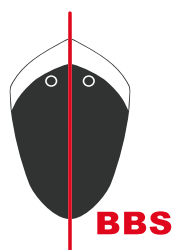




BBS JAHRESBERICHT 2012



Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.



Inhaltsverzeichnis

Seite

I.	Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin	4
1.	Berufsausbildungsverhältnisse	4
1.1	Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse	4
1.2	Bestehende Berufsausbildungsverhältnisse	5
1.3	Vorzeitig gelöste Berufsausbildungsverhältnisse	6
1.4	Ausbildende Reedereien und Ausbildungsstätten	7
1.5	Ausbildungsplatzsituation	9
2.	Berufsausbildung außerhalb der Ausbildungsstätte „Schiff“	10
2.1	Überbetriebliche Ausbildung	10
2.2	Berufsschulunterricht	10
3.	Prüfungen	11
3.1	Prüfungsteilnehmer	11
3.2	Prüfung zum und Beschäftigung als Schiffsmechaniker	12
3.3	Berufsziele der Auszubildenden nach bestandener Abschlussprüfung	13
4.	Ausbildungsberatung und Ausbildungskontrolle der betrieblichen Ausbildung	14
4.1	Bord- und Reedereibesuche, Besuche an Berufsschulen	14
4.2	Ausbildungsbezogener Einsatz der Auszubildenden	15
4.3	Maßnahmen zur Verbesserung der Ausbildungsqualität	16
5.	Rahmenbedingungen für den Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker	16
5.1	Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt	16
5.2	Anpassung der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung	17
5.3	Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens	19
II.	Berufliche Weiterbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin	20
1.	Teilnehmer an einem Ergänzungslehrgang	20
III.	Ausbildung als nautischer/technischer Offiziersassistent/in	20
IV.	Zertifizierung der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.	20
1.	Anwendung eines Qualitätsmanagementsystems (QMS)	20
V.	Verschiedenes	21
1.	Informationsleistungen der BBS e.V.	21
2.	Aussichten	21
VI.	Anlage Statistiken	

1. Berufsausbildungsverhältnisse

1.1 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse

Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge und Berufsanfänger

Im Zeitraum vom 01.01.2012 bis zum 31.12.2012 wurden **187 neue Ausbildungsverhältnisse** (Vorjahr: 255) mit 47 Reedereien (61) abgeschlossen, davon wurden 11 (12) Verträge vorzeitig gelöst. Die Anzahl der am 31.12.2012 bestehenden neuen Verträge betrug **176** und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert von 243. Einschließlich der Offiziersassistenten (vgl. Kapitel III) wurden im Jahre 2012 von der Berufsbildungsstelle insgesamt 319 Berufsanfänger betreut, im Jahr 2011 waren es insgesamt 434.

Von den 176 neuen Ausbildungsverhältnissen konnte bei 50 Ausbildungsverhältnissen aufgrund einer entsprechenden Vorbildung die Ausbildungsdauer von 36 auf 30 Monate verkürzt werden.

Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach schulischer Vorbildung der Auszubildenden (vgl. Tabelle 1)

Der Anteil der Auszubildenden mit Realschulabschluss sowie mit Hochschul- oder Fachhochschulreife blieb 2012 auf gleichbleibendem Niveau. Der Anteil der Auszubildenden mit Hauptschulabschluss ist auch in diesem Jahr fast gleichbleibend geblieben.

Tabelle 1: Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach schulischer Vorbildung der Auszubildenden 2007 - 2012

Ausbildungsverhältnisse neu		davon abgeschlossen von Auszubildenden mit ...					
Jahr		Hauptschulabschluss		Realschulabschluss		Hochschul- oder Fachhochschulreife	
2007	345	42	12,2 %	162	46,9 %	141	40,9 %
2008	308	29	9,0 %	145	47,0 %	134	44,0 %
2009	257	34	13,0 %	128	50,0 %	95	37,0 %
2010	230	25	11,0 %	111	48,0 %	94	41,0 %
2011	243	23	9,0 %	114	47,0 %	106	44,0 %
2012	176	18	10,0 %	74	42,0%	84	48,0 %

Im Jahr 2012 haben nach Angaben des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) 220 (237) Praxissemesterstudenten (Neueinsteiger) ihre Ausbildung an einer seefahrtbezogenen Fachhochschule begonnen. Die Anzahl der Berufsanfänger in den Berufsfachschulen zum „Schiffsbetriebstechnischen Assistenten“ betrug 36 (43). Die geplanten dualen Studiengänge „Schiffsbetriebstechnik/Schiffsmechaniker“ sowie „Nautik/Schiffsmechaniker“ konnten aufgrund der geringen Nachfrage auch 2012 nicht durchgeführt werden.

1.2 Bestehende Berufsausbildungsverhältnisse

Auszubildende im 1. bis 3. Ausbildungsjahr

Am 31.12.2012 befanden sich 575 (656) Auszubildende in einem Berufsausbildungsverhältnis nach der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung (SMAusbV), davon 169 (228) im 1. Ausbildungsjahr, 196 (197) im 2. Ausbildungsjahr und 210 (231) im 3. Ausbildungsjahr. Der Anteil der weiblichen Auszubildenden blieb 2012 konstant bei 5 %.

Insgesamt ging die Zahl der Auszubildenden um ca. 14 % gegenüber dem Vorjahr zurück.

Auszubildende nach Bundesländern (vgl. Tabelle 2)

Auch 2012 weicht die Verteilung der Auszubildenden nach Betriebssitz der ausbildenden Reederei von der Verteilung der Auszubildenden nach besuchter Berufsschule ab.



Tabelle 2: Auszubildende nach Bundesländern 2011 bis 2012

	Auszubildende nach Sitz der ausbildenden Reederei				Auszubildende nach besuchter Berufsschule			
	2011		2012		2011		2012	
Mecklenburg-Vorpommern	32	4,9 %	29	5,04 %	241	33,4 %	175	29,71 %
Schleswig-Holstein	57	8,7 %	55	9,57 %	250	34,7 %	232	39,39 %
Hamburg	276	42,1 %	243	42,26 %	-	-	-	-
Bremen	57	8,7 %	55	9,57 %	-	-	-	-
Niedersachsen	234	35,6 %	192	33,39 %	230	31,9 %	182	30,90 %
Ausland	-	-	1	0,17 %	-	-	-	-
Insgesamt	656	100%	575	100%	721	100%	589	100 %

1.3 Vorzeitig gelöste Berufsausbildungsverhältnisse

Vertragsauflösungen

Im Berechnungsjahr 2012 wurden insgesamt 36 Ausbildungsverträge vorzeitig gelöst, davon 25 Verträge im 1. Ausbildungsjahr, 9 Verträge im 2. Ausbildungsjahr und 2 Verträge im 3. Ausbildungsjahr. Insgesamt konnten davon 3 aufgehobene Ausbildungsverhältnisse (Insolvenz) bei anderen Reedereien fortgeführt werden. In der Probezeit wurden 12 Verträge (13) vorzeitig gelöst.

Auflösungsquote der Ausbildungsverhältnisse (vgl. Tabelle 3)

Die Auflösungsquote der in den Jahren 2007 bis 2012 neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse betrug durchschnittlich ca. 15 Prozent und lag damit unter der durchschnittlichen Auflösungsquote außerhalb der Seeschifffahrt von ca. 22 Prozent. Ein direkter Vergleich aus dem Berufsbildungsreport lag für 2012 noch nicht vor.



