

SEE-BERUFSGENOSSENSCHAFT SCHIFFSSICHERHEIT Jahresbericht 2009

Die See-Berufsgenossenschaft hat sich am 1. Januar 2010 mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zur Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) zusammengeschlossen. Der Jahresbericht 2009 der See-Berufsgenossenschaft erscheint deswegen in verkürzter Form. Wir berichten hier ausschließlich über die staatlichen Aufgaben der Schiffssicherheitsabteilung (seit 2010 Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr).



Jahresbericht 2009

See-Berufsgenossenschaft Schiffssicherheit

Erstellt von der Dienststelle Schiffssicherheit der



Inhaltsverzeichnis



Vorwort	5
Summary	6

Schiffssicherheitsabteilung:

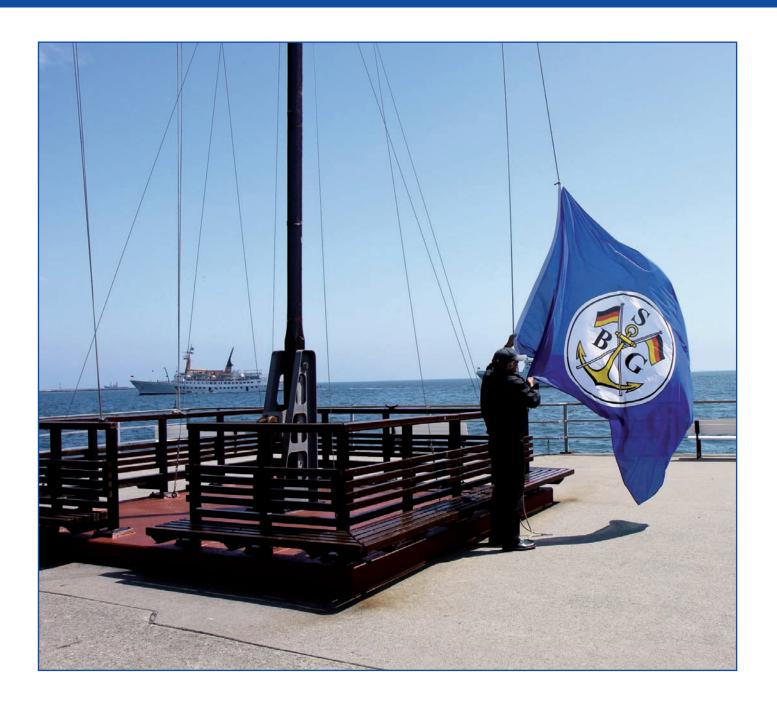
Staatliche Aufgaben

Sicherheit auf See	10
Hafenstaatkontrolle	11
International Safety Management (ISM)	21
Seearbeitsübereinkommen (MLC)	26
Bericht aus der IMO	28
Prüf- und Zertifizierungsstelle	34
Sicherheitslehrgänge (STWC)	37
Einflaggung	38
Seeärztlicher Dienst	40



Ansprechpartner und Informationen

Schiffssicherheitsabteilung / Dienststelle Schiffssicherheit	46
Anerkennung von Befähigungsnachweisen	50
Aushildung im Schiffssicherungsdienst	52



Sehr geehrte Damen und Herren,

die See-Berufsgenossenschaft hat sich am 1. Januar 2010 mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zur neuen Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) zusammengeschlossen. In diesem Jahresbericht blicken wir also zum letzten Mal auf die Tätigkeit der See-Berufsgenossenschaft zurück.

Wir stellen dabei nicht mehr ausführlich das gesamte Spektrum der Aktivitäten und Leistungen der Unfallversicherung dar, sondern konzentrieren uns auf die Aufgaben, die die Schiffssicherheitsabteilung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wahrnimmt. Diese Tätigkeit wird heute von der Dienststelle Schiffssicherheit, einer Organisationseinheit der BG Verkehr, weitergeführt.

Eine zentrale Aufgabe der Dienststelle Schiffssicherheit ist die Durchführung der **Hafenstaatkontrollen**: Im Jahr 2009 wurden 49 Schiffe wegen schwerer Mängel in deutschen Häfen festgehalten – ein Schiff mehr als im Jahr davor. Leichte und mittelschwere Mängel fanden die Besichtiger bei mehr als der Hälfte der kontrollierten Schiffe. Hier ist ein leichter Rückgang zu beobachten (785 Schiffe, das sind 56 Prozent, mit Mängeln im Jahr 2008 und 768 Schiffe, das sind 52 Prozent, mit Mängeln im Jahr 2009). Die Anzahl der Kontrollen stieg von 1.404 im Jahr 2008 auf 1.468 – damit hat die See-Berufsgenossenschaft ihre Verpflichtung, mindestens ein Viertel der fremdflaggigen Schiffe in deutschen Häfen zu überprüfen, mit 26,2 Prozent voll erfüllt.

Die Rate der Festhaltungen ging im gesamten Kontrollraum des Paris Memorandum of Understanding leicht zurück: Die Festhalterquote betrug 4,4 Prozent, im Vorjahr lag sie bei 4,9. Damit bestätigt sich erneut die Beobachtung, dass dank der Hafenstaatkontrollen im Geltungsbereichs des Paris MoU weniger unternormige Schiffe unterwegs sind. Die deutsche Flagge befindet sich im internationalen Vergleich nach wie vor auf der weißen Liste, in der nur Flaggenstaaten mit besten Kontrollergebnissen geführt werden, und belegt dort den siebten Platz.

Die Umsetzung der Fusion von See-Berufsgenossenschaft und Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen hat im Jahr 2009 großen Raum in der Arbeit der Selbstverwaltung und Verwaltung eingenommen. Neben dem Fusionsvertrag wurde eine gemeinsame Satzung verabschiedet, die den Besonderheiten der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft in vielen Punkten Rechnung trägt. Unter anderem wurde vereinbart, dass ein gemeinsamer Gefahrtarif innerhalb der BG Verkehr spätestens 2021 in Kraft tritt und bis dahin der Beitrag für die Unternehmen der Seefahrt wie gewohnt errechnet wird. Der Präventionsfachausschuss Seeschifffahrt und Fischerei innerhalb der Selbstverwaltung und das Referat Seeschifffahrt im Geschäftsbereich Prävention sind ausschließlich für die Unternehmen der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft zuständig.

Zum Schluss möchten wir noch einmal den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der See-Berufsgenossenschaft sowie der Selbstverwaltung danken: Sie haben nicht nur mit Sachverstand und hohem Einsatz die vielen praktischen Fragen im Zusammenhang mit der Fusion gelöst, sondern sie haben sich auf das Neue eingelassen. Dass wir dennoch die "Heimat im Herzen" tragen und die "SBG" beziehungsweise die See-Sozialversicherung unvergessen bleibt, versteht sich von selbst!



Sabine Kudzielka
(Hauptgeschäftsführerin der BG Verkehr)



Ulrich Schmidt (Leiter Dienststelle Schiffssicherheit)

Annual Report 2009

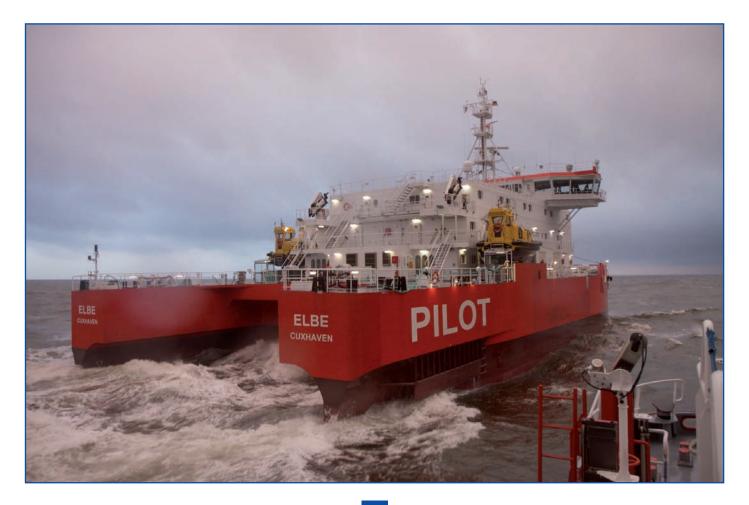
Annual Report Ship Safety 2009

Summary

See-Berufsgenossenschaft and Ship Safety Division

The merger between See-Berufsgenossenschaft (See-BG) and "Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen" was the key issue of 2009. Effective 1 January 2010, the two administrative bodies merged to form BG for Transport and Traffic (Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft – BG Verkehr for short). The merger also affected the "Schiffssicherheitsabteilung": after the merger, it became "Dienststelle Schiffssicherheit" (Ship Safety Division). Ship Safety Division has remained part of the statutory accident insurance body; however, it was re-christened in order to clearly differentiate it from the other business units of BG Verkehr. Ship Safety Division

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



Ships and Ship Safety

After years of growth, the German merchant marine experienced turbulent waters in 2009. The international financial crisis brought world trade to an abrupt halt. The decline in the global economy has had a long-term impact on German merchant shipping. The situation was aggravated by the continued high supply of newbuilding tonnage.

The merchant fleet under the German flag has contracted as a result of the crisis. A total of 2,725 ships are now registered in the See-BG shipping register, which represents a decline of 7.3 per cent against the previous year. Despite the crisis and in view of the "Maritime Alliance" agreements, many shipowners have tried to keep their ships operating under the German flag for as long as possible. In addition, a comparatively large number of newbuildings were initially launched under the German flag in 2009.

See-Berufsgenossenschaft 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, See-BG 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 2009, See-BG detained a total of 49 ships in German ports due to major deficiencies – one more than in 2008. See-BG surveyors found minor or serious deficiencies on more than half of the ships inspected. Fortunately, that represents a slight drop in the number of ships with these types of deficiencies (from a 56 per cent share to 52 per cent in 2009). The number of inspections rose from 1,404 in 2008 to 1,468 in 2009, which means that See-BG has fully met its aim of inspecting at least one-quarter (26,2 per cent) of the ships under foreign flags in German ports.

Testing and Certification Body

See-Berufsgenossenschaft is licensed to certify life saving appliances, fire protection materials and equipment and systems for the prevention of marine pollution. The demand for the certification of ship equipment also rose in 2009. 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 require a certificate of the Maritime Medical Service attesting to their physical and mental fitness for service on the high seas.

In 2009, the number of medical fitness examinations decreased slightly to a total of 22,899 (23,319 in 2008). Over 9,000 mariners were examined abroad, mostly in Manila. 162 seagoing mariners unfortunately had to be declared unfit for sea service, down from 171 the year before. As in previous years, the main reasons for rejection were cardiovascular diseases (29%), chronic alcohol abuse and other addictive diseases (14%), diabetes and other metabolic disorders (9%) and tuberculosis of the lungs (6%).





Sicherheit auf See

Sicherheit auf See

Fusion der See-BG mit der BGF betrifft auch Schiffssicherheitsabteilung

Das Jahr 2009 stand für die See-Berufsgenossenschaft im Zeichen der Fusion mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen. Mit Wirkung zum 1. Januar 2010 entstand die neue Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft, kurz: BG Verkehr. Die Fusion hat auch Auswirkungen auf die Schiffssicherheitsabteilung, die seit 2010 "Dienststelle Schiffssicherheit" heißt. Die Dienststelle Schiffssicherheit ist zwar Teil der Berufsgenossenschaft geblieben; mit der Namensgebung wird aber deutlich, dass sich die Dienststelle deutlich von den Geschäftsbereichen der BG Verkehr unterscheidet. Die Dienststelle Schiffssicherheit untersteht der Aufsicht der Bundesministerien für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie Arbeit und Soziales. Die Aufgaben der berufsgenossenschaftlichen Prävention wurden aus der Schiffssicherheitsabteilung herausgelöst und in ein eigenes Referat im Geschäftsbereich Prävention der BG Verkehr eingegliedert. Die Schiffssicherheitsabteilung wurde zudem durch fünf Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Seeärztlichen Dienstes erweitert. Diese Kolleginnen und Kollegen sind schwerpunktmäßig für die Sicherstellung und Steuerung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zuständig.

Schiffssicherheitsabteilung überwacht Einhaltung der Vorschriften

Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz spielen bei dem ständig steigenden Seeverkehr eine zentrale Rolle. Die Vorgaben dafür werden durch internationale Vereinbarungen weltweit geregelt. In Deutschland überwacht die See-Berufsgenossenschaft (ab 2010 BG Verkehr) im



Für die Sicherheit der Mannschaft gelten internationale Vorschriften

Auftrag des Bundes, ob die zentralen nationalen und internationalen Übereinkommen erfüllt werden. Zu den nationalen und internationalen Aufgaben gehören:

- die Überwachung der Einhaltung aller nationalen und internationalen Vorschriften zur technischen Sicherheit des Schiffs, zu den Rettungsmitteln und den Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord sowie zum Meeresumweltschutz
- ▶ die Festsetzung der Mindestbesatzung auf Seeschiffen
- ▶ die Hafenstaatkontrollen
- die T\u00e4tigkeit als Pr\u00fcf- und Zertifizierungsstelle f\u00fcr Rettungsmittel, Brandschutzmaterialien und -ausr\u00fcstungen sowie f\u00fcr Anlagen zur Verh\u00fctung der Meeresverschmutzung
- die Überwachung der Ausbildungsstellen für die Ausbildung nach STCW 95 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)

Die Technischen Aufsichtsbeamten besichtigen jährlich Tausende von Schiffen. 2009 hat sich die Zahl der Schiffsbesichtigungen auf 13.686 erhöht (Vorjahr: 13.039). Diese Zahl umfasst auch die Besichtigungen, die im Auftrag der See-BG von Dritten, zum Beispiel dem Germanischen Lloyd, erfolgen. Auch 2009 arbeitete die Schiffssicherheitsabteilung eng mit den maritimen Behörden wie der Wasserschutzpolizei, der Normenstelle für Schiffs- und Meerestechnik sowie den Klassifikationsgesellschaften zusammen.

