die Anzahl der Festhaltungen in Bezug auf die Anzahl der Inspektionen ausgewertet. Staaten, deren Schiffe besonders häufig festgehalten werden, stehen auf der schwarzen Liste des Paris MoU, die graue Liste liegt im mittleren Bereich, während die guten Flaggen mit wenig Festhaltungen auf der weißen Liste geführt werden. Die aktuelle BGW (black – grey – white) Liste basiert auf den Kontrollergebnissen der Jahre 2011 bis 2013 und ist seit 01.07.2014 in Kraft.

Die **schwarze Liste** beinhaltet zehn Flaggenstaaten, ganz oben steht Tansania, gefolgt von Moldawien, Togo, Cook Islands, Dominica, Komoren, Belize, St Vincent and the Grenadines, Kambodscha und Sierra Leone. Schiffe, die unter solchen Flaggen fahren, werden besonders beobachtet sowie häufiger und detaillierter kontrolliert.

In der **grauen Liste** werden 19 Staaten geführt.

Die **weiße Liste** umfasst 43 Flaggenstaaten. Auf dem ersten Platz liegt wie im Vorjahr Frankreich, gefolgt von Hong Kong, Bahamas, Norwegen und Schweden. Mit Platz 9 nimmt Deutschland wieder einen hervorragenden Platz in der Wertung der Leistungsfähigkeit der Flaggenstaaten ein.

Eine vergleichbare Liste wird für die anerkannten Organisationen errechnet, die im Auftrag von Flaggenstaaten Besichtigungen durchführen und Zeugnisse ausstellen. Mit einer sehr niedrigen Leistung musste INCLAMAR (Cyprus) notiert werden.

Eine niedrige Leistung musste für das Bulgarian Register of Shipping (BRS) und das International Register of Shipping (IS) festgestellt werden.

Hohe Qualität konnten für die neue Organisation DNV GL AS, Lloyd's Register (LR), American Bureau of Shipping (ABS/USA), China Classification Society (CCS) und Registro Italiano Navale (RINA) errechnet werden

Gezielte Überprüfungen zur Überwachung der Ruhezeiten nach STCW

Wie jedes Jahr wurde auch 2014 eine gezielte Überprüfung bestimmter Bereiche an Bord (CIC – Concentrated Inspection Campaign) durch Paris MoU in Zusammenarbeit mit Tokyo MoU durchgeführt. In diesem Jahr lag der Schwerpunkt auf der Kontrolle der vorgeschriebenen Mindestruhezeiten für Wachgänger nach dem STCW Übereinkommen.

Der Anlass für diese CIC waren alarmierende Untersuchungsergebnisse zu Schiffsunfällen, wonach bei etwa jedem dritten Unfall Übermüdung als entscheidender Faktor ermittelt wurde, sowie zum Thema ‚Fatigue‘ durchgeführte Projekte und Untersuchungen. Diese veranlassten die Paris MoU-Mitgliedsstaaten dazu, den Risikofaktor Übermüdung von Wachgängern eingehender an Bord zu untersuchen.

Bei den Schiffsunglücken, vorwiegend Grundberührungen (beispielsweise „Karin Schepers“, „Bomar Moon“, „Danio“, „Downtown“ und „Fri Ocean“) die sich in den letzten Jahren ereigneten, wurden durchweg folgende bedenkliche Punkte festgestellt:

- ▶ der wachhabende Offizier war nicht ausreichend ausgeruht
- ▶ es wurde ein 2-Wachenbetrieb (6/6 Wachsystem) betrieben
- ▶ es befand sich kein Ausguck auf der Brücke
- ▶ der Wachalarm (BNWAS) war ausgeschaltet

Die umfangreiche EU Untersuchung ‚Projekt Horizon 2012‘, ein simulationsbasiertes Projekt mit 90 freiwilligen Schiffsoffizieren ergab ähnliche Ergebnisse:

- ▶ Sekundenschlaf bei nahezu 100 Prozent der Probanden,
- ▶ vorwiegend im 6/6 Wachsystem und zwischen Mitternacht und vier Uhr morgens.

Diese Erkenntnisse sprechen dafür, dass ein Zusammenhang zwischen Nichteinhaltung der Ruhezeiten und einem erhöhten Risiko für Schiffsunfälle oder Zwischenfälle besteht.