Tabelle 3: Auflösungsquote der neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse 2007 bis 2012

Jahr	Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse insgesamt	davon aufgelöst im ... Ausbildungsjahr			Auflösungsquote	
		1.	2.	3.	in der Seeschifffahrt	außerhalb der Seeschifffahrt *
2007	364	9,1 %	3,6 %	1,4 %	14,1 %	-
2008	326	10,0 %	2,2 %	2,2 %	14,4 %	21,5 %
2009	279	12,2 %	3,9 %	1,8 %	17,9 %	22,1 %
2010	239	5,4 %	5,1 %	0,9 %	11,4 %	23,0 %
2011	255	10,6 %	3,1 %	2,7 %	16,4 %	-
2012	187	10,6%	3,1%	2,8 %	16,5%	-

*) Quelle: Berufsbildungsbericht 2012 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung. Es lagen keine neueren Zahlen vor.

1.4 Ausbildende Reedereien und Ausbildungsstätten

Als Ausbildungsschiffe waren am 31.12.2012 insgesamt 559 Schiffe (608) von 88 (93) Reedereien als Ausbildungsstätten anerkannt. An der Berufsausbildung waren 83 (90) Reedereien mit 575 (656) Auszubildenden beteiligt. Tabelle 4 zeigt die Verteilung der ausbildenden Reedereien nach Einsatzgebiet.



Tabelle 4: Ausbildende Reedereien mit Sitz in Deutschland nach Einsatzgebiet 2011 bis 2012

Einsatzgebiete	Ausbildende Reedereien		Auszubildende	
	31.12.2011	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2012
Internationale Seeschifffahrt	67	61	542	468
Bäderschifffahrt	6	6	28	32
Behörden	17	16	86	75
Gesamt	90	83	656	575



1.5 Ausbildungsplatzsituation

1.5.1 Ausbildungsplatznachfrage

Laut Angaben der Zentralen Heuerstelle Hamburg (ZHH) nahm 2012 die Anzahl der Bewerbungen für eine Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker ab. Die Ausbildungsplatznachfrage lag auch 2012 etwas über dem Ausbildungsplatzangebot. Nach Erkenntnissen der BBS e.V. und der ZHH kamen im Berichtsjahr durchschnittlich ca. 5-10 Bewerbungen auf einen angebotenen Ausbildungsplatz für die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker.

1.5.2. Ausbildungsplatzangebot und Ausbildungsplatzkapazität (vgl. Tabelle 5)

Insgesamt bewarben sich 178 (261) junge Menschen über die ZHH. In 2012 konnten 15 (25) Bewerber nicht vermittelt werden. Gründe für die Nichtvermittlung waren neben den fehlenden Ausbildungsplatzkapazitäten u. a. auch ein zu hohes Alter, schlechte Zeugnisse sowie der zu späte Eingang der Bewerbungen (nach September).

Im Jahr 2012 wurden 183 Anträge zur Förderung der Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker bei der BBS e.V. bearbeitet. Die Ausbildung wird durch ausbildungsbezogene Finanzbeiträge vom Bund (25.500 € pro Ausbildungsplatz) und zusätzlich vom Verband Deutscher Reeder (12.000 € pro Ausbildungsplatz für VDR-Mitglieder) gefördert. Die Voraussetzungen dafür werden in den „Richtlinien des Bundes zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt“ jährlich neu festgelegt.

Tabelle 5: Zur Verfügung stehende Ausbildungsstätten 2011 und 2012

Betriebssitz der ausbildenden Reederei	Reedereien mit anerkannten Ausbildungsschiffen			Vertragschließende Reedereien mit Ausbildungsschiffen*		
	Reedereien	Schiffe		Reedereien	Schiffe	
		Gesamt	davon ausl.		dt. Flagge	ausl. Flagge
Mecklenburg-Vorpommern	6	35	2	5	34	2
Schleswig-Holstein	15	54	7	15	54	7
Hamburg	22	190	20	21	189	20
Bremen	10	49	8	9	48	8
Niedersachsen	35	231	85	33	229	84
Ausland	-	-		-	-	
Summe 2012	88	559	122	83	554	121
Summe 2011	93	608	130	90	605	129

(*) Reedereien mit mind. einem Vertragsabschluss in den letzten 3 Jahren

2. Berufsausbildung außerhalb der Ausbildungsstätte „Schiff“

2.1 Überbetriebliche Ausbildung

In der Zeit vom 01.01. bis 31.12.2012 nahmen insgesamt 331 Auszubildende an einer überbetrieblichen Ausbildung teil (vgl. Tabelle 6). Davon absolvierten 189 Auszubildende die überbetriebliche Ausbildung in der Brandabwehr und Rettung und 142 Auszubildende die überbetriebliche Ausbildung in der Metallbearbeitung.

Tabelle 6: Teilnehmer an überbetrieblicher Ausbildung 2010 bis 2012

Überbetriebliche Ausbildungsstätten	Teilnehmer / Auszubildende			Insgesamt 2012	Insgesamt 2011	Insgesamt 2010
	Metallbearbeitung		Brandabwehr und Rettung			
	7 Wochen	zus. Ausbild.				
Rostock	44	2	79	125	123	192
Lübeck-Travemünde	34	2	80	116	126	107
Elsfleth	31	-	30	61	63	84
Andere*	19	10	-	29	30	28
Gesamt	128	14	189	331	342	411

* z. B. betriebseigene Einrichtungen

2.2 Berufsschulunterricht

Mit 589 Auszubildenden, die im Jahr 2012 einen der Schulzeitblöcke an den drei seefahrtbezogenen Berufsschulen besuchten, ging die Anzahl um 18% im Vergleich zum Vorjahr zurück.

Tabelle 7: Auszubildende nach besuchter Berufsschule 2010 bis 2012

Seefahrtbezogene Berufsschulen	Auszubildende/Schüler			Insgesamt 2012	Insgesamt 2011	Insgesamt 2010
	1. SZBL	2. SZBL	3. SZBL			
Rostock	43	61	71	175	241	303
Lübeck-Travemünde	64	81	87	232	250	270
Elsfleth	44	79	68	182	230	211
Gesamt	151	212	226	589	721	784

3. Prüfungen

3.1 Prüfungsteilnehmer

Teilnehmer an der Abschlussprüfung nach Prüfungserfolg

In der Zeit vom 01.01. bis 31.12.2012 nahmen 223 Auszubildende an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker teil, davon 214 (96 %) mit Erfolg. Diese Erfolgsquote liegt in etwa bei der des Vorjahres. Der Bundesdurchschnitt lag lt. Berufsbildungsbericht 2012 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung seit dem Jahr 2008 insgesamt bei ca. 90 %.

Für besondere Leistungen während der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker wurden dieses Jahr 20 (15) Auszeichnungen an die jeweiligen Auszubildenden von verschiedenen Reedereien vergeben.

Teilnehmer an der Zwischenprüfung

Die Anzahl der Auszubildenden, die im Zeitraum des Berichtsjahres an einer Zwischenprüfung teilgenommen hatten, betrug 223.

Prüfungsteilnehmer und Prüfungsorte (vgl. Tabelle 8)

Im Jahr 2012 betrug die Gesamtzahl der Teilnehmer an den Zwischen- und Abschlussprüfungen 425.

Sie lag damit unter dem Wert des Vorjahres.

Bei Zwischen- und Abschlussprüfungen pro Prüfungsstandort im Jahr lag die durchschnittliche Anzahl der Teilnehmer pro Prüfung in Rostock bei ca. 28, in Lübeck-Travemünde bei ca. 44 und in Elsfleth bei ca. 34 Auszubildenden.