Besichtiger müssen besonders qualifiziert sein

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

Hafenstaatkontrolle

Hafenstaatkontrolle

Mindeststandards in der Schifffahrt

Im Jahr 1982 beschlossen 14 europäische Staaten auf Initiative Frankreichs, Handelsschiffe unter fremden Flaggen in ihren Häfen ohne Voranmeldung zu kontrollieren. Diese sogenannten Hafenstaatkontrollen (Port State Control) sollen dazu beitragen, die Schifffahrt sicherer und die Meere sauberer zu machen. Deutschland gehört zu den Gründungsmitgliedern des "Paris Memorandum of Understanding" (Paris MoU) und unterstützt damit Maßnahmen gegen unternormige Schiffe. Das zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die See-Berufsgenossenschaft (seit 1. Januar 2010: Dienststelle Schiffssicherheit) damit beauftragt, die entsprechenden Kontrollen auf ausländischen Schiffen in deutschen Häfen durchzuführen. Für diese Aufgabe hat sie hochqualifizierte und gut ausgebildete Fachleute, die neben dem nötigen Fachwissen über genügend praktische Erfahrung als Nautiker oder Techniker verfü-

Seit Jahrzehnten legen internationale Übereinkommen und Regelwerke fest, wie unter anderem die technische Ausrüstung eines Schiffes beschaffen sein soll und welche Anforderungen an Stärke und Ausbildung der Besatzung gestellt werden. Ein weiterer Bereich der Vorschriften regelt den Umweltschutz auf See, den Transport von gefährlicher Ladung und stellt Grundsätze für die sichere Schiffsbetriebsführung auf. Die täglichen Kontrollen durch die Besichtiger der Dienststelle Schiffssicherheit zeigen aber leider, dass es einen großen Unterschied zwischen Theorie und Praxis gibt. Nachlässigkeiten bei der Einhaltung der vorgegebenen Standards können nicht toleriert werden und müssen durch wirksame Kontrollen reduziert werden.

Der Reeder ist zuständig für den sicheren Betrieb eines Schiffes

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

Als unabhängige und aus diesem Grund sehr wirksame weitere Kontrollinstanz dient die staatliche Hafenstaatkontrolle, die man auch als "Second Line of Defence" bezeichnet. Die internationalen Übereinkommen geben den Staaten das Recht, ohne Anmeldung ausländische Schiffe in ihren Häfen zu besichtigen. Durch die eingehenden Kontrollen wird geprüft, ob die zuständigen Stel-



len ihrer Verantwortung gerecht werden, ob das betreffende Schiff sicher betrieben und die Anforderungen des Umweltschutzes beachtet werden.

Bis zum Jahr 2009 hatten sich mittlerweile 27 Mitgliedsstaaten unter dem Paris MoU zusammengeschlossen, darunter auch Kanada und die Russische Föderation. Einige Staaten sind unter mehreren Memoranden tätig.

Die wichtigsten Zusammenschlüsse neben dem Paris MoU sind:

- Tokyo MoU Asia Pacific Region: www.tokyo-mou.org
- Carribean Memorandum of Understanding: www.caribeanmou.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.riyadhmou.org
- ► Mediterranean MoU: www.medmou.org

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

Ablauf der Kontrollen

Für die Hafenstaatkontrollen haben sich die Teilnehmerstaaten des Paris MoU auf ein gemeinsames Kontrollregime verständigt.

Das Wichtigste in Kürze: Mindestens 25 Prozent der Schiffe unter fremder Flagge werden dabei von jedem Mitgliedsstaat kontrolliert (bezogen auf einzelne Schiffe, Mehrfachanläufe werden also nicht gezählt). Die Teilnehmerstaaten nutzen eine gemeinsame Datenbank (Sire-

Festhaltung von Schiffen im Raum des Paris MoU					
	Anzahl	in Prozent			
2002	1.577	8,0			
2003	1.431	7,0			
2004	1.187	5,8			
2005	994	4,7			
2006	1.174	5,4			
2007	1.250	5,5			
2008	1.220	4,9			
2009	1.059	4,4			

nac), die alle bisher kontrollierten Schiffe mit den Inspektionsergebnissen der Vergangenheit enthält. Mit diesen historischen Daten und weiteren Faktoren wie Flaggenstaat, zuständige anerkannte Organisation sowie Art und Alter des Schiffes wird ein Risikofaktor errechnet, der als Grundlage für die Schiffsauswahl gilt. Anhand dieser täglich aktualisierten Daten wählen die Besichtiger aus den Hafenliegern die Schiffe aus, die überprüft werden sollen. Zur Vorbereitung der Kontrolle werden weitere Datenbanken (von anderen Memoranden, Klassifikationsgesellschaften, EQUASIS, SeaWeb) genutzt.

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

Ablauf einer Hafenstaatkontrollbesichtigung

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

www.parismou.org/ParisMOU/home/MEI/xp/menu.3985/default.aspx

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 ein. Handelt es sich um leichte oder mittelschwere Mängel, die keine unmittelbare Gefahr für

Hafenstaatkontrollen auf Schiffen ausgewählter Flaggen im Bereich des Paris MoU Anzahl Fest-Fest-Kontrollen Staat durchgeführter haltungen haltungen mit in Prozent Jahr Kontrollen in Prozent Mängeln 2008 Antigua 1.736 58 3,34% 993 57,20% und Barbuda 1.707 69 4,04% 967 56,65% 2009 Bahamas 1.238 26 2,10% 675 54.52% 2008 1.201 30 2,50% 627 52,21% 2009 Deutschland 404 5 1,24% 185 45,79% 2008 5 2009 516 0,97% 246 47,67% Großbritannien 689 348 2008 10 1,45% 50,51% 46,80% 2009 735 11 1,50% 344 Griechenland 506 9 2008 1,78% 219 43,28% 492 8 1,63% 205 41,67% 2009 Liberia 1.464 52 3,55% 791 54,03% 2008 1.476 786 53,25% 2009 47 3,18% Malta 1.852 74 4,00% 1.109 59,88% 2008 57,36% 1.827 4,05% 1.048 2009 74 Marshall Inseln 708 19 2,68% 341 48,16% 2008 768 46,88% 2009 16 2,08% 360 Niederlande 1.151 23 2,00% 512 44,48% 2008 2009 1.288 16 1,24% 603 46,82% 242 Panama 2.999 8,07% 1.852 61,75% 2008 2.746 166 6,05% 1.676 61,03% 2008 Russische Förderation 787 28 3,56% 495 62,90% 2008 637 32 5,02% 390 61,22% 2008 St. Vincent & 766 81 572 2008 10,57% 74,67% Grenadines 632 55 8,70% 466 73,73% 2009 Türkei 780 45 5,77% 507 65,00% 2008 738 34 4,61% 444 60,16% 2009 Zypern 935 32 3,42% 520 55,61% 2008 2009 897 22 2,45% 489 54,52% Insgesamt 31.675 1.289 4,07% 17.770 56,10%

Schiff, Besatzung oder Umwelt darstellen, kann das Schiff wie geplant seine Fahrt fortsetzen. Bei schwerwiegenden Verstößen gegen die Anforderungen der internationalen Übereinkommen und Gefährdung von Umwelt oder Gefährdung der Besatzung verfügt der Kontrolleur ein Auslaufverbot. Dem Reeder wird dadurch Gelegenheit gegeben, die gefundenen Mängel zu beseitigen und gegebenenfalls Änderungen in sein Safety Management-System einzuarbeiten, um das erneute Auftreten solcher Mängel zu verhindern. Ist der Kapitän der Meinung, dass die Mängel erfolgreich abgearbeitet wurden, beantragt er eine weitere Besichtigung. Erst wenn bei dieser Nachbesichtigung nachgewiesen wird, dass die Mängel beseitigt wurden, kann das Schiff seine Reise fortsetzen. Da die Mängel und die geforderten Maßnahmen in die Datenbank eingetragen werden, können auch andere Hafenstaaten die Abstellung der Mängel überprüfen.

Hafenstaatkontrolle von ausländischen Schiffen in deutschen Häfen

Im Jahr 2009 wurden:

- ▶ 1.468 Kontrollen durchgeführt (Vorjahr 1.404)
- ▶ 768 Schiffe wiesen Mängel auf (Vorjahr 785)
- ▶ 49 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 48)

Die Verpflichtung, mindestens ein Viertel der fremdflaggigen Schiffe in deutschen Häfen zu überprüfen, hat die See-Berufsgenossenschaft auch im Jahr 2009 mit 26,2 Prozent voll erfüllt.

Die festgehaltenen Schiffe waren bei folgenden Flaggenstaaten registriert:

Panama

Malta	6
Antigua & Barbuda,	5
Liberia	4
St. Kitts and Nevis	3
Niederländische Antillen, Zypern, Hongkong,	
China, Marshall Islands, Norwegen, Philippinen	je 2
Bahamas Dänemark Dominikanische Republik	

 Bahamas, Dänemark, Dominikanische Republik, Ägypten, Frankreich, Gibraltar, Niederlande, St. Vincent and the Grenadines, Ukraine, Vanuatu je 1

Meeresumweltschutz im Fokus der Besichtigungen

Der Schutz der Meeresumwelt ist ein zentrales Ziel der Hafenstaatkontrollen. Die Technischen Aufsichtsbeamten der Dienststelle Schiffssicherheit haben daher auch im letzten Jahr einen Schwerpunkt auf die Kontrolle der



Brandgefahr durch ölige Putzlappen

Einhaltung der Regelungen zum Meeresumweltschutz gelegt. Maßgebliches Regelwerk im Meeresumweltschutz ist das internationale MARPOL-Übereinkommen mit der Anlage I (Regeln zur Verhütung der Verschmutzung durch Öl).

Im Jahr 2009 wurden insgesamt 1.468 Schiffe kontrolliert, davon 283 Schiffe an der Ostseeküste. Mängel nach MARPOL 73/78 Anlage I hatten 264 Schiffe, davon 36 Schiffe an der Ostseeküste. In neun Fällen musste ein Auslaufverbot auf Grund gravierender Verstöße gegen MARPOL 73/78 Anlage I erteilt werden.

Wie im Vorjahr ist die hohe Anzahl der Mängel auffällig, die aus der Verbindung von Bilgenwasser- und Ölschlammsystemen resultiert. Insgesamt wurden 27 Mängel in diesem Bereich festgestellt. Gemäß dem Rundschreiben des Umweltausschusses der IMO MEPC.1/Circ. 642, Punkt 7.4, ist für Seeschiffe bei Vorhandensein von Bilgenwasserhaltetanks deren Trennung von Ölschlammsystemen vorzusehen (Kiellegung ab dem 01.01.1992). Nur so kann vermieden werden, dass durch Fehlbedienungen Ölschlamm in den Bilgenwasser-Entöler gelangt und diesen unbrauchbar macht.

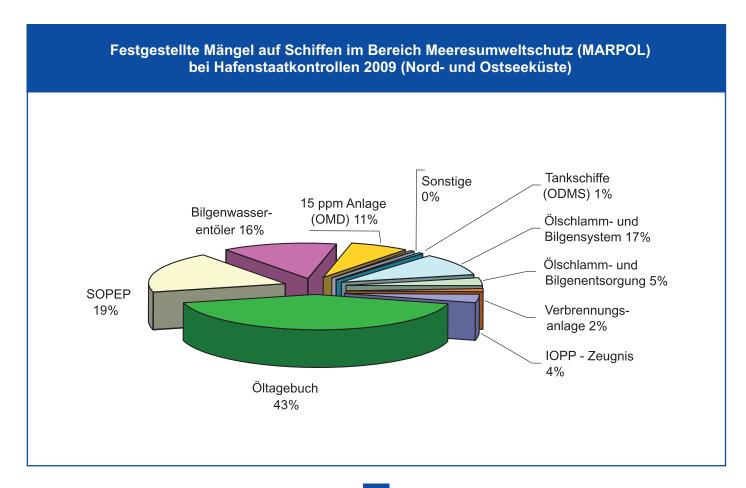
Bei zu geringen Tankkapazitäten für die an Bord anfallenden Ölrückstände werden häufig die vorhandenen Bilgenwasserhaltetanks als zusätzliche Schlammtanks

genutzt, mit der Folge, dass es zu einer hochviskosen Verschlammung der Bilgenwasserhaltetanks und den zugehörigen Rohrleitungen kommt. Aus diesem Grund musste bei 3,4 Prozent aller kontrollierten Schiffe eine Entsorgung und Reinigung der Ölschlammtanks, Bilgen und Bilgenwasserhaltetanks angewiesen werden.

In diesen Zusammenhang fällt die ebenfalls hohe Anzahl der Mängel bei den Entöleranlagen mit 36 Auffälligkeiten, entsprechend 13,6 Prozent. Im Vergleich zu dem Berichtszeitraum 2008 ist die Anzahl der Mängel im Verhältnis sogar gestiegen. Ursachen waren mangelnde Wartung und Kontaminierung mit Ölschlamm.

Der Prozentsatz der Mängel durch defekte 15ppm Ölgehalt-Messanlagen ist mit 6,8 Prozent ebenfalls hoch und im Vergleich zu 2008 nur gering gesunken. Mängel an Entöleranlagen und 15ppm-Ölgehaltmessanlagen begründen in der Regel ein Auslaufverbot.

Unverändert hoch ist der Prozentsatz von Mängeln in der Dokumentenführung nach dem MARPOL-Übereinkommen. Darunter fällt beispielsweise das Führen des Öltagebuchs oder die ständige Aktualisierung des SOPEP-Plans (bordeigener Notfallplan für Ölverschmutzungen). Der Anteil an Fehlern in IOPP-Zeugnissen (Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung) ist im Vergleich zum Vorjahr um mehr als die Hälfte gesunken. Vorran-



Schiffe mit Mängeln im Bereich Meeresumweltschutz bei Hafenstaatkontrollen an der Nord- und Ostseeküste 2009

Mangel	Grund der Beanstandung	Nord- u. (Anzahl	Ostseeküste Schiffe mit Mängeln in %	nur Ostse Anzahl	eküste Schiffe mit Mängeln in %
Öltagebuch	fehlende/falsche Tankeintragungen / Führung gemäß "Code", Schlammfehlmengen	111	42,0	12	33,3
Bilgenwasserentöler	mit Schlamm / Öl zugesetzt, Filterwechsel notwendig, Materialschäden, illegale Flanschanschlüsse, u.a.	36	13,6	7	19,4
15 ppm Anlage (OMD)	defekte Magnetventile, Ölablass / 3-Wegeventil defekt, Bypass an der Anlage, Elektronik defekt, etc.	18	6,8	4	11,1
Bypass am Bilgenwasserentöler		0	0	0	0,0
IOPP - Zeugnis	fehlende / falsche Eintragungen durch die Klasse / Flaggenstaaten	10	3,8	3	8,3
illegale Anlagen an Bord	Verbrennungsanlage defekt	1	0,4	0	0,0
Ölschlamm- und Bilgensystem	Schlamm- mit Bilgenlenzsystem verbunden, direkt von Pumpe nach Pumpe, illegale Leitungen und Anschlüsse (Blindflasche) usw.	27	10,2	1	2,8
Schlamm- und Bilgen- entsorgung angewiesen	Bilgen / Tanks reinigen	9	3,4	0	0,0
SOPEP (bordeigener Notfall)	nicht geprüft / nicht vorhanden / nicht aktualisiert	50	18,9	9	25,0
ODMS defekt	Bypass vorhanden	0	0,0	0	0,0
Direktleitung von Bilge nach See		1	0,4	0	0,0
Direktleitung Schlammsystem nach See		1	0,4	0	0,0
Summe Mängel		264	100,0	36	100,0
Kontrollierte Schiffe		1.468			

gig sind hier fehlende oder falsche Tankbezeichnungen und Tankinhalte zu nennen oder mangelnde Aktualisierungen nach Umbauten an den Entöleranlagen und Ersatz der 15ppm-Ölgehaltmessanlagen durch Neugeräte nach MEPC 107(49).