Zur Kontrolle dieser Mindestruhezeiten (z.B. 10 Std. Ruhezeit innerhalb jeder 24 Std. Periode, maximal aufgeteilt in zwei Blöcke, wovon einer mindestens sechs Stunden umfassen muss, 77 Stunden Ruhezeiten in jedem 7-Tage-Zeitraum) wurden durch die entsprechende Arbeitsgruppe im Paris MoU zehn Fragen formuliert. Die Ergebnisse dieser Befragung konnten zu einer Festhaltung führen; was auch in zwei Fällen geschah.

Weitere Fragen betrafen die Verfügbarkeit eines Wachplans, das ordnungs- und wahrheitsgemäße Führen der Ruhezeiten und deren Bestätigung durch das Besatzungsmitglied und den Kapitän. Wichtigster Punkt war die Frage zur Einhaltung der Ruhezeiten nach den oben genannten Mindeststandards in STCW bzw. die Gewährung von Ausgleichs-/Kompensationszeiten bei deren Überschreitung.

Im gesamten Paris MoU Bereich wurde die CIC auf 4.041 Schiffen durchgeführt, wobei in 22,57% der Inspektionen Mängel festgestellt wurden. 16 Schiffe wurden aufgrund der CIC festgehalten, davon wurde auf 13 Schiffen ein 2-Wachen-System betrieben. Die häufigsten Mängel fanden sich in den Bereichen der vorschriftsmäßigen Aufzeichnung und der Einhaltung der Ruhezeiten.

Die deutsche Hafenstaatkontrolle beteiligte sich mit 244 Kontrollen an der CIC. Dabei wurden zwei Schiffe festgehalten. Ein Fall davon war eine klare Unterbesetzung, der andere ein offensichtlicher Nachweis, dass ein Wachgänger bei seiner ersten Wache nach Auslaufen nicht ausreichend ausgeruht sein würde. Die häufigsten Mängel fanden sich in auch hier in den Bereichen der vorschriftsmäßigen Aufzeichnung sowie der Einhaltung der Ruhezeiten.

Hafenstaatkontrollen in deutschen Häfen

Ort	Anzahl Kontrollen
Hamburg	406
Bremerhaven	219
Rostock	101
Bremen	91
Kiel	68
Brunsbüttel	62
Brake	48
Emden	48
Cuxhaven	45
Wismar	37
Wilhelmshaven	34
Travemünde	29
Butzfleth	26
Lübeck	25
Mukran	16
Nordenham	16
Flensburg	5
andere	42



© Kirk Williams / BG Verkehr

Die Bordapothek wird einer aufmerksamen Prüfung unterzogen.

Maritime Labour Convention (MLC)

Die Überprüfung nach den Bestimmungen der Maritime Labour Convention (MLC 2006) durch die Hafenstaatskontrolle begann am 16. August 2014, ein Jahr nachdem Deutschland das Übereinkommen gezeichnet hatte.

Bei Schiffen, welche die Flagge eines Staates führen, der die MLC 2006 noch nicht ratifiziert hat, wird grundsätzlich eine ‚more detailed inspection‘ durchgeführt. Hier kommt das sogenannte ‚no more favourable treatment‘ zum tragen. Das bedeutet, Schiffe ohne gültige MLC Zeugnisse müssen genauso den Anforderungen entsprechen und werden nicht günstiger behandelt als Schiffe, die der MLC unterliegen.

Ab August 2014 wurden 441 Inspektionen auch unter den Bestimmungen der MLC 2006 durchgeführt. Dabei wiesen etwa ein Drittel der Kontrollen einen oder mehrere Mängel im MLC Bereich auf.

Insgesamt mussten sieben Schiffe auf Grund von schwerwiegenden MLC 2006 Mängeln festgehalten werden. Häufig waren ausstehende Heuerzahlungen und nicht ordnungsgemäße Heuerverträge die Gründe.

Weiterhin mussten viele Mängel im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie der medizinischen Ausrüstung und Betreuung festgestellt werden.

Dicht gefolgt von Mängeln im Bereich der Beschäftigungsbedingungen. Hierunter fallen neben nicht ordnungsgemäßen Heuerverträgen u.a. auch die Ruhezeiten, die in 35 Fällen überschritten wurden (Dieser Mangel spiegelt sich auch in der vom 01.09.14 - 31.11.14 durchgeführten konzentrierten Inspektionskampagne ‚CIC‘ zu den Ruhezeiten für Wachgänger wieder).

Bei einem weiteren Drittel aller Inspektionen mit MLC Mängeln waren diese im Bereich der Unterkünfte sowie der Verpflegung zu finden.