Tabelle 8: Prüfungsteilnehmer nach Prüfungsort 2010 bis 2012

Prüfungsort	Prüfungsteilnehmer insgesamt			Davon Teilnehmer an der....					
				Abschlussprüfung			Zwischenprüfung		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Rostock	239	170	112	133	107	60	106	63	52
Lübeck-Travemünde	200	188	176	101	108	91	99	80	85
Elsfleth	122	153	137	63	73	72	59	80	65
Gesamt	561	511	425	297	288	223	264	223	202

3.2 Prüfung zum und Beschäftigung als Schiffsmechaniker

Im Jahr 2012 konnten insgesamt 218 Schiffsmechanikerbriefe nach erfolgreich abgelegter Prüfung ausgestellt werden (vgl. Tabelle 9).

Die hier angegebene Anzahl der beschäftigten Schiffsmechaniker sind statistische Angaben der Knappschaft Bahn-See.



Tabelle 9: Prüfung zum Schiffsmechaniker und Beschäftigung als Schiffsmechaniker 2008 bis 2012

Erworbene Schiffsmechanikerbriefe aufgrund einer....					Beschäftigte Schiffsmechaniker (deutsche und ausländische Seeleute)*	
Jahr	Berufsausbildung	beruflichen Umschulung	gleichwertigen Ausbildung	Gesamt		
2008	276	7	-	283	31.12.2008	623
2009	256	17	-	273	31.12.2009	624
2010	278	15	-	293	31.1.2.2010	621
2011	279	10	-	289	31.12.2011	556
2012	214	4	-	218	31.12.2012	526

* Quelle: Statistische Auswertung zum seemännischen Personal der Knappschaft Bahn-See (ohne Fischerei)

3.3 Berufsziele der Auszubildenden nach bestandener Abschlussprüfung

Von denen im Jahre 2012 nach ihren Berufszielen befragten Auszubildenden im dritten Schulzeitblock wollten ca. 50 % davon erst als Schiffsmechaniker tätig werden und anschließend eine Fach- oder Fachhochschule besuchen. Insgesamt planen 10 % aller Befragten einen Berufswechsel.



Tabelle 10: Berufsziele nach bestandener Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker 2009 bis 2012

	Befragte Teilnehmer im 3. SZB	Tätigkeit als Schiffsmechaniker	Tätigkeit als Schiffsmechaniker dann Weiterbildung zum Schiffsoffizier	Weiterbildung zum nautischen Schiffsoffizier		Weiterbildung zum technischen Schiffsoffizier		Berufswechsel
				FS*	FH**	FS*	FH**	
2009	274	5 %	49 %	15 %	8 %	8 %	8 %	7 %
2010	283	9 %	47 %	14 %	11 %	9 %	6 %	4 %
2011	293	7 %	49 %	11 %	9 %	6 %	9 %	9 %
2012	209	5 %	50 %	14 %	6%	8 %	7 %	10 %

* Fachschule ** Fachhochschule

Auch 2012 war die Ausbildung zum Schiffsmechaniker wieder eine der wesentlichen Einstiegsmöglichkeiten, um die Laufbahn in der Seeschifffahrt zu beginnen. So planen etwa 80% der jungen Menschen, die eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker erfolgreich abschließen konnten, ihren weiteren Werdegang als nautischer oder technischer Schiffsoffizier. Trotz der wirtschaftlichen Situation bestehen für diese jungen Menschen auch weiterhin gute Aussichten auf eine spätere Anstellung als Schiffsoffizier.

4. Ausbildungsberatung und Ausbildungskontrolle der betrieblichen Ausbildung

4.1 Bord- und Reedereibesuche, Besuche an Berufsschulen durch die Ausbildungsberater

Die Anzahl der Bord-, Reederei- und Schulbesuche konnte in etwa auf dem Niveau des Vorjahres gehalten werden. Der Schwerpunkt der Bordbesuche lag bei den Schiffen, die Häfen im Nord- und Ostseebereich anliefen. Eine der wesentlichen Aufgaben für die BBS e.V. lag auch in diesem Berichtsjahr in der Information und Unterstützung der Ausbilder an Land und an Bord sowie der Auszubildenden. Daher hatte der ständige Austausch mit den Ausbildern an Land und an Bord eine hohe Priorität.

Deutlich gesteigert wurde im Berichtsjahr die Teilnahme an verschiedenen Berufs- und Informationsmessen. Hierbei handelte es sich u. a. um spezielle Veranstaltungen zur Berufsausbildung und allgemeine Informationsmessen für die Ausbildung in der Seeschifffahrt, die in enger Abstimmung mit dem VDR durchgeführt wurden.

Des Weiteren nahmen die Ausbildungsberater auch an Veranstaltungen diverser Reedereien teil, bei denen z. B. die Auszubildenden mit den Angehörigen zur Vertragsunterzeichnung im Reedereisitz eingeladen wurden. Sonstige Besuche fanden u. a. zur Anerkennung und Überprüfung möglicher überbetrieblicher Ausbildungsstätten statt.

Tabelle 11: Bord- und Reedereibesuche, Besuche an Ausbildungsstätten, Prüfungen und sonstige Außendienste der Ausbildungsberater (AB) 2010 bis 2012

		2010	2011	2012
Außendienste Gesamt		309	294	288
davon	Bordbesuche	72	69	68
	Reedereibesuche	105	95	86
	Prüfungen / Prüfungstage	64	71	66
	Schulzeitblockbesuche und berufliche Weiterbildungslehrgänge für Schiffsmechaniker	47	40	38
	Sonstige Außendienste	7	6	5
	Berufs- und Informationsveranstaltungen	14	13	25
Durchschnittliche Außendienste pro AB		103	98	96

4.2 Ausbildungsbezogener Einsatz der Auszubildenden

Grundlagen zur Bewertung des ausbildungsbezogenen Einsatzes sind die von den Auszubildenden geführten Berichtshefte. Im Berichtsjahr wurden 96 % Prozent der Berichtshefte der Auszubildenden, die in dieser Zeit den zweiten Schulzeitblock besuchten, ausgewertet.

Ergebnis dieser Auswertung:

Der Anteil der Fälle, in denen die Zeitrictwerte nach dem Ausbildungsrahmenplan jeweils anteilig **mit mindestens 75 % zum Zeitpunkt der Zwischenprüfung** erfüllt wurden, veränderte sich gegenüber dem Vorjahr wie folgt:

in der Metallbearbeitung von 84 % auf 86 %

im Maschinenbetrieb blieb es bei 97 %

im Brückenbetrieb von 82 % auf 83 %

im Ladungsbetrieb von 97 % auf 98 %

in der Brandabwehr und Rettung von 94 % auf 90 %

Tabelle 12: Ausbildungsbezogener Einsatz der Auszubildenden 2011 und 2012

Ausbildungs- und Einsatzbereiche	Jahr	Anzahl der Auswertungen der Einsatzzeiten	davon wurden die Zeitrictwerte nach SMAusbV erfüllt mit einem Anteil von...			
			49 % o. weniger	50 % - 74 %	75 % - 99 %	100 % o. mehr
Metallbearbeitung	2011	212	0%	15 %	38 %	47 %
	2012	185	0%	14 %	28 %	58 %
Maschinenbetrieb	2011	223	0 %	3 %	6 %	91 %
	2012	196	0 %	4 %	13 %	83 %
Brückenbetrieb	2011	223	6 %	12 %	10 %	72 %
	2012	196	6 %	11 %	17 %	66 %
Ladungsbetrieb	2011	182	1 %	2 %	1 %	96 %
	2012	167	1 %	1 %	2 %	96%
Brandabwehr und Rettung	2011	223	0 %	6 %	22 %	72 %
	2012	196	2 %	8 %	15 %	75 %

In den Fällen, in denen die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. eine deutliche Unterschreitung der Zeitrictwerte nach der SMAusbV zum Zeitpunkt der Zwischenprüfung feststellte, wurden Korrekturmaßnahmen eingeleitet, um die Ausbildungsmängel in der verbleibenden Ausbildungsdauer ausgleichen zu können. Hierbei wurde für den Auszubildenden ein spezieller betrieblicher Ausbildungsplan erstellt. Hierbei wurden von der BBS e.V., in Abstimmung mit der ausbildenden Reederei, Lösungsvorschläge zum weiteren Ausbildungsverlauf erarbeitet.