Die Öltagebücher werden nach wie vor zu einem hohen Prozentsatz ungenau geführt. Der geforderte Nachweis der Umpumpoperationen von Bilgenwasser und Ölschlamm durch das zuständige Bordpersonal (MARPOL I, Regel 17) wird häufig ungenau oder gar nicht geführt. Die Folge sind Fehlmengen an Ölschlämmen, was zu Sanktionen gegen die Schiffsleitung durch die Wasserschutzpolizei führen kann. Eine exakte Nachweisführung ist zur Vermeidung von langwierigen Untersuchungen und eventuellen Bußgeldern sehr wichtig.

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

Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge

Für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge gelten besonders strenge Bestimmungen: Für Schiffe im regelmäßigen Liniendienst schreibt die europäische Richtlinie 1999/35/EG zwei jährliche Überprüfungen verbindlich vor. Unter anderem muss auch eine Überprüfung während des Fährbetriebes erfolgen. Die Technischen Aufsichtsbeamten der Dienststelle Schiffssicherheit führten 101 (im Vor-



jahr 103) Inspektionen auf Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen durch. Die Kontrollverpflichtung wurde voll erfüllt. Wie üblich wurden die Besichtiger der jeweiligen Flaggenstaaten (Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland und Estland) an den Überprüfungen beteiligt.

Hafenstaatkontrolle im Gesamtbereich des Paris MoU

- ▶ 14.753 Schiffe wurden überprüft (Vorjahr 15.237)
- 24.182 Kontrollen wurden durchgeführt (Vorjahr 24.647)
- ▶ 1.059 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 1.220)

Die Festhalterate liegt damit bei 4,4 Prozent und hat sich gegenüber der Festhalterate von 2008 etwas verringert. Das bestätigt den langjährigen Trend des Rückgangs von unternormigen Schiffen im Geltungsbereich des Paris MoU.

Anlaufverbote

Der jeweilige Hafenstaat kann einem Schiff das Anlaufen eines Hafens im Geltungsbereich des Paris MoU grundsätzlich untersagen (Bannen), wenn von dem Schiff eine erhöhte Gefährdung ausgeht. Die Gründe für ein Anlaufverbot können vielfältig sein:

- ein Schiff hat einen vereinbarten Reparaturhafen nicht angelaufen
- ein Schiff hat sich einer verfügten Festhaltung entzogen
- ein Schiff wurde mehrfach festgehalten

Im Jahr 2009 wurde 13 Schiffen ein Anlaufverbot erteilt.



Die schwarze, graue und weiße Liste des Paris MoU

Die Listen des Paris MoU dokumentieren, wie häufig die Schiffe eines Flaggenstaates festgehalten werden. Um den Listenplatz zu errechnen, wird über jeweils drei Jahre die Anzahl der Festhaltungen in Bezug auf die Anzahl der Inspektionen ausgewertet. Staaten, deren Schiffe besonders häufig festgehalten werden, stehen auf der schwarzen Liste, die graue Liste liegt im mittleren Bereich, während die guten Flaggen mit wenig Festhaltungen auf der weißen Liste geführt werden.

Die aktuelle Liste basiert auf den Kontrollergebnissen der Jahre 2007 bis 2009 und ist seit 01, 01, 2010 in Kraft.

In der schwarzen Liste werden 23 Flaggenstaaten geführt, ganz oben stehen Korea (Republik), Libyen, Togo, Bolivien, Albanien 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. Dem Flaggenstaat Panama ist es gelungen, durch verschiedene Maßnahmen in den Bereich der grauen Liste zu kommen.

Die weiße Liste umfasst 41 Flaggenstaaten, zwei Staaten weniger als im Vorjahr. Auf dem vordersten Platz liegt Bermuda, dicht gefolgt von China und Dänemark.

Deutschland ist es gelungen, den siebten Platz der Qualitätsflaggen einzunehmen.

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

Hafenstaatkontrollen von Schiffen unter deutscher Flagge im Ausland

Im internationalen Vergleich schneiden die Schiffe unter deutscher Flagge seit Jahren gut ab. Auch im Jahr 2009 blieb bei insgesamt 516 Kontrollen im Bereich des Paris MoU mehr als die Hälfte, nämlich 53 Prozent der deutschflaggigen Schiffe, ohne Beanstandung. Bei den übrigen Schiffen wurden überwiegend leichte Mängel festgestellt. Es gab aber auch Anlass, deutschflaggige Schiffe wegen schwerer Mängel vorübergehend festzuhalten:

Wurden im Jahr 2008 noch 15 Schiffe unter deutscher Flagge im Rahmen von Hafenstaatkontrollen festgehal-



ten, so verminderte sich die Anzahl im Jahr 2009 auf zwölf Festhaltungen.

Folgende Gründe führten 2009 zu Festhaltungen von Schiffen unter deutscher Flagge (Mehrfachnennung ist möglich):

ungültige Zeugnisse (SOLAS, Kap. I) 1 2 bauliche Mängel (SOLAS, Kap. II-1) 3 Brandschutzmängel (SOLAS, Kap. II-2) Rettungsmittel (SOLAS, Kap. III) 2 MARPOL-Mängel Load Line-Mängel 1 ▶ STCW-Mängel 1 ► ISM-Mängel

Die Aus- und Bewertung der Festhaltungen sowie das Einleiten von geeigneten Folgemaßnahmen erfolgte durch den Sachbereich ISM – zum Teil in Form der Anordnung von zusätzlichen ISM-Audits und Flaggenstaatsbesichtigungen. Aufgrund von festgestellten Unverhältnismäßigkeiten bei der Festhaltung wurden in einem Fall ein entsprechender "Request to reconsider the detention" beim jeweiligen Hafenstaat eingeleitet, bei dem weiterführend ein Review-Panel durch das betroffene PSC-MoU veranlasst wurde. Mit diesem Verfahren kann ein notierter Mangel wieder gelöscht werden, wenn er sich als offensichtlich falsch herausgestellt hat.

Die Überwachung der Kontrollergebnisse aus Hafenstaatkontrollen sowie die Untersuchung und Auswertung von Festhaltungen von Schiffen unter deutscher Flagge wurde weiter ausgebaut. Monatlich erfolgt eine Auswertung der Mängel bei Hafenstaatkontrollen auf deutschen Schiffen. Bei Häufung von Mängeln, bei ISM-Mängeln und bei sonstigen Auffälligkeiten kontaktiert die Dienststelle Schiffssicherheit den für den ISM-Code verantwortlichen Mitarbeiter der Reederei oder des Eigners (Durchführungsbeauftragter). Dieser Beauftragte wird aufgefordert, die Umstände, die zu den Mängeln geführt haben, näher zu erläutern und auch die eingeleiteten Maßnahmen zur Abstellung der Mängel sowie zur Vermeidung des Wiederauftretens zu beschreiben. Die Dienststelle Schiffssicherheit behält sich bei der Auswertung vor, selbst an Bord zu gehen und eine außerordentliche Flaggenstaatsinspektion durchzuführen oder ein zusätzliches Audit durch eine Klassifikationsgesellschaft durchführen zu lassen.

Gezielte Überprüfungen von bestimmten Bereichen

Vom 1. September bis 30. November 2009 wurde von den Mitgliedstaaten des Paris MoU und anderen Memoranden eine "Concentrated Inspection Campaign" (CIC) zur Einhaltung der Anforderungen nach SOLAS, Kapitel III, dem ISM- und dem LSA-Code durchgeführt. Als Grundlage wurde ein Fragebogen mit verschiedenen Fragen entwickelt, welche die wichtigsten Bereiche von der Technik bis zur Ausbildung der Besatzungen an den Rettungsbooten und den Aussetzvorrichtungen abdeckt.

Die Kontrollen sollten klären, ob Rettungsboote und die entsprechenden Aussetzvorrichtungen technisch in Ordnung gehalten und gut gewartet wurden, ob die Besatzungen mit der Instandhaltung und der Pflege der Einrichtungen vertraut waren und ob Ein- und Aussetzübungen sicher und professionell durchgeführt werden. In den drei Monaten wurden im Bereich des Paris MoU 5.749 Hafenstaatkontrollen mit diesem Schwerpunkt durchgeführt. Es mussten 80 Schiffe festgehalten werden, da sie schwerwiegende Mängel aufwiesen. Insgesamt wurden weitere 2.136 nicht schwerwiegende Mängel gefunden.

Häufig wurde festgestellt, dass der Ausbildungs- und der Wissensstand der Besatzungen nicht auf der gewünschten Höhe war und der sichere Umgang mit diesen wichtigen Rettungsmitteln nicht demonstriert werden konnte. Die Ergebnisse der CIC wurden tiefgehend und kritisch ausgewertet und der IMO mit einer Analyse zur weiteren Beratung vorgelegt.

Im Jahr 2010 wird eine "Concentrated Inspection Campaign" mit dem Schwerpunkt Leckstabilität für Tankschiffe durchgeführt werden.



Überprüfung von Rettungsbooten im Rahmer der "Concentrated Inspection Campaign"

Neue Entwicklungen

Die neue Hafenstaatkontrollrichtlinie als Grundlage für die Regeln der Besichtigungen und Festhaltungen wird für die Mitgliedsstaaten der EU ab Januar 2011 rechtsverbindlich. Für die Mitglieder des Paris MoU wird sie mit dem NIR (New Inspection Regime) umgesetzt.

Ziel des neuartigen Regimes ist zum einen die lückenlose Abdeckung aller Schiffe im Geltungsbereich. Zum anderen soll eine verfeinerte Risikoauswahl eine Einstufung der Schiffe in besonders gut und sicher betriebene Schiffe (low risk ships) und in der anderen Richtung in als besonders auffällig erkannte Schiffe (high risk ships) ermöglichen. Die als qualitativ gut eingestuften Schiffe werden mit deutlich verlängerten Inspektionsintervallen "belohnt", die auffälligen Schiffe werden dagegen häufiger und intensiver kontrolliert werden. So kann die nächste Hafenstaatkontrolle im Bereich des Paris MoU für "gute" Schiffe zwischen 24 und 36 Monaten nach der letzten Inspektion stattfinden, die Risikoschiffe können dagegen schon nach fünf Monaten wieder mit einer Kontrolle rechnen.

Als Grundlage für die Einstufung fließen der Schiffstyp und die Inspektionsergebnisse der letzten drei Jahre ein. Weitere Faktoren werden durch eine Bewertung der Unternehmensleistung der Reedereien (mit allen von ihr betriebenen Schiffen), die Bewertung der anerkannten Organisationen (Klassifikationsgesellschaften) und die Bewertung des Flaggenstaates gebildet. Das neue Besichtigungsregime verspricht insbesondere, auffällige Schiffe gezielt im Auge zu behalten sowie eine lückenlose Abdeckung aller anlaufenden Schiffe.

Die Regeln, mit denen Schiffen der Zugang zu den Häfen im Bereich des Memorandums verwehrt werden kann, wurden auf alle Schiffstypen und auf Schiffe auch unter Flaggenstaaten in der grauen Liste ausgedehnt. Dadurch ist mit einer deutlichen Zunahme der Anzahl von gebannten Schiffen zu rechnen.

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

Im Bereich des Paris MoU sind über zehn Arbeitsgruppen aktiv. Hauptaufgabe ist die Entwicklung von Anweisungen und Hilfsmittel zu Kontrollen von neu eingeführten oder geänderten Konventionen. Wichtigste Themenfelder stellen die Entwicklung und Umsetzung des neuen Kontrollsystems und das in Kürze in Kraft tretende Seearbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (MLC 2006) dar.

Seminare, Weiterbildungslehrgänge und Expertenausbildung im internationalen Rahmen runden die Aus- und Weiterbildung ab.

International Safety Management (ISM)

International Safety Management (ISM)

Der Mensch als wesentlicher Faktor für die Schiffssicherheit

Der ISM-Code (International Safety Management Code) wurde im Jahre 1993 von der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO verabschiedet und verpflichtet seit 1998 alle Seeschiffe in der internationalen Fahrt. Der ISM-Code setzt einen international einheitlichen Standard für Maßnahmen zur sicheren Betriebsführung von Schiffen und zur Verhütung der Meeresverschmutzung.

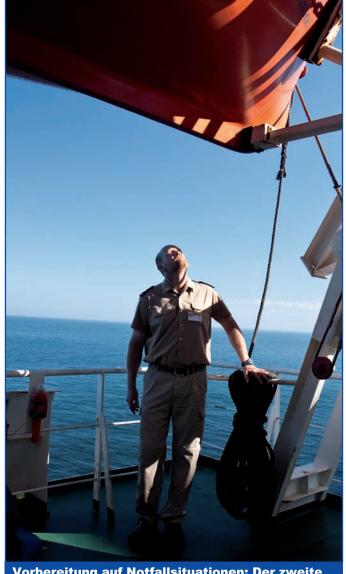
Der ISM-Code legt Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes fest. Der Code ist in allgemeiner Form abgefasst und basiert auf generellen Grundsät-

zen und Zielsetzungen. Anders als die zahlreichen technischen Regeln und Verpflichtungen stellt der ISM-Code die Verantwortung des Menschen in den Vordergrund und trägt damit dem Umstand Rechnung, dass für etwa achtzig Prozent aller Unfälle menschliches Versagen ursächlich ist.

Der Grundstein für die Bewältigung der Sicherheitsproblematik ist ein entsprechendes Engagement der Führungskräfte und die Entwicklung eines geeigneten Konzeptes für Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz



Fairer Umgang miteinander ist ein wesentlicher Baustein der Sicherheitskultur an Bord



Vorbereitung auf Notfallsituationen: Der zweite Offizier inspiziert das Rettungsboot

sowie die überzeugende Umsetzung dieses Konzeptes. Unter anderem müssen Reedereien sichere Verfahrensweisen für den Schiffsbetrieb und die Sicherheit am Arbeitsplatz einführen sowie Sicherheitsmaßnahmen gegen sämtliche erkannte Risiken einrichten. Weitere Ziele sind die Vorbereitung auf Notfallsituationen und die kontinuierliche Verbesserung der Fähigkeiten der Mitarbeiter an Land und an Bord zur Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen.

Das Konzept für die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen soll sicherstellen, dass verbindliche Regeln und Rechtsvorschriften eingehalten werden und die einschlägigen Codes, Richtlinien und Normen berücksichtigt werden, die von der IMO, von der Verwaltung, von Klassifikationsgesellschaften und Schifffahrtsverbänden empfohlen worden sind.