Neu für die Hafenstaatskontrolle wurde auch das Beschwerdeverfahren eingeführt. Es bietet Seeleuten sowie externen Personen und Institutionen die Möglichkeit, sich bei der Hafenstaatenkontrollbehörde über MLC-Verstöße an Bord zu beschweren. Bisher gingen zehn derartige Beschwerden bei der Hafenstaatskontrolle ein (fünf durch Besatzungsmitglieder und fünf über ITF). Vier Beschwerden wurden an den entsprechenden Flaggenstaat weitergeleitet, da die Schiffe zeitnah keinen deutschen Hafen anliefen. Die anderen sechs Beschwerden führten zu einer Hafenstaatskontrolle, dabei wurden drei Schiffe als direkte Folge festgehalten: In allen drei Fällen wurden für mehrere Monate die Heuern nicht bezahlt, die Verträge waren abgelaufen und Crewwechsel wurden nicht gewährt!

In solchen Fällen gehören auch vertrauliche Interviews zum Aufgabenfeld des Hafenstaatkontrolleurs. Es bedarf viel Fingerspitzengefühls, um das Vertrauen der Besatzungen zu gewinnen und eventuell widersprüchliche Aussagen richtig einzuordnen.

Die festgehaltenen Schiffe blieben so lange im Hafen, bis alle Mängel behoben und alle Heuern bezahlt wurden. Am Ende konnte den Seeleuten und ihren Familien geholfen werden. Die Kontrollen nach MLC 2006 sind ein wirksames Mittel um die Arbeits- und Lebensbedingungen nach MLC 2006 sicherzustellen und sind gut angelaufen!

Entwicklungen in der Hafenstaatkontrolle

Die Hafenstaatkontrollrichtlinie 2009/16/EU als Grundlage für die Regeln der Besichtigungen und Festhaltungen ist für die Mitgliedsstaaten der EU seit Januar 2011 rechtsverbindlich. Für die Mitglieder des Paris MoU wurde sie mit dem NIR (New Inspection Regime) umgesetzt. Mittlerweile wurde die Kernpunkte dieses System auch vom Tokyo MoU erfolgreich übernommen.

Das neue Besichtigungsregime behält besonders auffällige Schiffe gezielt im Auge und überwacht alle anlaufenden Schiffe in unseren Häfen. Die Regeln, mit den Schiffen der Zugang zu den Häfen im Bereich des Memorandums verwehrt werden kann, wurden auf alle Schiffstypen und auf Schiffe auch unter Flaggenstaaten in der grauen Liste ausgedehnt.

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

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

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

Weitere Informationen: www.deutsche-flagge.de/de/psc

Summary

Annual Report Ship Safety 2014



© Kirk Williams / BG Verkehr

Ship Safety Division (Dienststelle Schiffssicherheit) is responsible for ship safety and maritime medical service in Germany.

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

Ships and Ship Safety

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

Port State Control

In 2014, DS detained a total of 44 ships in German ports due to major deficiencies – 11 more than in 2013.

The number of inspections fell from 1,330 in 2013 to 1,318 in 2014.

Testing and Certification Body

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

Maritime Medical Service

All mariners employed on German-flagged ships have one thing in common: they all need a certificate of the Maritime Medical Service attesting their physical and mental fitness for service on the high seas.

In 2014, the number of medical fitness examinations was 15.000 (18.367 in 2013). 2.422 mariners were examined abroad, mostly in Manila. 393 seagoing mariners had unfortunately to be declared unfit for sea service, 2,6 per cent. The main reasons for rejection were cardiovascular diseases below in order metabolic diseases, insufficient acuity of vision, overweight and other addictive diseases.



Ship Safety Division
BG Verkehr

Kontakt

Dienststelle Schiffssicherheit

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

Besucheradresse der Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwiete 1
20457 Hamburg

Bürozeiten

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

Hauptrufnummern der Dienststelle Schiffssicherheit

Telefon	040 / 361 37 - (+ Durchwahl)
229	Schiffsbesetzung, Zeugnisse
297	Besichtigungen
222	Schiffbau
217	Schiffsmaschinenbau
319	Neubauten, Schiffseinrichtungen, Rettungsmittel
215	Hafenstaatkontrolle (Port State Control)
233	Gefährliche Güter und Arbeitsstoffe
233	Brandschutz
233	Prüf- und Zertifizierung
213	ISM und ILO
242	Gebühren
235	Allgemeine Anfragen nichttechnischer Art