4.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Ausbildungsqualität

4.3.1 Ausbildung der Ausbilder

Die mit der Berufsausbildung beauftragten Ausbilder sollten für ihre verantwortungsvolle Ausbildertätigkeit gut vorbereitet sein. Die notwendigen berufs- und arbeitspädagogischen Qualifikationen weisen Schiffsoffiziere in der Regel durch die an den Fachschulen bzw. Fachhochschulen erworbenen Kenntnisse nach. Neben den Anforderungen nach der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung und den Richtlinien des Bundes für die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als Offiziersassistent, sollten die Ausbilder an Bord auch über die weiteren Möglichkeiten zur Ausbildung (u. a. Praxissemester, Seiteneinsteiger) informiert sein.

Daneben gelten für die Ausbilder an Bord auch die besonderen Vorschriften des Berufsbildungsgesetzes zur persönlichen und fachlichen Eignung. Nach der SMAusbV müssen mindestens zwei deutschsprachige Ausbilder an Bord der von der BBS e.V. anerkannten Ausbildungsschiffe sein und die Zahl der Auszubildenden soll in einem angemessenen Verhältnis zur Zahl der Ausbildungsplätze und der an Bord beschäftigten Fachkräfte stehen.

Unabhängig von den internationalen Vorgaben für die Seefahrtausbildung durch das Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in der jeweils geltenden Fassung (STCW-Übereinkommen), basiert die Ausbildung am maritimen Standort Deutschland auch auf dem dualen System. Um weiterhin erfolgreich nach diesem dualen System auszubilden, müssen betriebliche und schulische Ausbildung wie ein Zahnrad zusammenwirken. Zur weiteren Steigerung der Ausbildungsqualität sollten die Ausbilder im Rahmen ihrer Ausbildung an den Fach- und Fachhochschulen sowie durch Weiterbildungsmaßnahmen nachhaltiger auf die Tätigkeit vorbereitet werden.

Hierfür bieten sich modulare Schulungen an den Fach- und Fachhochschulen an. Diese Module, die auf den vorhandenen Lehrplänen aufbauen sollten, schließen mit einer speziellen Ausbildereignung für die Seeschifffahrt ab.

In Zusammenarbeit mit der Staatlichen Seefahrtsschule Cuxhaven wurde von der BBS e.V. ein erstes Modul entwickelt, welches den gestiegenen Anforderungen der Ausbildung an Bord gerecht wird. In einem Pilotlehrgang konnten sich die ersten Schüler des Fachschullehrganges „Leiter/Leiterin der Maschinenanlage“ freiwillig und zusätzlich zu den Pflichtstunden, zum „Ausbilder in der Seeschifffahrt“ qualifizieren.

Während der Semesterabschlussveranstaltung am 20.07.2012 bekamen die erfolgreichen Absolventen die Urkunde „Ausbilder in der Seeschifffahrt“ von der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. überreicht.

Weiterhin bieten sich auch interne Schulungen für die Ausbildungsreedereien an. Die BBS e.V. wird auch zukünftig alle Maßnahmen unterstützen und über die Ausbildung informieren. Der von der BBS e.V. herausgegebene und aktualisierte Leitfaden zur Planung und Durchführung der Ausbildung zum Schiffsmechaniker soll den Ausbildern an Bord/Land als weitere Unterstützung dienen. Neben diesem Leitfaden stellt die BBS e.V. auch alle Ausbildungsunterlagen für die Ausbilder- und Ausbilderinnen in einem gesonderten Ordner zur Verfügung.

4.3.2. Ausweitung der überbetrieblichen Ausbildung

Die von der BBS e.V. anerkannten überbetrieblichen Ausbildungsmaßnahmen für die Ausbildungsbereiche der Metallbe- und verarbeitung sowie in der Brandabwehr und Rettung werden weiterhin von den Ausbildungsreedereien entsprechend angenommen (s. Tabelle 6). Die hierfür anerkannten überbetrieblichen Ausbildungsstätten (Land) sollen dabei nur die im begrenzten Rahmen der an Bord zu vermittelnden Praxisausbildung ersetzen.

Eine Ausweitung der überbetrieblichen Ausbildung auf andere Ausbildungsinhalte in der Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker ist aufgrund internationaler Vorgaben für die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit an Bord nicht weiter möglich.

5. Rahmenbedingungen für den Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker

5.1 Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt

Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland

Das Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt, kurz Maritimes Bündnis, verfolgt neben der vertrauensvollen Zusammenarbeit folgende wesentliche Ziele:

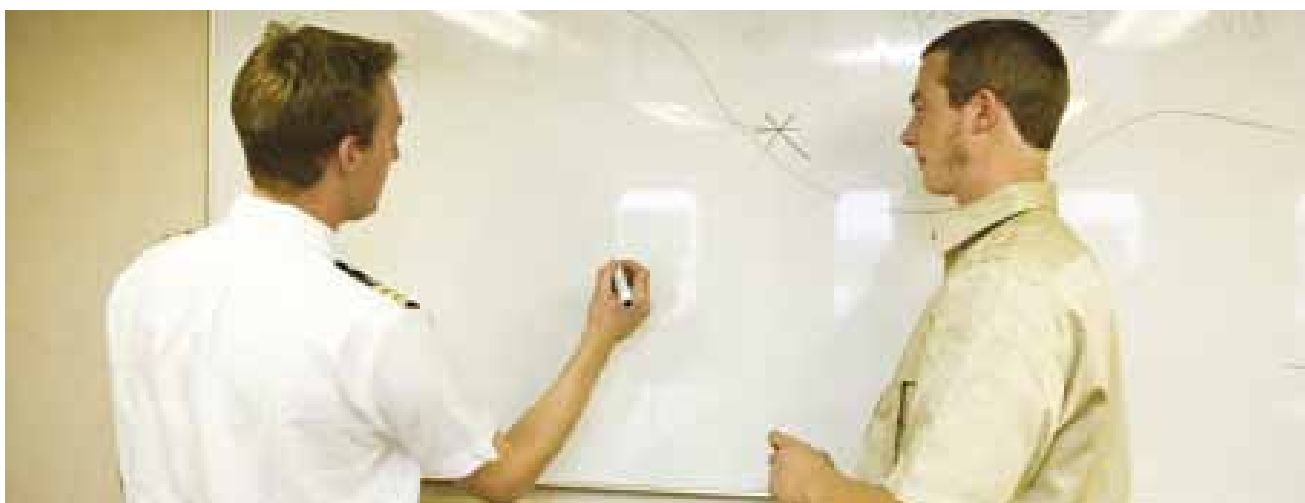
- Initiativen zur Eindämmung der anhaltenden Ausflaggung deutscher Handelsschiffe und der damit verbundenen Arbeitsplatzverluste für deutsche Seeleute sowie maßgebliche Schritte zur Lösung des Nachwuchsproblems.
- Schaffung einer mittel- bis langfristig tragfähigen Grundlage zur Sicherung von internationaler Wettbewerbsfähigkeit, Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt.