See-BG / Dienststelle Schiffssicherheit überwacht Umsetzung des ISM-Code

Die Dienststelle Schiffssicherheit (bis 31. 12. 2009 die See-Berufsgenossenschaft) nimmt im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums alle für die Umsetzung des ISM-Code erforderlichen Überwachungsaufgaben wahr. Diese umfassen:

- ▶ alle administrativen Aufgaben zur Umsetzung des ISM-Codes (Überwachung und Steuerung der Audits, Erteilung Document of Compliance (DOC) und Safety Management Certificate (SMC), Abgleich der Auditergebnisse, Ableiten von Folgemaßnahmen, Prüfung von Safety Management Systemen, Beratung von Reedereien, Erstellen von Richtlinien als Grundlage für Safety Management Audits, Erstellen von ISM-Zirkularen und Info-Mails)
- die Erstellung von "Flaggenstaatlichen Grundsätzen" zur Umsetzung des ISM-Codes
- praxisnahe Beratung der Reedereien durch erfahrene Kapitäne und Ingenieure



- Bewertung, Optimierung und dynamische Weiterentwicklung von Sicherheitsmanagementsystemen
- Überwachung und Beobachtung der Auditierungsverfahren durch eine aktive Auditbegleitung und Auditdurchführung
- Auswertung von Hafenstaatkontrollen auf Schiffen unter deutscher Flagge und Festlegung von Folgemaßnahmen bei Festhaltungen und besonderen Auffälligkeiten
- Entwicklung von Vorgaben und Richtlinien, die den Reedereien als Grundlage für die Erstellung und Pflege von Sicherheitsmanagementsystemen dienen
- Information der Reedereien über Entwicklungen und Anforderungen auf dem Gebiet der sicheren Schiffsbetriebsführung und des Umweltschutzes in Form von Rundschreiben und Info-Mails
- Bereitstellen von Vordrucken, Rundschreiben und Informationen auf der Internetseite www.bg-verkehr.de/dienststelle-schiffssicherheit
- Zusammenarbeit und Beratung BMVBS

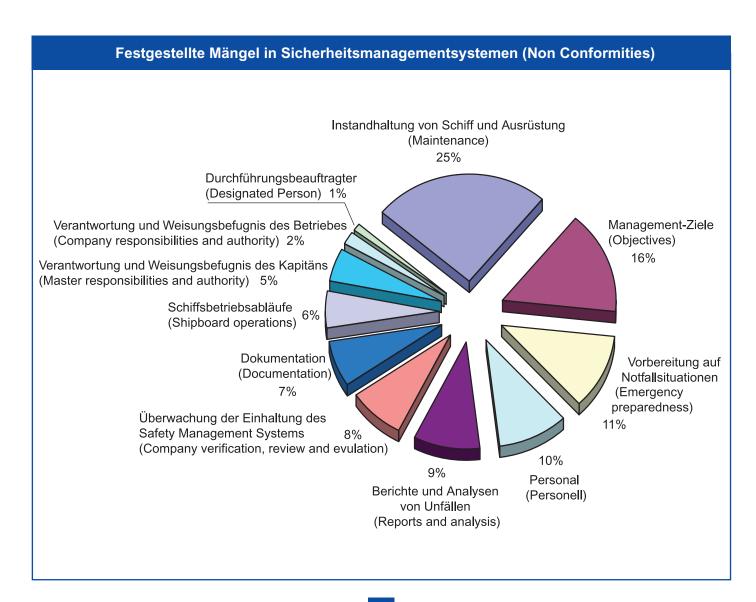
Vorträge von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Dienststelle

Im Rahmen des Angebots an Reedereien, das Land- und Bord-Personal über die Hintergründe des ISM-Codes zu informieren und für die Umsetzung zu sensibilisieren, wurden auch 2009 mehrere externe Vorträge gehalten.

ISM-Audits in Zahlen

Zum Ende des Jahres 2009 betrieben 174 Unternehmen insgesamt 579 Schiffe unter deutscher Flagge mit einem gültigen Safety Management Certificate in der nationalen und internationalen Fahrt.

Im Rahmen des Zertifizierungsverfahrens fanden im Jahr 2009 insgesamt 501 Sicherheitsmanagement-Audits in Unternehmen und an Bord von



Schiffen statt. Von dieser hohen Anzahl an Audits wurden insgesamt 141 Audits selbständig durch die Dienststelle Schiffssicherheit durchgeführt und 106 Audits begleitet. Fünf Betreiber von Traditionsschiffen unterzogen sich mit großem Engagement einer freiwilligen Zertifizierung.

Während der Office- und Shipboard-Audits wurden insgesamt 121 Abweichungen (Non-Conformities) im Sinne des ISM-Codes festgestellt und entsprechende Folgemaßnahmen getroffen.

Durch die zunehmende Präsenz bei Sicherheitsmanagement-Audits wurde dem Gesichtspunkt Überwachung Sorge getragen und der Ernsthaftigkeit eines Sicherheitsmanagementsystems im Unternehmen Ausdruck verliehen. Darüber hinaus konnte durch den "Service vor Ort" individuell auf die Belange der Unternehmen eingegangen und die Beraterfunktion weiter ausgebaut werden.

Zusammenarbeit mit dem Bundesverkehrsministerium

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Referats tauschen sich ständig mit ihren Kollegen aus anderen Flaggenstaaten aus. Darüber hinaus nahmen sie 2009 an der Arbeitsgruppe "Human Element" des Umweltausschusses der IMO (MEPC 59) teil. Im Rahmen dieser Arbeitsgruppe wurden unter anderem Änderungen zur IMO-Entschließung A.913(22) diskutiert und eine Anleitung zur

Ausbildung eines Schiffssicherheitsbeauftragten erarbeitet. Des weiteren wurde das Bundesverkehrsministerium bei der "COSS ISM Code Expert Correspondence Group" unterstützt, die sich mit der Umsetzung der europäischen Verordnung EG 336/2006, den Änderungen zum ISM Code sowie der IMO Entschließung A.913(22) befasst hat.

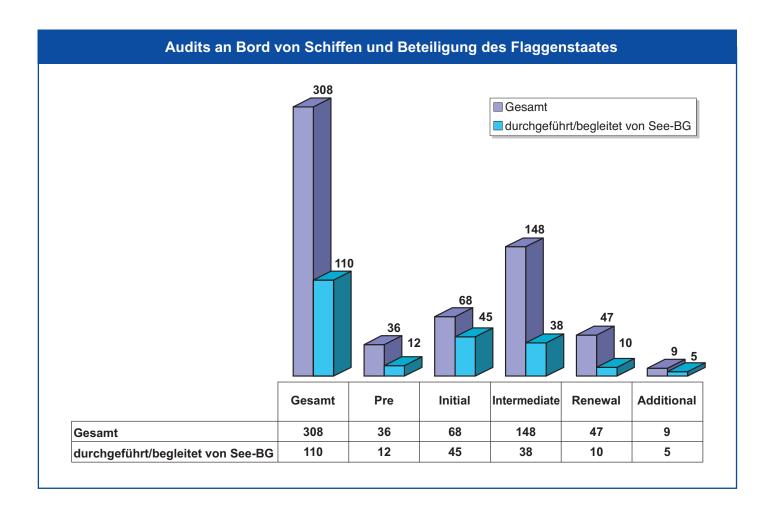
Umfassende Informationsquelle: ISM-Rundschreiben

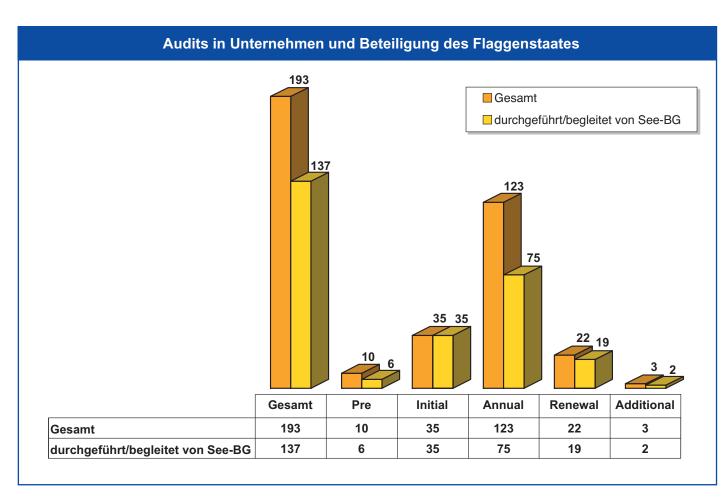
Im Jahr 2009 wurden sechs ISM-Rundschreiben unter anderem zu folgenden Themen veröffentlicht:

- Hinweise zu Berichten von Beinahe-Unfällen
- Hinweis auf die anstehende "Concentrated Inspection Campaign" der Hafenstaatkontrollbehörden
- allgemeine Hinweise im Umgang mit Hafenstaatkontrollen
- Informationen zu Fahrgastregistrierungen und Notschleppverfahren

Zusätzlich wurden zwölf ISM-Infomails in deutscher und englischer Sprache verschickt, um auf aktuelle Gesetzesänderungen und Sicherheitswarnungen zu verweisen. Alle Rundschreiben und Infomails können auf der Internetseite der Dienststelle Schiffssicherheit unter folgender Adresse abgerufen werden:

www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/ism





Seearbeitsübereinkommen (MLC)

Seearbeitsübereinkommen

Neues Übereinkommen verbessert Lebensund Arbeitsbedingungen von Seeleuten

Am 23. Februar 2006 wurde in Genf das Seearbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation ILO ohne Gegenstimmen angenommen. Allein diese breite Zustimmung zu dem internationalen Vertragswerk ist bemerkenswert. Auch die starken Durchsetzungsmechanismen durch eine Kombination aus Verpflichtungen für Flaggen- und für Hafenstaaten sowie die faktische Geltung für alle Staaten dieser Welt macht es zu einem besonderen Abkommen. Das Seearbeitsübereinkommen wird bereits jetzt als vierte Säule des internationalen maritimen Rechts neben den Übereinkommen SOLAS, STCW und MARPOL bezeichnet.

Das Seearbeitsübereinkommen soll durch weltweit geltende Mindeststandards die Arbeits- und Lebensbedin-

Das Seearbeitsübereinkommen definiert Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten gungen von Seeleuten erhöhen und zugleich Sozialdumping sowie Wettbewerbsverzerrungen verhindern.

Das Übereinkommen gilt für alle gewerblich genutzten Seeschiffe mit Ausnahme von Fischerei-, Traditions- und Kriegsschiffen. Für die Seefischerei gibt es ein eigenes, dem Seearbeitsübereinkommen ähnelndes Abkommen. Der Anwendungsbereich des Seearbeitsübereinkommens ist umfassend. Es gilt für alle Seeleute und damit für alle Personen, die in irgendeiner Eigenschaft an Bord beschäftigt oder angeheuert sind oder arbeiten.

Das Übereinkommen ist dreigliedrig aufgebaut. Der erste Teil enthält die allgemein gehaltenen Artikel, der zweite Teil die konkreter gefassten Regeln und der dritte Teil den eigentlichen Code. Dieser Vertragsteil ist wiederum in verbindliche Normen und nicht-verbindliche Leitlinien unterteilt.

Die Regeln und der Code sind in fünf Titel gegliedert:

- 1. Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf Schiffen
- 2. Beschäftigungsbedingungen
- 3. Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung
- 4. Gesundheitsschutz, medizinische/soziale Betreuung und Gewährleistung der sozialen Sicherheit
- 5. Erfüllung und Durchsetzung

Damit werden die Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten an Bord von Seeschiffen umfassend und ausführlich geregelt.

Effektive Hafen- und Flaggenstaatkontrollen

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

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

Ein besonderer Schwerpunkt bei den Kontrollen wird auf 14 einzeln aufgeführte Regelungsbereiche gelegt. Diese Bereiche, in denen es unter anderem um Beschäftigungsverträge, Heuern, Gesundheit und Sicherheit, medizinische Betreuung, Arbeits- oder Ruhezeiten und Unterkünfte geht, sind Teil jeder Überprüfung.

Neu ist ein ausgeklügeltes Beschwerdeverfahren, das Seeleuten und anderen die Möglichkeit gibt, auf konkrete Missstände hinzuweisen. Die Hafenstaaten sind im Falle einer Beschwerde verpflichtet, den Beschwerden nachzugehen und Maßnahmen zum Abstellen der Mängel zu ergreifen.

Dienststelle verantwortlich für Kontrolle

Das Seearbeitsübereinkommen wird zwölf Monate nach Ratifikation durch 30 Staaten mit einem Anteil von 33 Prozent an der Welthandelstonnage in Kraft treten. Im Jahr 2009 hatten Liberia, Marshall-Islands, Bahamas, Panama und Norwegen das Übereinkommen ratifiziert. Die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union planen eine Ratifikation bis Ende 2010.

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

Das Bundesverkehrsministerium hat die See-BG (ab 01.01.2010: Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr) beauftragt, die Kontrolle der Einhaltung des Übereinkommens zu übernehmen. Die Vorbereitungen für diese anspruchsvolle Aufgaben liefen 2009 an, erste Schulungen von Besichtigern fanden statt. Die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens wird die Dienststelle Schiffssicherheit auch in Zukunft intensiv beschäftigen.



Bericht aus der IMO

Marine Environmental Protection Committee und diplomatische Konferenz: Umweltschutz

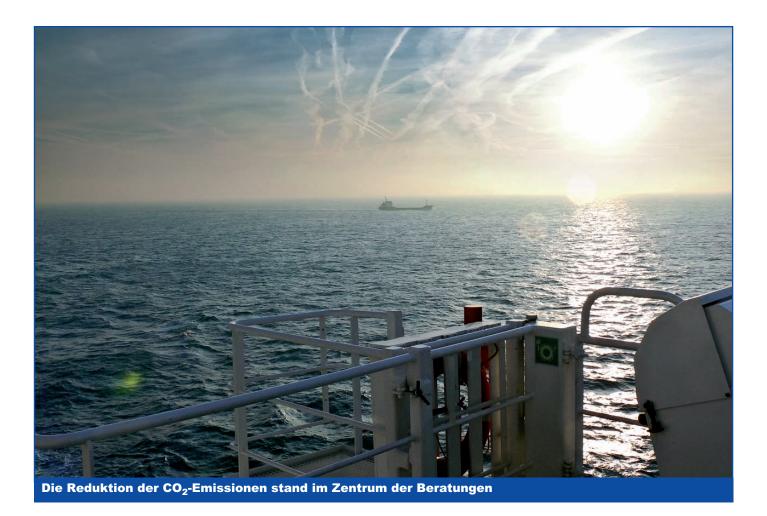
Reduktion der CO₂-Emmissionen angepeilt

Der Meeresumweltausschuss der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO (MEPC) hat auf seiner 59. Sitzung vom 13. bis zum 17. Juli 2009 in London getagt. Schwerpunkt der Tagung waren die Diskussionen über Maßnahmen der internationalen Seeschifffahrt zur Reduzierung der CO₂-Emissionen. Nachdem auf der vorhergehenden 58. Sitzung erfolgreich die zukünftigen Vorschriften zur Reduzierung der Luftverschmutzung verabschiedet wurden, welche am 1. Juli 2010 mit der überarbeiteten Anlage VI des MARPOL Übereinkommens international in Kraft treten (siehe hierzu unseren Jahresbericht 2008), standen jetzt die Verhandlungen über die Reduzierung der Treibhausgase an.