Notfalldienst

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

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

Sie erreichen den Notdienst unter der zentralen Nummer:

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

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

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

E-Mail: psc@bg-verkehr.de

Ansprechpartner in der Dienststelle Schiffssicherheit

Dienststellenleiter

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

Referat Nautik

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

Schiffsbetrieb und Schiffsbesatzung

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

Besichtigungen deutscher Schiffe

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

Schiffseinrichtung und Ausrüstung

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

Fischerei

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

Hafenstaatkontrolle

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

Referat ISM und ILO

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

Referat Schiffbau, schiffahrtstechnische Grundsatzfragen

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

Referat Schiffsmaschinenbau

Dipl.-Ing. H. Steinbock
Tel. 040 / 361 37-217
Mobil 0171 / 505 70 34
privat 0 45 33 / 58 32

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

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

Referat Recht

K. Krüger
Tel. 040 / 361 37-300

Einflaggenmanagement

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

Seeärztlicher Dienst

Leitung

Dr. med. Philipp Langenbuch
Leitender Arzt
Tel. 040 / 361 37-350

Verwaltungsleiter

Jörg Labrenz
Tel. 040 / 361 37-365

Sekretariat

Kolinda Cinfe
Tel. 040 / 361 37-350

Marina Staude

Tel. 040 / 361 37-340

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

www.deutsche-flagge.de

Außenstellen an der deutschen Küste

Bremerhaven

27570 Bremerhaven, Bartelstraße 1

S. Carroll

Tel. 04 71 / 922 05 20

Fax 04 71 / 922 05 23

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

Mobil 0171 / 607 53 46

Herr B. Heß (PSCO-M + FSO-M)

Mobil 0171 / 505 70 43

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

Mobil 0171 / 882 70 67

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

Mobil 0171 / 882 70 69

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

Mobil 0171 / 882 70 76

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

Mobil 0171 / 505 70 41

Wilhelmshaven

26382 Wilhelmshaven, Mozartstraße 32

Kapt. N. Wendelin (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 0 44 21 / 99 23 78

Mobil 0171 / 505 70 37

Fax 0 44 21 / 99 23 79

Kiel

24226 Heikendorf, Rührsbrook 47

Kapt. A. Conradi (PSCO-S, FSO-S + T)

Tel. 04 31 / 23 78 368

Mobil 0171 / 60 75 356

Fax 04 31 / 23 78 390

Jagel

24878 Jagel, Hingsmoor 23

Dipl.-Ing. H.-J. Banisch (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 0 46 24 / 80 93 56

Mobil 0171 / 607 53 57

Fax 0 46 24 / 80 93 56

Friedrichstadt

25840 Friedrichstadt, Prinzeßstraße 24

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

Tel. 0 48 81 / 93 78 61

Mobil 0175 / 520 77 57

Fax 0 48 81 / 93 78 62

Rostock

18057 Rostock, Doberaner Straße 47

C. Ewald

Tel. 03 81 / 454 93 43

Fax 03 81 / 454 93 45

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

Tel. 03 81 / 454 93 44

Mobil 0171 / 505 70 42

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

Tel. 03 81 / 454 93 42

Mobil 0171 / 607 53 52

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

Tel. 03 81 / 454 93 44

Mobil 0171 / 505 70 35

Dipl.-Ing. W. Töpelt (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 03 81 / 454 93 41

Mobil 0171 / 607 53 53

Lübeck

23560 Lübeck, Kronsforder Allee 130

Kapt. D. Uelsmann (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 04 51 / 396 82 43

Mobil 0171 / 882 70 75

Fax 04 51 / 396 83 25

Stralsund

18439 Stralsund, Philipp-Julius-Weg 1

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

Tel. 0 38 31 / 70 37 43

Mobil 0171 / 607 53 50

Fax 0 38 31 / 70 37 44

Wolgast

17438 Wolgast, Hafenstraße 32

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

Tel. 0 38 36 / 20 01 83

Mobil 0171 / 607 53 51

Fax 0 38 36 / 200 185

Impressum

Herausgeber	BG Verkehr Dienststelle Schiffssicherheit Brandswiete 1 20457 Hamburg
Redaktion	Thomas Crerar
Titelbild	BG Verkehr / Kirk Williams
Erscheinungsdatum	August 2015

**Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr**

Brandstwiete 1
20457 Hamburg
Telefon: 040 36137-0
Fax: 040 36137-204