Unter der Zusage einer finanziellen Beteiligung der Reeder und dem Willen der Küstenländer, auch weiterhin bedarfsge- rechte Ausbildungskapazitäten für den seemännischen Nachwuchs zur Verfügung zu stellen, kann die Zukunftsfähigkeit des maritimen Standortes Deutschland langfristig gesichert werden. Dabei haben sich die deutschen Reeder zur Aufga- be gemacht, durch eine auf privatrechtlicher Basis ins Leben gerufene Einrichtung, die Ausbildung, Qualifikation und Fortbildung von Seeleuten zu fördern, die auf in inländischen Schiffsregistern eingetragenen Seeschiffen beschäftigt sind. Dafür wurde von allen Partnern des Maritimen Bündnisses ein zukunftsfähiges Modell zur Förderung entwickelt. Grundlage dieses Modells ist die Errichtung einer Stiftung zur Förderung des Schifffahrtsstandortes Deutschland. Die Aufgaben dieser Stiftung wurden im geänderten § 7 Flaggenrechtsgesetz festgelegt. Danach ist vorgesehen, dass auf dem jeweiligen Seeschiff, das zukünftig nach § 7 Flaggenrechtsgesetz eine Genehmigung zur Ausflaggung beim Bundes- amt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) beantragt und dann ausflaggt, für einen in Abhängigkeit von der Größe des Seeschiffes festgelegten Zeitraum ein Ausbildungsplatz ständig besetzt zu halten ist (Primärverpflichtung). Diese Verpflichtung dient als Ausgleich für die durch die Ausflaggung hervorgerufenen Nachteile für den Standort Deutschland. Als Ausbildung im Sinne der Primärverpflichtung gilt die Ausbildung von Schiffsmechanikern und die praktische Aus- bildung und Seefahrtzeit als nautische oder technische Offiziersassistenten. Im Fall einer Nichterfüllung der gesamten Ausbildungsverpflichtung kommt die Sekundärverpflichtung zum Tragen. Dieses bedeutet, dass mit der Ausflaggung und der Zahlung eines Ablösebeitrages an die Stiftung die Primärverpflichtung ersetzt wird.

Die auf diese Weise erhobenen Mittel sollen zukünftig von der Stiftung für Ausbildung und Qualifizierung des seemän- nischen Personals eingesetzt werden. Neben der Ausbildungsplatzförderung für die Schiffsmechaniker und Offiziersas- sistenten sollen langfristig auch die notwendigen Seefahrtzeiten der Nachwuchsoffiziere bis zum Erlangen der Befähigungszeugnisse (Managementlevel) gefördert werden.

Alle Partner zeigen sich bereit, die Kooperationen im Rahmen des maritimen Clusters fortzusetzen und das Maritime Bündnis weiter zu entwickeln. Die seemännische Ausbildung sorgt für maritime Schlüsselqualifikationen, die der Siche- rung des Nachwuchses dienen und dem u. a. aufgrund demografischer Entwicklung zu erwartenden Fachkräftemangel entgegenwirken.

Die staatliche Förderung und das zukünftig verstärkte finanzielle Engagement des VDR werden hoffentlich zu einer Stärkung der maritimen Ausbildung führen. Nutznießer einer hochwertigen Ausbildung sind letztendlich alle Sparten im maritimen Cluster.



5.2 Anpassung der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung

Grundlagen

Die grundlegende Überarbeitung des STCW-Übereinkommens hat zu einer Einführung von Befähigungsstandards für „ratings“ (Vollmatrose Deck/Vollmatrose Maschine) geführt. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtent- wicklung (BMVBS) hat das BSH und die BBS e.V. per Erlass beauftragt, einen Arbeitskreis „Ratings“ einzurichten und zu leiten. Der Arbeitskreis sollte die Anforderungen aus der SMAusbV mit den künftigen „standards of competence for ratings“ aus den Kapiteln II und III des STCW-Übereinkommens gegenüberstellen. Des Weiteren sollten die praktischen Anforderungen aus den Regeln II/1 und III/1 der Anlage zum STCW-Übereinkommen verglichen werden. Mit den Ände- rungen wurde u. a. die Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung und damit auch deren Anlage 1 Ausbildungsrahmen- plan (für die betriebliche Ausbildung) sowie der Rahmenlehrplan (für die schulische Ausbildung) angepasst.

Die Änderungen des Rahmenlehrplanes erfolgten nach Vorgaben der Kultusministerkonferenz (KMK) für den berufsbezogenen Unterricht und den Abschluss der Berufsschule. Damit kann weiterhin neben dem Berufsschulabschluss der schulische Abschluss „Sekundarabschluss I - Realschulabschluss“ erworben werden, der einen späteren Besuch einer Fachschule ermöglicht.

Berücksichtigt wurde weiterhin der Entwurf des Gesetzes zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation, Artikel 1 „Seearbeitsgesetz“ (SeeArbG).

Hinsichtlich der Änderung der Verordnung über die Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in wurden die Fertigkeiten, Kenntnisse und Fähigkeiten des bestehenden Ausbildungsberufsbildes praxisnah angepasst.

Die Gegenüberstellung der Anforderungen aus dem bestehenden Ausbildungsrahmenplan mit den „standards of competence for ratings“ aus den Kapiteln II (Kapitäns- und Decksbereich) und III (technischer Bereich) des STCW-Übereinkommens ergaben, dass in den Regeln die wesentlichen Inhalte enthalten sind. Erforderliche Ergänzungen wurden eingearbeitet. Der Arbeitskreis beschließt, dass die überbetriebliche Ausbildung „Brandabwehr und Rettung“ zukünftig mit dem Befähigungsnachweis gemäß der Regel VI/1 (Sicherheitsgrundausbildung) abschließt und zu Beginn der Ausbildung durchgeführt werden soll. Voraussetzung dafür ist ein Abgleich der Ausbildungsinhalte an den drei Berufsschulstandorten sowie eine Aufnahme der überbetrieblichen Ausbildung als Anlage zur SMAusbV.

Demzufolge erhält der Schiffsmechaniker zukünftig während seiner Ausbildung folgende Befähigungsnachweise:

- VI/1 (2.1.1), (2.1.2), (2.1.3), (2.1.4) Befähigung Sicherheitsgrundausbildung
- VI/2 (1) Befähigung für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote
- VI/6 (4), (6), Befähigung über die Grundausbildung in der Gefahrenabwehr auf dem Schiff
- II/4 Befähigung für Schiffsleute, die Brückenwache gehen
- III/4 Befähigung für Schiffsleute, die Maschinenwache gehen
- VII/2 (II/4, II/5, III/4, III/5, VI/1, VI/2(1)) Befähigung für Vollmatrosen Deck und Maschine

Eine Überprüfung der zeitlichen und inhaltlichen Vorgaben für den Befähigungsnachweis nach III/7 (Schiffselektriker) erbrachte, dass eine Einbindung der Inhalte im Ausbildungsrahmenplan nur mit einer zusätzlichen Verlängerung der gesamten Ausbildungszeit möglich ist. Die Inhalte nach Regel III/7 des STCW-Übereinkommens wurden daher bei der Änderung nicht weiter berücksichtigt.