Am Ende der Sitzung konnte noch keine einheitliche Position der Staatengemeinschaft gefunden werden. Einige Staaten wollten zunächst die Ergebnisse der im November 2009 stattfindenden UN Klimakonferenz in Kopenhagen abwarten. Zur Reduzierung der CO₂-Emissionen der Schifffahrt werden derzeit folgende mögliche Regelwerke diskutiert:

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

Der Energieeffizienz-Kennwert, kurz: EEDI, ist ein Kennwert, welcher die CO₂-Emissionen pro Tonne Ladung und gefahrener Seemeile für neue Schiffe wiedergibt. Mit dem bisherigen Entwurf der Berechungsformel lässt sich die Energieeffizienz für Tanker, Massengutschiffe und Containerschiffe in Abhängigkeit von ihrer Baugröße darstellen. Derzeit gibt es Probleme bei der Berechnung für Fährschiffe, Passagierschiffe und Spezialschiffe wie beispielsweise Schlepper und Versorgungsschiffe. Hierzu sind noch entsprechende Korrekturfaktoren zu entwickeln. Ziel ist es, eine Basislinie in Abhängigkeit von der Schiffgröße in BRZ fest zu legen, welche neue Schiffe ab einem bestimmten Baujahr nicht überschreiten dürfen. Diese Basislinie soll dann in entsprechenden Zeitabständen dem technischen Fortschritt in der Schiffstechnik angepasst und entsprechend reduziert werden. Somit könnte eine CO₂-Reduzierung für neue Schiffe von 20 bis 30 Prozent innerhalb eines Zeitraumes von 15 bis 20 Jahren erreicht werden.



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

Durch einen Schiffsbetriebsplan zum Energieeffizienzmanagement (SEEMP) sollen die Reedereien verpflichtet werden, einen Energiemanagementplan nach geltenden IMO-Richtlinien zu erstellen und ständig an Bord mitzuführen. In den Plan sollen alle Parameter einfließen, welche Einfluss auf den operativen Brennstoffverbrauch an Bord haben. Neben der Berechnung der optimalen Geschwindigkeit sind dies auch die Beachtung von Wettervorhersagen, Meeresströmungen, sowie Trimmungsoptimierung des Schiffes in Abhängigkeit von der Beladung. Von einem solchen Plan erhofft man sich Reduzierungen von CO₂-Emissionen im Bereich von 15 bis 20 Prozent. Das Instrument soll flexibel gestaltet werden und keine festen Vorgaben zur Reduzierung enthalten.

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

Für die Reduzierung von CO₂-Emissionen existieren zur Zeit im wesentlichen zwei Modelle. Das erste Modell beinhaltet als Kernelement einen Klimaschutzfonds, der aus Zuschlägen bei den Bunkertreibstoffen von Schiffen gespeist werden soll. Das Geld dieses Fonds soll von der

Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO verwaltet werden und dazu dienen, die Entwicklung und den Bau von emissionsreduzierten Schiffen zu fördern und Alttonnage zu ersetzen. Dieses Modell würde insbesondere Entwicklungs- und Schwellenländern zu Gute kommen, welche über vermehrte Alttonnage an Schiffen verfügen. Außerdem gibt es bereits gute Erfahrungen mit Kompensationsfonds der IMO, z. B. für den Fall von Ölunfällen durch Schiffe.

Das zweite Modell sieht ein Emissionshandelssystem vor, bei welchem staatlich zugewiesene Emissionszertifikate über einen internationalen Handel gekauft und verkauft werden. Ein solches marktbasiertes System wird insbesondere von der EU und einigen Industrieländern favorisiert. Unklar ist derzeit jedoch noch, ob es hierzu eine breite Zustimmung der übrigen Staaten geben wird.

Neue Umweltmanagementpläne und klarere Definitionen beim Öltagebuch und dem IOPP-Zeugnis

Mit dem Inkrafttreten der neuen Anlage VI des MAR-POL-Übereinkommens am 1. Juli 2010 müssen Tankschiffe, welche Rohöl transportieren, einen von der Verwaltung genehmigten Managementplan an Bord führen. Der Meeresumweltausschuss der IMO verabschiedete



dazu die Entschließung MEPC.185 (59), welche Richtlinien für die Erstellung von Managementplänen enthält. Danach müssen in einem Managementplan Maßnahmen aufgeführt werden, mit denen Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen auf Rohöltankschiffen während des Transportes minimiert werden.

Mit der Entschließung MEPC.186 (59) wird ein neues Kapitel 8 in die Anlage I des MARPOL-Übereinkommens eingefügt. Danach sollen zukünftig Tankschiffe, die Umpumpvorgänge von Ölprodukten auf See zu anderen Schiffen durchführen, einen von der Verwaltung genehmigten Durchführungsplan (Ship to Ship Operations Plan) an Bord haben. Der Plan muss nach der ersten regelmäßigen Besichtigung ab dem 1. Januar 2011 an Bord geführt werden; ab dem 1. April 2012 sind alle im Plan vorgesehenen Maßnahmen durchzuführen. Darüber hinaus ist der entsprechende Küstenstaat 48 Stunden vor Durchführung dieses Umpumpvorganges zu informieren, um gegebenenfalls Vorsorgemaßnahmen für den Fall einer Ölverschmutzung zu treffen. Diese Vorgabe gilt allerdings nicht für Bunkeroperationen auf Seeschiffen.

Mit der Entschließung MEPC.187 (59) treten in der Anlage I des MARPOL-Übereinkommens (Regeln 1, 12, 13, 17 und 38) eine Reihe von Änderungen in Kraft, durch die Vorschriften, Definitionen, Eintragungen sowie das Öltagebuch und das IOPP- Zeugnis (Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung) klarer und verständlicher gefasst werden. Diese Modifikationen dienen vor allem dazu, der Schiffsbesatzung den Umgang mit diesen Instrumenten zu erleichtern und damit insgesamt eine bessere Anwendung der Umweltschutzvorschriften zu ermöglichen. Die Änderungen treten am 1. Januar 2011 international verbindlich in Kraft.

IMO beschließt auf diplomatischer Konferenz neue Schiffsrecyling-Konvention

Vom 11. bis 15. Mai 2009 fand in Hongkong (China) die diplomatische Konferenz zum umweltgerechten Abwracken (Recycling) von Schiffen statt. Als Ergebnis dieser Konferenz wurde die Recycling-Konvention von den Mitgliedsstaaten der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO zum Abschluss der Konferenz verabschiedet. Vor dem Hintergrund der derzeit noch überwiegend üblichen Abwrackpraxis an den Stränden von Indien, Bangladesh und Pakistan wird die Schiffsrecycling-Konvention zukünftig den umweltgerechten Rückbau von Schiffen nach heutigen technischen Standards und unter Berücksichtigung von Grundstandards im Arbeits- und Umweltschutz sicherstellen.

Die jahrelangen Vorarbeiten hierzu erfolgten in Zusammenarbeit zwischen der IMO, der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und dem Büro des Basel-Übereinkommens zur Kontrolle von grenzüberschreiten-

den Abfalltransporten (Basel Convention) in den entsprechenden Arbeitsgruppen während der Sitzungen des Umweltausschusses der IMO (MEPC) sowie in vorab hierzu tagenden Arbeitsgruppen ("Intersessional Working Groups"). Diese Arbeiten endeten in einem Konventionsentwurf, welcher auf der diplomatischen Konferenz in Hongkong im Mai 2009 endgültig abgestimmt und angenommen wurde.

Die Schiffsrecycling-Konvention wird 24 Monate, nachdem mindestens 15 Staaten mit 40 Prozent der Welthandelstonnage die Konvention ratifiziert haben, international verbindlich in Kraft treten. Darüber hinaus muss die Abwrackkapazität dieser Staaten in den vorangegangenen zehn Jahren mindestens drei Prozent ihrer Schiffstonnage betragen haben. Durch diese Klausel ist sichergestellt, dass auch die Staaten, welche schon jetzt große Mengen an Schiffstonnage abwracken, der Schiffsrecycling-Konvention beitreten müssen.

Die Konvention selbst liegt seit dem September 2009 zur Ratifizierung bei der IMO aus. Derzeit hat noch kein Mitgliedsstaat der IMO diese Konvention ratifiziert. Einige Staaten haben jedoch bereits erklärt, dieses bald zu tun. Man erwartet, dass die Konvention frühestens 2015 international in Kraft tritt.

Die Schiffsrecycling Konvention gilt für alle neuen und vorhandenen Schiffe ab einer Bruttoraumzahl (BRZ) von 500. Sie enthält Vorschriften sowohl für Reedereien, Bauwerften, Hersteller, Zulieferer sowie auch für die Abwrackwerften.

Hauptbestandteile der neuen Konvention sind:

- die Inventarliste der Gefahrstoffe des Schiffe (Inventory of Hazardous Materials) und
- die Autorisierung der Abwrackwerften (Authorization of Recycling Facilities).

Inventarliste der Gefahrstoffe

Zukünftig soll für jedes Schiff eine detaillierte Dokumentation der im Schiff verbauten Gefahrstoffe wie Asbest, PCB, TBT, ozonschädigende Kältemittel, Schwermetalle und andere an Bord vorhanden sein. Die Richtlinien für die Erstellung dieser Inventarliste wurden vom Umweltausschuss der IMO (MEPC) erarbeitet und mit der Entschließung MEPC.179 (59) im Juli 2009 auf der 59. Sitzung des MEPC angenommen. Diese Inventarliste wird zur Ablieferung des Schiffes von der Werft erstellt und während der gesamten Lebensdauer des Schiffes, auch nach Umbauten und Reparaturen, ständig auf dem aktuellen Stand gehalten, um dann bei der Verschrottung des Schiffes der Abwrackwerft einen genauen Überblick über die Mengen und Einbaustellen auf dem Schiff zu geben.

Für Schiffe, die nach Inkrafttreten der Konvention bereits vorhanden sind, werden vielfach keine oder nur unzureichende Informationen der Bauwerften über das eingebaute Inventar vorliegen. In diesem Fall werden die Klassifikationsgesellschaften in Zusammenarbeit mit den Reedereien, Gutachtern und den Flaggenstaatsverwaltungen tätig werden müssen, um eine gleichwertige Inventarliste zu erstellen. Die Inventarlisten sollen von den Klassifikationsgesellschaften oder anderen anerkannten Organisationen bei ihren Besichtigungen überprüft werden und dienen auch der Erstellung eines Schiffsrecyclingplanes vor der Verschrottung des Schiffes. Die Inventarliste wird auch im Rahmen der Überprüfungen der Hafenstaaten (Port State Control) eine wichtige Rolle spielen.

Autorisierung der Abwrackwerften

Mit der Ratifizierung der Schiffsrecycling-Konvention verpflichten sich die Vertragsstaaten, ihre Abwrackwerften nach den Vorgaben der Konvention zu zertifizieren und zu überwachen. Diese Verpflichtung kann wiederum an anerkannte Organisationen, wie z. B. Klassifikationsgesellschaften, übertragen werden. Entsprechende Zertifizierungsstandards werden derzeit von der internationalen Normungsorganisation (ISO) in der ISO 30000 Serie erarbeitet. Auch müssen diese zertifizierten Abwrackbetriebe an die IMO gemeldet werden. Die Richtlinien für ein einheitliches Autorisierungsverfahren werden derzeit noch vom MEPC erarbeitet. Es ist beabsichtigt, diese im Jahr 2010 bei MEPC 61 zu verabschieden. Weitere

Richtlinien, wie die Richtlinien für die Erstellung eines Schiffsrecyclingplanes und die Richtlinien für die technische Ausstattung von Abwrackwerften, werden ebenso bei MEPC in der entsprechenden Arbeitsgruppe erarbeitet.

Konvention ist eine Herausforderung für Reedereien und Flaggenstaaten

Spätestens fünf Jahre nach Inkrafttreten der internationalen Schiffsrecycling-Konvention müssen alle existierenden Schiffe in der internationalen Fahrt ab 500 BRZ eine zertifizierte Inventarliste der im Schiff verbauten Gefahrstoffe vorweisen. Bei derzeit ca. 50.000 Schiffen in den internationalen Schiffsregistern ergibt dieses einen Handlungsbedarf für ca. 10.000 Schiffe pro Jahr, wobei man hierbei davon ausgeht, dass die Besichtigungen zur Erstellung der Inventarlisten überwiegend während der Klassenerneuerung des Schiffes im Dock durchgeführt werden. Der Bedarf an dieser Zertifizierung wird danach jedoch merklich sinken, da anschließend nur noch die Schiffsneubauten betroffen sind.

Für Seeschiffe unter deutscher Flagge hat die See-Berufsgenossenschaft bereits in der Vergangenheit aufgrund staatlicher Arbeitsschutzvorschriften sowie der berufsgenossenschaftlichen Unfallverhütungsvorschriften See (UVV See) ein besonderes Augenmerk auf bestimmte Gefahrstoffe wie z. B. Asbest gelegt. Sofern Asbest an Bord verbaut worden war oder von der Bau-



werft keine Asbestfreiheitsbescheinigung vorgelegt werden konnte, wurde von der Reedereien ein Asbestkataster sowie spezielle persönliche Schutzausrüstung an Bord gefordert. Die Einhaltung dieser Vorgaben wurde bei den wiederkehrenden Besichtigungen durch die See-Berufsgenossenschaft oder in ihrem Auftrag durch die Klassen überprüft. In Zweifelsfällen werden auch zukünftig Asbestmessungen auf vorhandenen Schiffen durch den Messtechnischen Dienst der BG Verkehr durchgeführt. Gesetzliche Verbote auf deutschflaggigen Schiffen galten auch für ozonschädliche Kältemittel (Halon-Verbotsverordnung) oder das von der EU bereits 2003 vorgezogene Verbot von TBT-haltigen Antifoulingfarben.

Aufgrund der umfangreichen Dokumentation in ihren Schiffsakten kann die Dienststelle Schiffssicherheit die Reeder aktiv bei der Erstellung der Inventarlisten für ihre deutschflaggigen Schiffe unterstützen. Schiffahrtsunternehmen, welche derzeit neue Schiffe bauen oder Neubauprojekte planen, ist dringend zu empfehlen, schon jetzt in den Bauvertrag mit der Werft die Erstellung einer zertifizierten Inventarliste der Gefahrstoffe auf dem Schiff zu fordern. Nähere Informationen hierzu erhalten die Reedereien von der Dienststelle Schiffssicherheit sowie von den Klassifikationsgesellschaften.

Design and Equipment (DE): Konstruktion und **Ausrüstung**

Die Tagung des Unterausschusses Design and Equipment der IMO, DE 53, fand vom 22. bis 26. Februar 2009 statt. Die See-Berufsgenossenschaft war auf der Tagung mit zwei Mitarbeitern vertreten.

Offshore-Industrieschiffe

Ein neuer eigenständiger IMO-Code für "Offshore Construction Support Vessels" wird derzeit für nicht notwendig erachtet. Stattdessen soll bei solchen Schiffen der Spezialschiffs-Code 2008 (SPS) entsprechend angewendet werden.

Tenderboote auf Kreuzfahrtschiffen

Es wurde ein Entwurf für eine neue Sicherheitsrichtlinie für Tenderboote auf Kreuzfahrtschiffen vorgestellt. Darin sollen Anforderungen hinsichtlich Stabilität, Festigkeit, Freibord, Antrieb, Brandschutz, Rettungsmittel, Seenotsignale, Navigations- und Funkausrüstung festgelegt werden. Ferner sollen betriebliche Anforderungen wie Reiseplanung, Führen eines Logbuchs, Bemannung, Brennstoffübernahme, Training und Ausbildung behandelt werden. Das Ergebnis wurde zur weiteren Diskussion in andere IMO-Unterausschüsse weitergegeben.

Unter Last auslösbare Heißhaken

Der Unterausschuss hat eine Richtlinie zur Bewertung von unter Last auslösbaren Heißhaken entwickelt, durch die "unsichere Haken" identifiziert werden könnten. Hierzu ist eine erneute Planprüfung für Hakensysteme, die von der jeweiligen Flaggenstaatsverwaltung zugelassen wurden, erforderlich. Zur Erhöhung der Sicherheit soll ein "Quicktest" eingeführt werden, der bei der nächsten anstehenden Wartung an Bord durchgeführt wird. Für eine Übergangszeit bis 2012 sollen damit unsichere Hakensysteme ausfindig gemacht werden.

Verhinderung von Unfällen mit Rettungsbooten

Der Unterausschuss konnte sich nicht auf eine verpflichtende Einführung der Wartungsempfehlung zu Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbaren Heißhaken (MSC.1/Circ. 1206/Rev.1) einigen. Als Hauptgrund wurde die fehlende weltweite Abdeckung von Wartungsfirmen genannt – aus deutscher Sicht ein nur vorgeschobener Vorwand.

Recovery-Systeme

Zu den Recovery-Systemen (Rettung Überbordgefallener) lagen neben dem Beitrag von Deutschland zwei weitere Vorschläge vor. Einige Staaten, darunter Bahamas, bewerteten die Vorschläge als unnötig und die Systeme als zu gefährlich für die Besatzungen. Trotz des Hinweises der See-Berufsgenossenschaft auf erfolgreiche Erprobungen (vgl. auch Jahresbericht 2008) kam man bei der Sitzung in London nicht voran. In einer "Correspondence Group" soll am Thema weitergearbeitet werden und auf der nächsten Sitzung des Unterausschusses DE 54 behandelt werden.



kontrovers diskutiert

Bedienelemente an Bootsführerständen

Aus Zeitgründen konnte das Thema Standardisierung von Bedienelementen an Bootsführerständen nicht weiter besprochen werden; es wird jetzt in einer weiteren "Correspondence Group" bearbeitet.

Fire Protection (FP): Brandschutz

Containerbrände auf dem Wetterdeck

In den vergangenen Jahren sind Containerschiffe immer größer geworden und haben einen zunehmenden Teil der Ladung an Deck gestaut. Sehr enge Betriebsgänge und Laschbrücken zwischen den Bays machen eine effektive Brandbekämpfung aufgrund der Höhe und Staudichte der Containerstacks nahezu unmöglich.

Durch eine grundlegende Arbeit des Germanischen Lloyd (Formale Sicherheitsstudie) wurden zusätzlich mögliche Brandschutzmaßnahmen bei Bränden an Deck ermittelt und empfohlen.

Sicherheit von Fahrgastschiffen

Die von Deutschland beabsichtigte verbindliche Durchführung einer erweiterten Evakuierungssimulation für

alle neuen Fahrgastschiffe, wie sie für Ro-Ro-Fahrgastschiffe bereits Pflicht ist (MSC.1/Circ. 1238), fand im Unterausschuss Brandschutz der IMO (FP - Fire Protection) keine ausreichende Zahl von Befürwortern.

Die Auslegung der Anforderungen für das sichere Erreichen eines Hafens durch Passagierschiffe nach einem Unfall oder Zwischenfall ("Safe Return to Port") konnte im Unterausschuss Brandschutz abgeschlossen werden.

Überarbeitung von FSS-Code und FTP-Code

Die jahrelange Überarbeitung des FTP-Codes (International Code for Application of Fire Test Procedures) wurde grundsätzlich abgeschlossen und der Entwurf des FTP-Codes 2010 an den Schiffssicherheitsausschuss der IMO (MSC) zur abschließenden Beratung weitergeleitet.

Auch die Neufassung des FSS-Codes (Fire Safety Systems Code) wurde fast beendet, lediglich die Überarbeitung der Vorschriften für fest eingebaute Deckschaumsysteme, Deckschaumsysteme für Hubschrauberdecks sowie die festen Feuerlöschanlagen in Kontrollstationen, Aufbauten und Serviceräumen steht noch für das kommende Jahr aus.



Auch die Sicherheit auf Fahrgastschiffen stand auf der Tagesordnung

Prüf- und Zertifizierungsstelle

Prüf- und Zertifizierungsstelle

Europaweite Zulassung von Schiffsausrüstung

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

Die Schiffsausrüstungs-Richtlinie schreibt zusätzlich zu den Baumusterprüfungen auch Kontrollmaßnahmen durch eine notifizierte Stelle vor. Kontrollen in diesem Sinne können entweder Stichprobenprüfungen (Modul F) oder Qualitätsmanagementsysteme (Module D oder E) sein. Aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung bietet die See-Berufsgenossenschaft (seit 1. Januar 2010: Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr) eine kostengünstige, gründliche und schnelle Auditierung und Zertifizierung solcher Systeme an. Diese Überprüfungen sollen aber ganz bewusst nicht zu einer Vereinheitlichung von Verfahren in allen Unternehmen führen. Genau so individuell wie Unternehmen und Produkte sind, sollten auch Qualitätsmanagementsysteme auf die individuellen Bedürfnisse eines jeden Unternehmens ausgerichtet sein.

Erfahrung in Prüfung und Zertifizierung

Die See-Berufsgenossenschaft (seit 1. Januar 2010: Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr) ist zur Zertifizierung von Rettungsmitteln, Brandschutzmaterialien und -ausrüstungen sowie Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung zugelassen. Die Prüf- und Zertifizierungsstelle der See-Berufsgenossenschaft wurde 1999 in der Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik akkreditiert und arbeitet eng mit dem Berufsgenossenschaftlichen Prüf- und Zertifizierungssystem BG-Prüf-Zert zusammen.

Brandschutz: neue Techniken und Materialien

Jahr für Jahr erhalten neue Produkte für Brandschutz und Rettungsmittel eine Zulassung der Prüf- und Zertifizierungsstelle. Die Produktpalette ist dabei so vielfältig wie die Verwendungsmöglichkeiten an Bord: Sie reicht von schwer entflammbaren Vorhangstoffen und Tischdecken über Beschichtungen und Anstrichmitteln bis hin zur Brandschutzausrüstung.

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

Rettungsmittel: Mehr Sicherheit durch Zulassung

Nur wer ständig übt, gewinnt an Sicherheit. Regelmäßige Übungen mit Rettungsbooten gehören daher zum Pflichtprogramm für Schiffsbesatzungen. In den letzten Jahren ist es aber immer wieder zu tödlichen Unfällen beim Aussetzen von Rettungsbooten gekommen. Die Ursachen dafür sind unterschiedlich: Mal liegt es an der fehlenden Routine von Besatzungsmitgliedern, die mit den Davits und den Aussetzvorrichtungen nicht genügend vertraut sind; mal sind die Heißhaken, die unter der Last des Rettungsbootes stehen, falsch konstruiert. Die internationale Seeschifffahrtsorganisation IMO hat mit dem Rundschreiben MSC.1/1206 "Empfehlungen für den richtigen Umgang mit Aussetzvorrichtungen und deren Wartung" reagiert. Kernpunkt des Maßnahmenkatalogs ist die Autorisierung von Betrieben, welche für den regelmäßigen Wartungsservice für Rettungsboote, Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbaren Heißhaken ausreichend qualifiziert sind.

Deutschland wendet diese Empfehlung seit dem Jahr 2009 verbindlich an. Das Bundesverkehrsministerium hat die See-Berufsgenossenschaft (seit 01.01.2010: Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr) beauftragt, die Übereinstimmung mit den Vorschriften zu überwachen. Die Wartungsbetriebe werden überprüft und gegebenen-

falls zugelassen. Zugelassene Servicestationen und betriebe erhalten dann eine "Bescheinigung über die Autorisierung als Dienstleister für Rettungsboote, Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbare Heißhaken".

Die aktuelle Liste der in Deutschland zugelassenen Servicebetriebe ist im Internet abrufbar unter: www.bg-verkehr.de/dienststelle-schiffssicherheit/ servicestationen

Die Formel "Mehr Sicherheit durch Zulassung" gilt auch für andere Rettungsmittel. Ein Schwerpunkt der Tätigkeit der Mitarbeiter der Prüf- und Zertifizierungsstelle der See-BG war auch 2009 die Prüfung von pyrotechnischen Signalmitteln. Auf Grundlage der internationalen Vorschriften SOLAS und LSA-Code (Rettungsmittel-Code) überprüft die See-BG jährlich direkt bei den Herstellern die volle Funktionsfähigkeit und Sicherheit von Signalmitteln. Dabei arbeitet sie mit der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM) eng zusammen. Die BAM ist für die Überwachung nach den nationalen Sprengstoffvorschriften zuständig, die See-BG für die Einhaltung der internationalen Vorgaben. Die See-BG bedient sich dabei der Expertise der BAM als Fachbegutachter.

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

Meeresumweltschutz: Abwasseraufbereitungsanlagen weiter wichtig

Auch 2009 informierten und berieten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Hersteller, Bauwerften und Reedereien zu technischen Fragen des Meeresumweltschutzes. Viele Unternehmen lassen ihre Neuentwicklungen durch die Experten der See-Berufsgenossenschaft (jetzt: Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr) zertifizieren. Erwartungsgemäß sank die Anzahl der Typenprüfungen durch die Prüf- und Zertifizierungsstelle im Bereich Meeresumweltschutz.

Ein Schwerpunkt der Prüfung und Zertifizierung bildeten im letzten Jahr Abwasserbehandlungsanlagen. Seit dem 1. Januar 2010 dürfen auf Neubauten und bei Nachrüs-



Die Funktionsfähigkeit der Seenot-Signale muss auch bei Kälte und Feuchtigkeit gewährleistet sein









tungen an Bord ausschließlich solche Abwasseraufbereitungsanlagen verwendet werden, die den technischen Vorgaben des Umweltausschusses der Internationalen Maritimen Organisation (MEPC.159 (55)) entsprechen. Die Hersteller reagierten rechtzeitig und boten nach entsprechender Prüfung durch die Prüf- und Zertifizierungsstelle bereits zu Beginn des Jahres 2009 zugelassene Abwasserbehandlungsanlagen an. Diese Hersteller sowie alle anderen uns betreuten Kunden mit ihren Produkten sind in dem Informationssystem GISIS (Global Integrated Shipping Information System) der Internationalen Schifffahrtsorganisation IMO aufgelistet (http://gisis.imo.org).

Im letzten Jahr wurden vergleichsweise wenige Entöleranlagen neu zertifiziert. Für die große Anzahl der im Jahr 2004 zugelassenen Entöler wurde im Jahr 2009 die Erneuerung der Zulassungen unter Berücksichtigung der Anforderungen des Rundschreibens des Umweltausschusses der IMO (MEPC.1/Circ.643) durchgeführt.

Die nach EU-Richtlinie 96/98 (MED) geforderten regelmäßigen Produktüberwachungen führten zu einer starken Auslastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, da die Überprüfungsintervalle für die Bestätigung der Übereinstimmung mit Modul D auf jährlichen Rhythmus umgestellt wurden. Die Überprüfung eines Qualitätsmanagementsystems unter Berücksichtigung der Anforderungen der Europäischen Schiffsausrüstungsrichtlinie (Marine Equipment Directive – MED) wurde bislang dreimal in fünf Jahren durchgeführt.

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



Sicherheitslehrgänge (STCW)

Sicherheitslehrgänge nach dem STCW-Übereinkommen

Dienststelle Schiffssicherheit überwacht die Ausbildungsstellen

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

Ein Kernelement des STCW-Übereinkommens ist die zwingend vorgeschriebene Sicherheitsausbildung der Berufsseeleute. Seit dem 7. Dezember 1998 ist die See-Berufsgenossenschaft (jetzt: Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr) vom Bundesverkehrsministerium mit der Ausstellung der Befähigungsnachweise für die Sicherheitsausbildung beauftragt. Sie ist darüber hinaus als zertifizierte Ausbildungsüberwachungsstelle für die Überwachung der Ausbildung sowie die Zulassung von Ausbildungsstellen zuständig. Bis zum 31. Dezember 2009 haben wir neben berufsbildenden Schulen, staatlichen Seefahrtsschulen und der Sonderausbildungsstelle der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte acht weitere öffentlich zugängliche Ausbildungsstellen für die Ausbildung gemäß STCW zugelassen.

Die Nachfrage nach den Sicherheitslehrgängen ist nach wie vor hoch. Insgesamt schlossen im Jahr 2009 erfolgreich ab:

- ▶ 1.311 Seeleute die Sicherheitsgrundausbildung
- ▶ 868 die Ausbildung als Rettungsbootsmann für Überlebensfahrzeuge
- ▶ 108 als Rettungsbootsmann für schnelle Bereitschaftsboote und
- ➤ 763 Teilnehmer die Ausbildung zum Feuerschutzmann in fortschrittlicher Brandbekämpfung

Die Inhalte und Anforderungen an eine qualitativ hochwertige Ausbildung sind in einer Richtlinie der See-Berufsgenossenschaft vom 1. August 1999 festgelegt. Die Voraussetzungen für eine Zulassung als Ausbildungsstelle sind hoch. Die Technischen Aufsichtsbeamten und weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter überwachen durch Besuche vor Ort und regelmäßige Audits die konsequente Einhaltung der Vorgaben durch die einzelnen Ausbildungsstellen. Alle Prüfungen werden durch einen Technischen Aufsichtsbeamten abgenommen.