Zusammenfassung der Ergebnisse und Empfehlungen des Arbeitskreises:

- Die Verordnung wurde unter Berücksichtigung des Seearbeitsgesetzes, Abschnitt 4, Berufsausbildung an Bord, angepasst.
- Die zukünftige Dauer der Ausbildung zum Schiffsmechaniker wird mindestens 3 Jahre betragen.
- Während der Ausbildung werden Grundkenntnisse nach II/1 (Mindestanforderungen zum Nautischen Wachoffizier) und III/1 (Mindestanforderungen zum Technischen Wachoffizier) des STCW-Übereinkommens während der praktischen Ausbildung an Bord vermittelt und dokumentiert. Die nach STCW-Übereinkommen geforderten Mindestseefahrzeiten von 26 Wochen im Brückenwachdienst und 26 Wochen im Maschinenwachdienst werden erfüllt.
- Die überbetriebliche Ausbildung Brandabwehr und Rettung wird zukünftig mit dem Befähigungsnachweis nach VI/1 (Sicherheitsgrundausbildung) abschließen. Hierdurch soll zukünftig gewährleistet werden, dass mögliche Schwierigkeiten bei Hafenstaatkontrollen bei der Anerkennung der Einführungsausbildung entfallen.
- Zukünftig werden die Inhalte der Gefahrenabwehr (VI/6) in die überbetriebliche Ausbildung Brandabwehr und Rettung (Sicherheitsgrundausbildung) sowie im Rahmenlehrplan integriert und entsprechend abgeprüft.
- Um den Vorgaben des STCW-Übereinkommens zur Dokumentation der Ausbildung nachzukommen, wird es zukünftig ein Training Record Book für Schiffsmechaniker (Deutsch/Englisch) geben. Dieses TRB beinhaltet den betrieblichen Ausbildungsplan sowie die Vorgaben für die Tätigkeit nachweise (ehemals Berichtsheft). Die Erstellung der Drucksache sowie Veröffentlichung des einheitlichen TRB erfolgt voraussichtlich über das BSH. Geplante Fertigstellung bis Mitte 2013.

- Die Abschlussprüfung wird zukünftig als gestreckte Abschlussprüfung, bestehend aus einem Teil 1 und einem Teil 2, durchgeführt. Die Gewichtung erfolgt zu 35% für den Teil 1 und zu 65% für den Teil 2. Die abgelegten Leistungen aus dem Teil 1 werden zukünftig Einfluss auf den Teil 2 und somit auf das Gesamtergebnis haben. Weiterhin wird es zukünftig keine Ausgleichsmöglichkeit zwischen den Prüfungsfächern geben. Alle Prüfstücke, Arbeitsproben und Kenntnisprüfungen müssen in der Gesamtnote (Teil 1 und Teil 2) mit mindestens „ausreichend“ abgeschlossen werden. Zum Erhalt der Befähigungsnachweise nach VI/2 (1), II/4, III/4 gemäß STCW-Übereinkommen müssen „Schiffsbetriebsführung Maschine“ und „Schiffsbetriebsführung Deck“ sowie „Schiffssicherheit, Brandabwehr und Rettung“ in Teil 1 mit mindestens „ausreichend“ bewertet sein. Die Benennung der Kenntnisprüfungen, Prüfungsstücke und Arbeitsproben erfolgt nach entsprechendem Abschnitt des Ausbildungsberufsbildes aus dem Ausbildungsrahmenplan. Zum Erhalt der Befähigungsnachweise nach VII/2 gemäß STCW-Übereinkommen ist die Abschlussprüfung mit mindestens „ausreichend“ abzuschließen.
- Inkrafttreten der SMAusbV voraussichtlich Juli 2013

Zusammenfassung der Ergebnisse der Rahmenlehrplan-Kommission (RLP-K)

Mit Zustimmung der Küstenländer hatte das Land Niedersachsen die Federführung bei der Rahmenlehrplan-Arbeit unter Beteiligung der drei seemännischen Berufsschulen. In einem Fachgespräch zur zukünftigen Gestaltung des Berufsschulunterrichts im Ausbildungsberuf Schiffsmechanikerin/Schiffsmechaniker an den drei Berufsschulstandorten am 28.02.2012 in Hannover verständigten sich die zuständigen Vertreter der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Niedersachsen auf folgende Vereinbarungen:

- Die Beschulung der Auszubildenden zur Schiffsmechanikerin und zum Schiffsmechaniker bietet aufgrund der Art der Ausbildungsbetriebe (Schiff) besondere Herausforderungen für die Gestaltung des Berufsschulunterrichts. Daher soll die Beschulung nach Inkrafttreten der Neuordnung unter Einhaltung der Vereinbarungen der KMK für den Berufsschulunterricht an den besonderen Bedürfnissen dieser Berufsausbildung angepasst werden. Dafür soll von den drei betroffenen Küstenländern der Unterricht künftig auf der Grundlage einer gemeinsamen Studententafel erteilt werden.
- Mit dem Inkrafttreten der Novellierung wird die Umstellung der Schulzeitblöcke von bisher vier Blöcken à 10 Wochen pro Jahr auf drei Blöcke à 12 Wochen pro Jahr erforderlich. Die Ländervertreter äußern den Wunsch, dass mit der Einführung des neuen Konzeptes das System für alle Berufsschülerinnen und Berufsschüler gleichzeitig umgestellt wird. In Abhängigkeit von der Umsetzung der rechtlichen Vorgaben durch BMVBS wird dies zum 01.08.2013 erforderlich. Die Ländervertreter vereinbaren, dass eine einmalige Umstellung erfolgen soll.
- Es besteht Einigkeit, dass die vertrauensvolle Zusammenarbeit der drei Berufsschulstandorte weiter unterstützt werden soll. Aus diesem Grund wurde von den Ländervertretern vereinbart, den Ausschuss in der Zeit vom 01.08.12 bis 31.07.13 weiterzuführen, um den vorliegenden Rahmenlehrplan mit dem Deutschen Qualifikationsrahmen abzugleichen sowie eine gemeinsame didaktische Jahresplanung mit entsprechenden Lernsituationen zu entwickeln. Die Länder wurden gebeten, dazu entsprechende Lehrkräfte zu entsenden. Der bisherige Leiter der RLP-K hat sich dazu bereit erklärt, die Arbeitsgruppe methodisch-didaktisch zu unterstützen.

Nach Vorliegen der fertig gestellten Entwürfe für den Rahmenlehrplan und für den Ausbildungsrahmenplan wird der Rahmenlehrplan vom Land Niedersachsen in den Unterausschuss „Berufliche Bildung“ des Schulausschusses der KMK eingebracht werden, damit der Rahmenlehrplan dann auch formal durch die Kultusministerkonferenz beschlossen werden und zum 01.08.2013 in Kraft treten kann.

5.3 Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens

Mit dem Seearbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) wird es zukünftig weltweite Mindeststandards für die Lebens- und Arbeitsbedingungen für Seeleute geben. Aus der Umsetzung des Übereinkommens in deutsches Recht ergeben sich grundlegende Änderungen der nationalen Rechtsvorschriften. So wird das Seemannsgesetz durch das Seearbeitsgesetz (SeeArbG) ersetzt werden. Im SeeArbG wird auch die Berufsausbildung an Bord geregelt. So findet sich dort u. a. die Form und der Inhalt des Vertrages über die Berufsausbildung an Bord wieder. Der zukünftig von der BBS e.V. zur Verfügung gestellte Musterausbildungsvertrag wird daher zweisprachig sein. Auch ist die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. in Bremen als zuständige Stelle für die entsprechenden Berufe im SeeArbG benannt. Geplant ist, dass das See-ArbG Mitte 2013 in Kraft treten wird.

II. Berufliche Weiterbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin

Die berufliche Weiterbildung zum Schiffsmechaniker und Zulassung zur Abschlussprüfung in besonderen Fällen nach § 19 der SMAusbV ist auch weiterhin rückläufig. Grundlage für die Weiterbildung sind die Allgemeinen Kriterien der Berufsbildungsstelle für die Zulassung zur Abschlussprüfung in besonderen Fällen.