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

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



Einflaggung

Einflaggung

Wirtschaftskrise reduziert Handelsflotte unter deutscher Flagge

Nach Jahren des Wachstums ist die deutsche Seeschifffahrt 2009 in schweres Fahrwasser geraten. Die internationale Finanzkrise, im September 2008 durch den Zusammenbruch der Investmentbank Lehmann Brothers ausgelöst, hat den Welthandel abrupt einbrechen lassen. Der Rückgang der Weltwirtschaft hat die Seeschifffahrt unmittelbar und nachhaltig getroffen. Viele Schiffe fanden keine Beschäftigung mehr und mussten aufliegen.

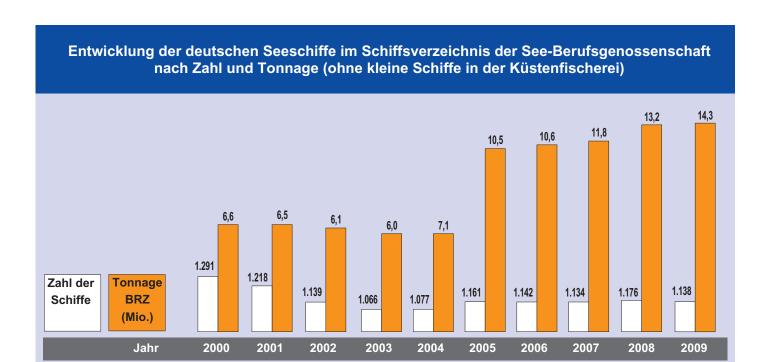
Die Wirtschaftskrise hatte auch Auswirkungen auf den Bestand der Handelsflotte unter deutscher Flagge. Insgesamt ging die Zahl der im Schiffsverzeichnis der See-Berufsgenossenschaft eingetragenen Schiffe im Vergleich zum Vorjahr um 7,3 Prozent auf 2.725 Schiffe zurück. In dieser statistischen Größe sind sämtliche deutschflaggigen Schiffe, für welche die See-Berufsgenossenschaft zuständig ist, erfasst – also auch kleinste Fischereiboote von Nebenerwerbsfischern. Für das

"Maritime Bündnis" werden dagegen nur Handelsschiffe in der internationalen Fahrt gezählt ("Monitoringschiffsbestand"). Hier ging die Zahl der deutschflaggigen Schiffe von 508 Ende 2008 auf 477 am 31.12.2009 zurück.

Die größten Rückgänge im Schiffsbestand der See-Berufsgenossenschaft waren im Bereich der Küstenfischerei zu verzeichnen. Der Trend der letzten Jahre setzte sich auch 2009 fort: Die Zahl der kleinen Fischereifahrzeuge ging um zehn Prozent im Vergleich zum Vorjahr zurück.

Die Gesamttonnage unter deutscher Flagge stieg im Jahr 2009 wie auch in den letzten Jahren an. Die See-Berufsgenossenschaft konnte hier einen Zuwachs von über acht Prozent verzeichnen. Ausschlaggebend für diesen Zuwachs sind die steigenden Schiffsgrößen, insbesondere bei den Großcontainerschiffen.





Im Schiffsverzeichnis der See-Berufsgenossenschaft eingetragene Schiffe (alle bei der See-BG gemeldeten Fahrzeuge unter deutscher Flagge)										
Schiffsgattung		Anzahl Verän- Tonnage (BRZ) der Schiffe derung 12.2008 31.12.2009 in Prozent 31.12.2008 31.12.		e (BRZ) 31.12.2009	Verän- derung in Prozent					
Trockenfrachter	394	424	7,6	11.846.300	13.094.066	10,5				
Tankschiff (einschließlich Gas-, Chemikalien- und Produktentanker)	56	50	- 10,7	907.803	793.655	- 12,6				
Fahrgastschiffe (Auslandsfahrt)	33	31	- 6,1	277.829	238.467	- 14,2				
Bäder-, Fähr- und Fördeschiffe	135	127	- 5,9	34.599	33.722	- 2,5				
Handelschiffe insgesamt	618	632	2,3	13.066.531	14.159.910	8,4				
Seefischereifahrzeuge	117	99	- 15,4	58.829	51.516	- 12,4				
Fahrzeuge unter 250 m³ in d. Küstenfischerei	1.764	1.587	- 10,0	12.968	12.559	- 3,2				
Spezialfahrzeuge, Versorger, Schlepper, Yachten, Behördenfahrzeuge*) und sonstige Fahrzeuge	441	407	- 7,7	111.853	110.850	- 0,9				
Schiffe insgesamt	2.940	2.725	- 7,3	13.250.181	14.334.835	8,2				

Seeärztlicher Dienst

Seeärztlicher Dienst

Mehr als 22.000 Seediensttauglichkeitsuntersuchungen im Jahr

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

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

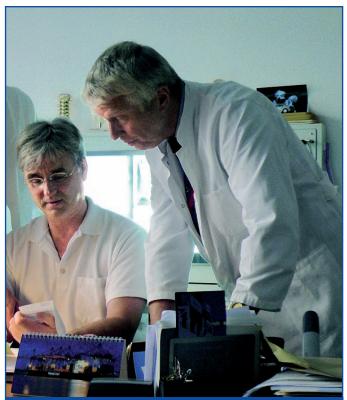
Seeleute müssen körperlich und psychisch für den Beruf geeignet sein

Die ermächtigten Ärzte: Praktiker mit schifffahrtsmedizinischem Know-How

Nicht jeder Arzt in Deutschland oder im Ausland darf Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durchführen. Nur die vom Seeärztlichen Dienst ermächtigten Ärzte dürfen Seeleute untersuchen und Seediensttauglichkeitszeugnisse ausstellen. Ermächtigte Ärzte werden sorgfältig ausgewählt und geschult. Nur wenn die Qualifikation des Arztes und der Standort zusammenpassen, wird eine neue Ermächtigung erteilt. Zurzeit sind in Deutschland 31 Fachärzte an 33 Standorten zur Durchführung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen ermächtigt.

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

Zur Sicherstellung der Arbeitsqualität ist der Seeärztliche Dienst nach der internationalen Norm DIN EN ISO 9001: 2008 zertifiziert.



Die Leitung des Seeärztlichen Dienstes hält engen Kontakt zu den ermächtigten Ärzten im In- und Ausland

Untersuchungszahlen ähnlich wie im Vorjahr

Im Jahr 2009 ist die Anzahl der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen im Vergleich zum Vorjahr konstant geblieben.

Die Zahlen im Überblick:

- ≥ 22.899 Untersuchungen zur Seediensttauglichkeit insgesamt (Vorjahr 23.319)
- ▶ 13.679 im Inland (Vorjahr 15.203)
- ▶ 9.220 im Ausland (Vorjahr 8.116)

Der Schwerpunkt der Auslandsuntersuchungen lag wiederum in Manila. Insgesamt ist eine leichte Zunahme der Untersuchungen im Ausland festzustellen.

Leider mussten 162 der fahrenden Seeleute als seedienstuntauglich beurteilt werden, im Vorjahr waren es 171. Hauptursachen waren wie in den vergangenen Jahren Herz- und Kreislauferkrankungen (29 Prozent), chronischer Alkoholmissbrauch und andere Suchtformen (14 Prozent), Zuckerkrankheit und andere Stoffwechselerkrankungen (neun Prozent) sowie Lungen-Tuberkulose (sechs Prozent).

Vorläufige Untersuchungen

Anlässlich von Rückflaggungen im Rahmen des "Maritimen Bündnisses" wurden in den verschiedensten Häfen der Welt annähernd 1.000 "vorläufige Untersuchungen auf Seediensttauglichkeit" durchgeführt. Der Seeärztliche Dienst Hamburg überprüfte die Dokumentation dieser ärztlichen Untersuchung, um bei den Seemannsämtern die Ausstellung deutscher Seefahrtbücher zu ermöglichen. Diese Überprüfungen waren aber sehr zeitaufwändig: Die Dokumentationen waren häufig unvollständig, so dass weltweit Rückfragen erforderlich waren, um nicht tolerierbare Qualitätsdefizite zu vermeiden. Dieses befristete Verfahren wurde mit Ablauf des Jahres 2009 beendet.



Die Ausrüstung der Bordapotheke auf Schiffen unter deutscher Flagge ist in der Krankenfürsorgeverordnung geregelt

Untersuchung der Seelotsen

Der Gesundheitszustand von Seelotsen wird nach ähnlichen Kriterien überprüft wie beim Bordpersonal. Auch hierfür ist der Seeärztliche Dienst verantwortlich. Im Jahr 2009 gab es 271 Tauglichkeitsuntersuchungen für Seelotsen, im Jahr davor waren es 218.

Hygienischer Umgang mit Lebensmitteln

Salmonellen oder andere Krankheiten können schnell die gesamte Bordbesatzung anstecken und stellen damit mittelbar eine Gefahr für die Schiffssicherheit dar. Auf der Grundlage des Infektionsschutzgesetzes wird daher das Küchen- und Servicepersonal über den hygienischen Umgang mit Lebensmitteln aufgeklärt. Diese Belehrung wird an die jährlich stattfindende Seediensttauglichkeitsuntersuchung dieses Personenkreises gekoppelt. Im Jahr 2009 wurden 3.655 Versicherte belehrt, im Vorjahr waren es 3.824.

Kaum Arbeit für den Widerspruchsausschuss

Im Jahr 2009 wurden drei Widersprüche aus dem Vorjahr übernommen und sechs neu erhoben. In einem Verfahren wurde die Entscheidung des Widerspruchsausschusses durch eine Klage beim Verwaltungsgericht angefochten. Angesichts der hohen Untersuchungszahlen ist das eine Bestätigung für die hohe Qualität der Arbeit des Seeärztlichen Dienstes.

Maritime Medizin: Grundsatzarbeit und Koordination

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



Das Küchenpersonal trägt die Verantwortung für den hygienischen Umgang mit Lebensmitteln

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

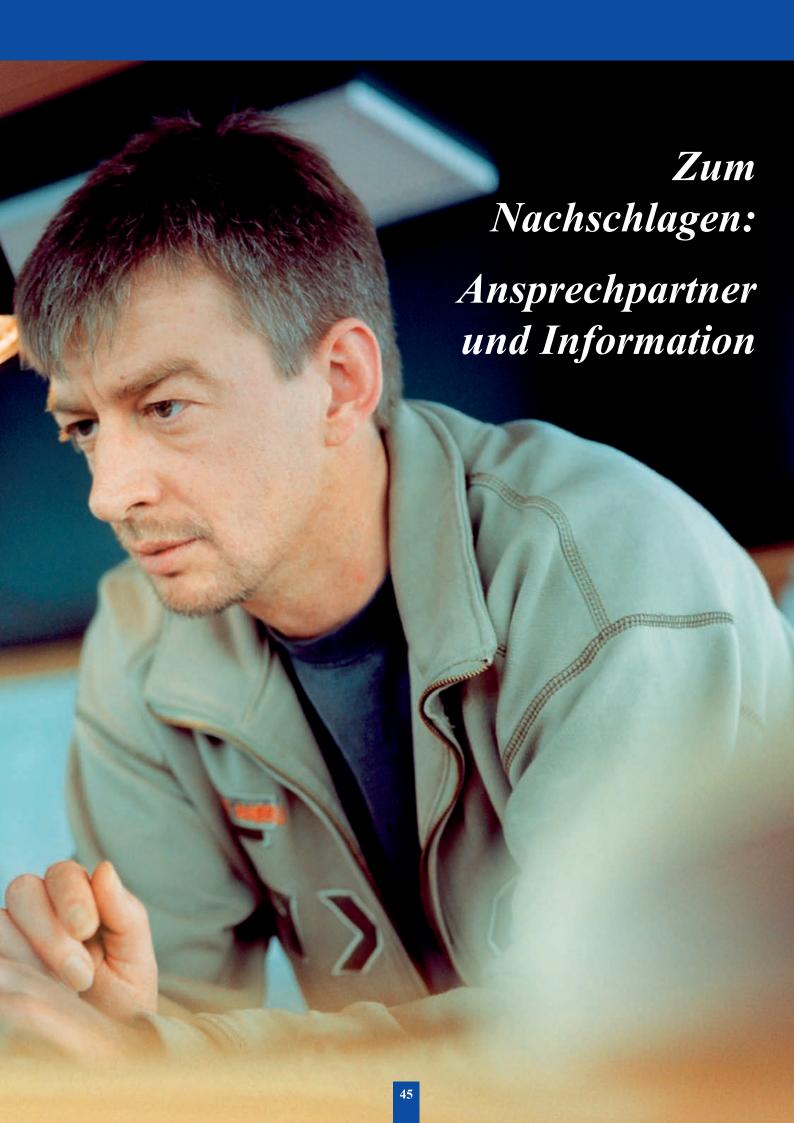
Viel Lob erhielt in Fachkreisen weiterhin die Ende 2007 erschienene, noch von der See-Berufsgenossenschaft herausgegebene Neuausgabe des medizinischen Leitfadens "Anleitung zur Krankenfürsorge auf Kaufffahrteischiffen". Das komplett überarbeitete Buch liegt seit

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



Die medizinische Ausbildung der Schiffsoffiziere erfolgt im Einvernehmen mit dem Seeärztlichen Dienst





Ansprechpartner Dienststelle Schiffssicherheit

Dienststelle Schiffssicherheit

Postfach 11 04 89 · 20404 Hamburg E-Mail: Schiffssicherheit@bg-verkehr.de

Tel. 040 / 361 37-0 Fax 040 / 361 37-204

Besucheradresse der Dienststelle Schiffssicherheit:

Reimerstwiete 2, 20457 Hamburg

Bürozeiten

Mo – Do 8.00 – 16.00 Uhr Fr 8.00 – 14.00 Uhr

Hauptrufnummern der Dienststelle Schiffssicherheit:

Tel. 040 / 361 37 - (+ Durchwahl)

225 Besichtigungen, Schiffsbesetzung, Zeugnisse

222 Schiffbau

217 Schiffsmaschinenbau

319 Neubauten, Schiffseinrichtungen, Rettungsmittel

215 Hafenstaatkontrolle (Port State Control)

233 Gefährliche Güter und Arbeitsstoffe

233 Brandschutz

233 Prüf-Zertifizierung

213 Sichere Schiffsbetriebsführung (ISM)

242 Gebühren

235 Allgemeine Anfragen nichttechnischer Art

Notdienst

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 ab sofort unter der neuen 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: psc@bg-verkehr.de

Dienststellenleiter

Ulrich Schmidt

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

Referat Nautik

Kapt. S. Schreiber

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

Schiffsbetrieb und Schiffsbesatzung

Kapt. U. Borstelmann

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

Schiffseinrichtung und Ausrüstung

Kapt. P. Lange

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

Fischerei

Kapt. H. Stürmer

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

Hafenstaatkontrolle

Kapt. R. Mayer

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

Sichere Schiffsführung (ISM-Code)