1. Teilnehmer an einem Ergänzungslehrgang

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 4 Bescheinigungen zur Anmusterung als Praktikant für die berufliche Weiterbildung im Rahmen einer Weiterbildung zum Schiffsmechaniker ausgestellt.

Außerdem konnten 4 (Maschine: 2 / Deck: 2) Abschlussbescheinigungen für die erfolgreich abgeschlossene praktische Seefahrtzeit ausgestellt werden. Insgesamt 3 Seeleute (10) haben im Jahre 2012 einen Ergänzungslehrgang begonnen. Alle Lehrgangsteilnehmer haben die zum Besuch der Ergänzungslehrgänge erforderlichen Seefahrtzeiten über entsprechende Praktika im Decks- und/oder Maschinendienst nachgewiesen.

Die erforderlichen Erfahrungszeiten werden im Bordpraktikum nach den Regelungen der BBS e.V. durchgeführt.

III. Ausbildung nautischer/technischer Offiziersassistent/in

Mit dem Inkrafttreten der Richtlinien des Bundes über die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit für nautische oder technische Offiziersassistenten müssen auch die Schiffsbetriebstechnischen Assistenten (SBTA) sowie die Facharbeiter mit einem Metall- oder Elektroberuf („Seiteneinsteiger“) die praktische Seefahrtzeit nach diesen Richtlinien durchführen. Die Betreuung erfolgt seitdem über die BBS.

Von der BBS e.V. wurden im Jahre 2012 insgesamt 132 (179) Bescheinigungen für eine Anmusterung als Offiziersassistent (OA) ausgestellt. Davon 46 für NOA (mit 12 Monaten Ausbildungsdauer) und 86 für TOA (mit 18 bzw. 12 Monaten Ausbildungsdauer).

Ferner wurden für 16 Bewerber mit erfolgreichem Abschluss als „Schiffsbetriebstechnischer Assistent“ sowie für 40 „Seiteneinsteiger“ die Ausbildungsbescheinigungen von der BBS e.V. ausgestellt.

Die „Seiteneinsteiger“ mit Abschlusszeugnis in einem anerkannten Metall- oder Elektrotechnikberuf haben dabei 12 Monate praktische Ausbildung und Seefahrtzeit nach den Richtlinien für die technischen Offiziersassistenten zu absolvieren.

Insgesamt haben 32 nautische und 24 technische Offiziersassistenten ihre Ausbildung im Berichtsjahr ordnungsgemäß nach den Richtlinien des Bundes abgeschlossen. Insgesamt wurden 20 Anträge für die ausbildungsbezogenen Finanzbeihilfen in 2012 für Offiziersassistenten bearbeitet. Die Finanzbeiträge werden nur gewährt, wenn die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit nach den Richtlinien des Bundes ordnungsgemäß durchgeführt und beendet wurde.

IV. Zertifizierung der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.

1. Anwendung eines Qualitätsmanagementsystems (QMS)

Das Qualitätsmanagementsystem nach DIN EN ISO 9001:2008 wird ständig auf dessen Wirksamkeit überprüft, wenn erforderlich aktualisiert und verbessert, um die Kundenanforderungen, Kundenerwartungen sowie die gesetzlichen und behördlichen Forderungen vollständig erfüllen zu können.

Von der Geschäftsführung der BBS e.V. wurden auch in diesem Berichtsjahr, unter Beteiligung der Mitgliederversammlung und den Mitarbeitern, Qualitätsziele festgelegt. Diese Ziele passen zur Qualitätspolitik und werden im Rahmen der Qualitätsplanung regelmäßig auf Richtigkeit und den Grad der Zielerreichung überprüft.

Zu den wesentlichsten Qualitätszielen der BBS e.V. gehören u. a:

- Kontinuierliche Verbesserung der Informationsleistung der BBS durch mediengerechte und flächendeckende Verbreitung der Informationen zur Berufsbildung in der Seeschifffahrt in aktueller und umfassender Form.
- Intensivierung der Bord- und Reedereibesuche und Beratungsgespräche.
- Kontrolle des Ausbildungsstandes aller Auszubildenden, um bei Bedarf rechtzeitig Maßnahmen zur Verbesserung, Vorbeugung oder Korrektur einleiten zu können.
- Kontinuierliche Verbesserung der Wirksamkeit des QM-Systems.

Wiederkehrend wurden im Jahr 2012 die eingeführten Verfahren und Dienstleistungen der BBS e.V. überprüft. In dem Audit am 30.08.2012 nach DIN EN ISO 9001:2008 wurden von der Germanischer Lloyd Certification (GLC) keine Abweichungen festgestellt und die Gültigkeit des Zertifikates bestätigt.

Die BBS e.V. konnte auch 2012 ihren satzungsgemäßen Aufgaben bei der Durchführung der beruflichen Bildung in der Seeschifffahrt und im Rahmen der ihr vom Bund übertragenen Aufgaben in vollem Umfang nachkommen.

V. Verschiedenes

1. Informationsleistungen der BBS e.V.

Auch 2012 erfolgte ein ganz wesentlicher Anteil an den Informationsleistungen über die Internetseite der BBS e.V. (www.berufsbildung-see.de). Im Berichtsjahr wurde diese Seite 33.738 Mal aufgerufen (2011: 35.927). Insgesamt wurde diese Seite seit 2001 bisher 227.616 Mal aufgerufen. Hiervon kamen 92% der Nutzer aus Deutschland.

In dem Berichtsjahr kamen über diese Internetseite 329 direkte Anfragen zu den verschiedenen Ausbildungsmöglichkeiten in der Seeschifffahrt. Darüber hinaus wurden weitere schriftliche und telefonische Anfragen bearbeitet sowie persönliche Beratungsgespräche in der Geschäftsstelle der BBS e.V. durchgeführt.

Des Weiteren war die BBS e.V. auf 25 Berufs- und Informationsveranstaltungen vertreten und informierte über die Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten in der Seeschifffahrt. In einer gemeinsamen Aktion mit den drei seemännischen Berufsschulen zur größten Fachmesse in Hamburg (SMM 2012) wurde mit der Aktion „*Schiffsmechaniker - ein Beruf mit Zukunft*“ auf diese Ausbildung hingewiesen. Auszubildende aller drei Schulen trugen während des Messebesuches die von der Berufsbildungsstelle zur Verfügung gestellten T-Shirts, um für ihren Ausbildungsberuf zu werben.

2. Aussichten

Auch in diesem Berichtsjahr herrschte weiterhin eine akute Bedrohung der Seeleute durch Piraten. In den Gebieten im Golf von Aden und im Indischen Ozean wurden Seeleute weiterhin durch somalische Piraten bedroht.

Das Berichtsjahr 2012 war erneut ein herausforderndes Jahr für die deutsche Seeschifffahrt. Die deutsche Seeschifffahrt befindet sich in ihrer schwersten Krise seit Ende des Zweiten Weltkriegs – einer Doppelkrise aus Marktschwäche der Schifffahrt und dem Rückzug der schiffsfinanzierenden Banken aus einem Großteil ihrer bisherigen Engagements. Das Zusammenwirken dieser beiden Entwicklungen kann zu einer strukturellen und grundsätzlichen Gefährdung des maritimen Standorts Deutschlands führen.