Kapt. T. Berger

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

Referat Schiffbau,

schiffahrtstechnische Grundsatzfragen

Dipl.-Ing. J. Sanselzon

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

Dipl.-Ing. D. Rathke

Tel. 040 / 361 37-232 Mobil 0171 / 245 96 40

Referat Schiffsmaschinenbau

Dipl.-Ing. H. Steinbock

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

Referat gefährliche Güter und Arbeitsstoffe, Brandschutz, Prüf-Zertifizierung

Kapt. B. Kolberg

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

Einflaggungsmanagement

Ch. Bubenzer

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

Besichtiger in Hamburg

(S) - Schiffsbesichtiger(M) - Maschinenbesichtiger

(T) - Besichtiger für Taucher- u. Bergungsbetriebe

(PSCO) - Hafenstaatkontrolle(FSO) - Flaggenstaatbesichtiger

Dienststelle Schiffssicherheit, 20457 Hamburg, Reimerstwiete 2

Postfach 11 04 89, 20404 Hamburg

Tel. 040 / 361 37-0 Fax 040 / 361 37-204

Kapt. Chr. Bamberg (S)

Tel. 040 / 361 37-879 Mobil 0171 / 505 70 40

Kapt. H.-D. Hansen (S)

Tel. 040 / 361 37-329 Mobil 0171 / 882 70 65

Kapt. A. Lichtwald (S)

Tel. 040 / 361 37-812 Mobil 0171 / 636 11 36

Kapt. H. Stürmer (S)

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

Kapt. G. Wessels (S)

Tel. 040 / 361 37-229 Mobil 0171 / 505 70 43

Dipl.-Ing. R. Dürfeld (M)

Tel. 040 / 361 37-327 Mobil 0171 / 882 70 64

Dipl.-Ing. J. Heuckeroth (M)

Tel. 040 / 361 37-231 Mobil 0171 / 505 70 38

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

Tel. 040 / 361 37-206 Mobil 0171 / 505 70 42

Dipl.-Ing. M. Meklenburg (M)

Tel. 040 / 361 37-202 Mobil 0171 / 882 70 71

Dipl.-Ing. O. Naumann (M)

Tel. 040 / 361 37-255 Mobil 0171 / 882 70 76

Dipl.-Ing. O. Petersen (M)

Tel. 040 / 361 37-211 Mobil 0171 / 882 70 72

Dipl.-Ing. D. Reiß (M)

Tel. 040 / 361 37-228 Mobil 0171 / 505 70 33 privat 0 41 51 / 68 59

Dipl.-Ing. B. Seifert (M)

Tel. 040 / 361 37-223 Mobil 0171 / 505 70 35

Dipl.-Ing. M. Bley (M)

Tel. 040 / 361 37-323 Mobil 0171 / 607 53 49

Dipl.-Ing. H. Naue (M)

Tel. 040 / 361 37-207 Mobil 0171 / 607 53 47

Dipl.-Ing. D. Nottelmann (M)

Tel. 040 / 361 37-237 Mobil 0171 / 882 70 74

Dipl.-Ing. J. Martens

(Prüf- und Zertifizierung) Tel. 040 / 361 37-269 Mobil 0160 / 94 59 54 98

Kapt. A. Dall (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 040 / 361 37-326 Mobil 0171 / 505 70 30

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

Tel. 040 / 361 37-297 Mobil 0171 / 882 70 73

Kapt. B. Schnurer (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 040 / 361 37-318 Mobil 0171 / 604 43 71

Kapt. J. Wolffgram (PSCO-S)

Tel. 040 / 361 37-318 Mobil 0171 / 505 70 34

Kapt. R. Lehmann (PSCO-S)

Tel. 040 / 361 37-212 Mobil 0171 / 882 70 77

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

Tel. 040 / 361 37-323 Mobil 0171 / 607 53 45

Kapt. K. M. Becker (FSO-S)

Tel. 040 / 361 37-278 Mobil 0171 / 505 70 31

Kapt. H.-J. Wiegmann (FSO-S)

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

Kapt. Fr. O. Sönmez (FSO-S)

Tel. 040 / 361 37-239 Mobil 0171 / 885 70 35

Kapt. Fr. M. Eismann

Tel. 040 / 361 37-225 Mobil 0172 / 646 97 66

Dipl.-Ing. K.-H. Bork

(Brandschutz, Prüf-Zertifizierung)

Tel. 040 / 361 37-224 Mobil 0171 / 882 70 62

J. Niehus

(Prüf-Zertifizierung)

Tel. 040 / 361 37-201 Mobil 0171 / 883 90 25

C. Hackl

(Prüf- und Zertifizierung)

Tel. 040 / 361 37-241 Mobil 0171 / 604 43 70

Kapt. A. Herold

(Gefährliche Güter und Arbeitsstoffe)

Tel. 040 / 361 37-258

Außenstellen an der deutschen Küste

Emden

26721 Emden, Schweckendieckplatz 3

Postfach 22 13, 26702 Emden

Kapt. H. Gerken (S)

Tel. 0 49 21 / 91 62 20 Mobil 0171 / 882 70 75 Fax 0 49 21 / 916 225

Bremen

28195 Bremen, Faulenstraße 67

Postfach 10 15 60, 28015 Bremen

Tel. 04 21 / 16 58 40

Kapt. R. Schumacher (S)

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

Dipl.-Ing. H. Hollwedel (M)

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

Wilhelmshaven

26382 Wilhelmshaven, Mozartstraße 32

Kapt. N. Wendelin (S)

Tel. 0 44 21 / 99 23 78 Mobil 0171 / 505 70 37 Fax 0 44 21 / 99 23 79

Bremerhaven

27570 Bremerhaven, Bartelstraße 1

Kapt. U. Küßner (PSCO-S)

Tel. 04 71 / 922 05 21 Mobil 0171 / 882 70 63 Fax 04 71 / 922 05 23

Kapt. M. Lestin (S)

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

24226 Heikendorf, Rührsbrook 47

Kapt. A. Conradi (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 (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 (S)

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

Brunsbüttel

25541 Brunsbüttel, Theodor-Heuss-Ring 20

Kapt. H. Nickel (S)

Tel. 048 52 / 542 23 Mobil 0171 / 607 53 44 Fax 0 48 52 / 542 24

Lübeck

23560 Lübeck, Kronsforder Allee 130

Kapt. Chr. Frömmel (S)

Tel. 04 51 / 396 82 43 Mobil 0171 / 607 53 55 privat 04 51 / 514 70 Fax 04 51 / 396 83 43

Rostock

18057 Rostock, Doberaner Straße 47

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

Kapt. W. Schmidt (S)

Tel. 03 81 / 454 93 42 Mobil 0171 / 607 53 52 Dipl.-Ing. W. Töpelt (M)

Tel. 03 81 / 454 93 41 Mobil 0171 / 607 53 53

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

Tel. 03 81 / 454 93 44 Mobil 0171 / 505 70 42

Dipl.-Ing. B. Seifert (M)

Tel. 03 81 / 454 93 44 Mobil 0171 / 505 70 35

Stralsund

18439 Stralsund, Philipp-Julius-Weg 1

Kapt. S. Schmidt (S)

Tel. 0 38 31 / 70 37 43 Mobil 0171 / 607 53 50 Fax 0 38 31 / 70 37 44

Wolgast

17438 Wolgast, Hafenstraße 13

Kapt. H. Gentz (S)

Tel. 0 38 36 / 20 01 83 Mobil 0171 / 607 53 51 Fax 0 38 36 / 200 185

Seeärztlicher Dienst

Leitung

Dr. med. Bernd-Fred Schepers Leitender Arzt

Tel. 040 / 361 37-350

Vertretung

Dr. med. Philipp Langenbuch

Tel. 040 / 361 37-334

Verwaltungsleiter

Jörg Labrenz

Tel. 040 / 361 37-365

Sekretariat

Kolinda Cinfe Marina Staude

Tel. 040 / 361 37-350 Tel. 040 / 361 37-340

Die Liste der Ärzte, die Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durchführen, finden Sie unter : www.bg-verkehr.de/dienststelleschiffssicherheit/seeaerztlicher-dienst/ermaechtigte-aerzte

Anerkennung von Befähigungsnachweisen

Umschreibung von Befähigungsnachweisen der Marine in Befähigungsnachweise nach dem STCW-Übereinkommen

Zertifikat	Voraussetzungen für die Umschreibung
SGU (STCW 95)	 Erste Hilfe 6 Monate Fahrtzeitnachweis (Marine oder Handelsschifffahrt) Marinelehrgang: Schiffssicherungstruppführer oder Schiffssicherungsgruppenführer oder Leiter am Einsatzort oder Schadensabwehr für Offiziere Kopie des Personalausweises
AFF (STCW 95)	 SGU Marinelehrgang: Schiffssicherungsgruppenführer oder Schadensabwehr für Offiziere 12 Monate Fahrtzeitnachweis innerhalb der letzten 5 Jahre, wenn der Lehrgangsabschluss länger als 5 Jahre zurückliegt Kopie des Personalausweises
RB (STCW 95)	 SGU Lehrgangszeugnis "Rettungsbootmann Marine" Teilnahmebescheinigung "Einweisung in ein Freifallboot" 12 Monate Fahrtzeitnachweis innerhalb der letzten 5 Jahre, wenn der Lehrgangsabschluss länger als 5 Jahre zurückliegt Kopie des Personalausweises
SBB (STCW 95)	 SGU Lehrgangszeugnis "Rettungsbootmann Marine" mit Vermerk für schnelle Bereitschaftsboote Teilnahmebescheinigung "Einweisung in ein Freifallboot" 12 Monate Fahrtzeitnachweis innerhalb der letzten 5 Jahre, wenn der Lehrgangsabschluss länger als 5 Jahre zurückliegt Kopie des Personalausweises

SGU = Sicherheitsgrundausbildung

RB = Rettungsbootmann

AFF = Feuerschutz (fortschrittliche Brandbekämpfung)
SBB = Rettungsbootmann für schnelle Bereitschaftsboote

Erste Hilfe = Ausbildung innerhalb der letzten 5 Jahre (mind. 8 Doppelstunden):

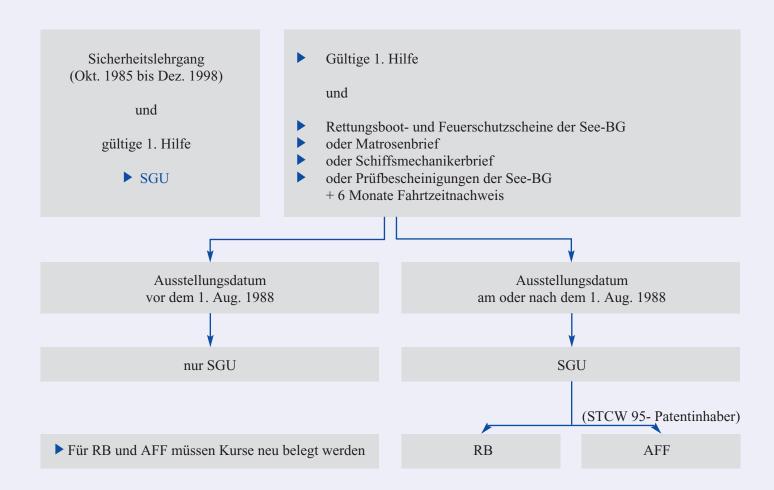
- nach BGV A 1

- nach § 19 Abs. 2 Fahrerlaubnisverordnung

- medizinischer Lehrgang für Schiffsoffiziere gemäß

§ 2 Abs. 3 Krankenfürsorgeverordnung

Umschreibung alter ziviler Befähigungsnachweise (außer Marine) in Befähigungsnachweise nach dem STCW-Übereinkommen



SGU = Sicherheitsgrundausbildung
RB = Rettungsbootmann
AFF = Feuerschutz (fortschrittliche Brandbekämpfung)
SBB = Rettungsbootmann für schnelle Bereitschaftsboote
1. Hilfe = nicht älter als 5 Jahre und 8 Doppelstunden umfassend

Ausbildung im Schiffssicherungsdienst

Ausbildung im Schiffssicherungsdienst nach dem STCW-Übereinkommen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung hat die See-Berufsgenossenschaft (ab 01.01.2010: Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr) beauftragt, die Ausbildung im Sicherheitsdienst nach STCW 95 Regel VI / 1 bis Regel VI / 3 in Deutschland zu überwachen und entsprechende Befähigungsnachweise über die Einführungs- und Sicherheitsgrundausbildung und Unterweisung für alle Seeleute, als Ret-

tungsbootmann für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote und schnelle Bereitschaftsboote, sowie in fortschrittlicher Brandbekämpfung auszustellen.

Nur folgende Ausbildungsstätten haben eine Genehmigung der See-Berufsgenossenschaft (ab 01.01.2010: Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr) zur Durchführung von Lehrgängen:

	SGU	RB	SBB	AFF
AFZ Schifffahrt + Hafen Alter Hafen Süd, 18069 Rostock Tel.: 03 81 / 80 17 300	x	Х	x	х
Gemeinsame Gesellschaft Trainingszentrum "Emsstrom" mbH Handelshafen, 26789 Leer Tel.: 04 91 / 97 91 880	х	x		х
Institut für Sicherheitstechnik / Schiffssicherheit e.V. Friedrich-Barnewitz-Str. 3, 18119 Rostock-Warnemünde Tel.: 03 81 / 519 62 02				х
ma-co (maritimes competenzcentrum) e.V. Köhlbranddeich 30, 20457 Hamburg Tel.: 040 / 756 08 20	х	х		х
Maritimes Kompetenzzentrum gGmbH An der Weinkaje 1, 26931 Elsfleth Tel.: 0 44 04 / 989 54-0	х	x		х
M.S.T.I. Maritime Safety Training Institute Capt. RM. Dietzler Marienstraße 36a, 27472 Cuxhaven Tel.: 0 47 21 / 462 69	x	x	x	x
Privatschule für Navigation und Sicherheit DiplIng. J. A. Schröer Brunnenaue 12, 18551 Sagard Tel.: 03 83 02 / 38 35	x	x		x
Schleswig-Holsteinische Seemannsschule Wiekstraße 3a, 23570 Lübeck-Travemünde Tel.: 0 45 02 / 515 20	x	x	x	х

SGU = Sicherheitsgrundausbildung und Unterweisung

RB = Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote

SBB = Rettungsbootmann für schnelle Bereitschaftsboote

AFF = Ausbildung in fortschrittlicher Brandbekämpfung

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

Die jeweils aktuelle Übersicht finden Sie unter: www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/stcw95

Impressum

Herausgeber BG Verkehr

Ottenser Hauptstraße 54

22765 Hamburg

Redaktion Christian Bubenzer

Dorothee Pehlke

Gestaltung Beisner Druck

Fotos

Hafen Hamburg – D. Hasenpusch Hamburg Süd, NSB, Stefan Albrecht, Michael Ender,

Kirk Williams, See-BG, pixelio.de

Erscheinungsdatum Oktober 2010