Innerhalb der nächsten vier Jahrzehnte wird sich die Zahl der Erwerbstätigen aufgrund des demographischen Wandels um ca. 1/5 reduzieren. Es ist davon auszugehen, dass ab 2013 jährlich mehr Menschen aus dem Erwerbsleben ausscheiden als einsteigen. Diese Entwicklung könnte zu einem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften führen.

Auch wenn die realen Auswirkungen des demographischen Wandels wohl erst in zehn Jahren wirklich erkennbar sein werden, so scheint es noch keine Konzepte zu geben, wie dieser Entwicklung entgegengewirkt werden kann.

Der Wettbewerb um die geeignetsten Auszubildenden wird sich über die nächsten Jahre verschärfen.

Um dem entgegenwirken zu können, müssen die positiven Aussichten, die eine Ausbildung in der Seeschifffahrt für junge Menschen tatsächlich hat, viel deutlicher herausgestellt werden. Hier sind alle beteiligten Partner gefordert.

Auch 2013 braucht es daher engagierte junge Menschen, die bereit sind, Verantwortung zu übernehmen, ein Leben lang zu lernen und international zu denken, und in dem immer noch sehr faszinierenden maritimen Berufsfeld ihre Zukunft sehen.

Daher gilt auch für 2013: Ausbildung ist Meer.



Tabellenverzeichnis		Seite
1. Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin		
Tabelle 1/01	Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Arbeitsamtsbezirken	24
Tabelle 1/02	Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Schulbildung der Auszubildenden	25
Tabelle 1/03	Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Ausbildungsdauer	25
Tabelle 1/04	Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Wohnsitz der Auszubildenden	26
Tabelle 1/05	Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverträge nach Alter der Auszubildenden	27
Tabelle 1/06	Auszubildende nach Ausbildungsjahren	27
Tabelle 1/07	Ausländische Auszubildende	28
Tabelle 1/08	Vorzeitig gelöste Ausbildungsverhältnisse	28
Tabelle 1/09	Ausbildungsplatznachfrage und zur Verfügung stehende Ausbildungsplätze	29
Tabelle 1/10	Teilnehmer an der Zwischenprüfung und an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker	29
Tabelle 1/11	Teilnehmer an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker nach Art der Zulassung	30
2. Berufliche Weiterbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin		
Tabelle 2/01	Teilnehmer an einem Ergänzungslehrgang zum Schiffsmechaniker nach Art der Vorbildung	30
Tabelle 2/02	Teilnehmer an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker im Rahmen einer Weiterbildung	31
3. Ausbildung als Offiziersassistent/als Offiziersassistentin (OA)		
Tabelle 3/01	Ausbildungsbescheinigungen für die Anmusterung als NOA/TOA	31
Tabelle 3/02	Abschlussbescheinigungen über die Ausbildung und Seefahrtzeit als NOA/TOA	32
4. Zusammenfassende Übersichten		
Tabelle 4/01	Berufsausbildung	32
Tabelle 4/02	Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse	33
Tabelle 4/03	Ausbildungsverhältnisse gesamt	33
Tabelle 4/04	Berufliche Weiterbildung	34
Tabelle 4/05	Ausbildung als NOA /TOA	35

Tabelle 1/01:
Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach Arbeitsamtsbezirken

Arbeitsamtbezirke Betriebssitz der vertragsschließenden Reedereien	Vertragsschließende Reedereien	Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge	
		Gesamt	davon am 31.12. bestehend
Mecklenburg-Vorpommern	3	4	4
Rostock	2	2	2
Stralsund	1	2	2
Schleswig-Holstein	8	18	17
Elmshorn	2	8	8
Flensburg	2	3	3
Heide	1	1	1
Kiel	1	2	2
Lübeck	2	4	3
Hamburg	9	75	72
Niedersachsen	20	71	66
Emden	6	16	14
Leer	3	11	11
Stade	9	39	36
Wilhelmshaven	2	5	5
Bremen	7	19	17
Bremen	5	15	13
Bremerhaven	2	4	4
Summe 2012	47	187	176
Summe 2011	61	255	243

Tabelle 1/02:

Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Schulbildung der Auszubildenden

Betriebssitz der vertrags-schließenden Reedereien	Auszubildende		davon mit ...				
	Gesamt	davon weiblich	Hauptschul-besuch	Hauptschul-abschluss / Berufliche Reife	Realschul-abschluss / Mittlere Reife	Hoch-schulreife	BGJ Metall-technik
Mecklenburg-Vorpommern	4	0	0	0	4	0	0
Schleswig-Holstein	17	2	0	5	10	2	0
Hamburg	72	4	0	2	28	42	0
Niedersachsen	66	3	0	4	19	38	5
Bremen	17	1	0	1	13	2	1
Summe 2012	176	10	0	12	74	84	6
Summe 2011	243	15	0	20	114	106	3

Tabelle 1/03:

Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Ausbildungsdauer

Betriebssitz der vertrags-schließenden Reedereien	Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge	davon mit einer Ausbildungsdauer von Monaten			
		36	30	24*	18*
Mecklenburg-Vorpommern	4	3	1	0	0
Schleswig-Holstein	17	11	6	0	0
Hamburg	72	39	32	0	1
Niedersachsen	66	53	10	2	1
Bremen	17	14	1	1	1
Summe 2012	176	120	50	3	3
Summe 2011	243	168	64	4	7

* setzten begonnene Ausbildung bei anderer Reederei fort

Tabelle 1/04:**Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Wohnsitz der Auszubildenden**

Wohnsitz der Auszubildenden	Betriebssitz der vertragsschließenden Reedereien						Summe 2012	Summe 2011
	MV	SH	HH	NS	HB	Ausland		
Mecklenburg-Vorpommern	4	1	9	3	1	0	18	26
Schleswig-Holstein	0	10	17	11	7	0	45	52
Hamburg	0	0	5	3	1	0	9	14
Niedersachsen	0	4	17	38	5	0	64	86
Bremen	0	0	3	0	2	0	5	10
Nordrhein-Westfalen	0	0	6	2	0	0	8	14
Hessen	0	0	1	1	0	0	2	5
Rheinland-Pfalz	0	0	1	1	0	0	2	3
Baden-Württemberg	0	1	4	2	0	0	7	5
Bayern	0	0	1	1	0	0	2	7
Saarland	0	0	0	0	0	0	0	0
Berlin	0	0	2	0	1	0	3	0
Brandenburg	0	0	3	1	0	0	4	4
Sachsen	0	0	0	1	0	0	1	4
Sachsen-Anhalt	0	0	1	1	0	0	2	8
Thüringen	0	0	1	1	0	0	2	2
Ausland	0	1	1	0	0	0	2	2
Gesamt	4	17	72	66	17	0	176	243

Tabelle 1/05:
Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverträge nach Alter der Auszubildenden

Alter	Betriebssitz der vertragsschließenden Reedereien						Summe 2012	Summe 2011
	MV	SH	HH	NS	HB	Ausland		
16 Jahre	2	4	12	4	3	0	25	30
17 Jahre	1	1	9	11	4	0	26	34
18 Jahre	0	1	6	14	4	0	25	37
19 Jahre	0	4	16	12	2	0	34	49
20 Jahre	0	0	15	6	1	0	22	23
21 Jahre	0	2	5	8	1	0	16	28
22 Jahre	0	0	6	5	0	0	11	10
23 Jahre	0	1	1	1	0	0	3	9
24 Jahre	0	2	0	3	1	0	6	4
25 Jahre	0	1	2	1	1	0	5	8
älter als 25	1	1	0	1	0	0	3	11
Insgesamt	4	17	72	66	17	0	176	243

Tabelle 1/06: Auszubildende nach Ausbildungsjahren

Betriebssitz der vertrags-schließenden Reedereien	Auszubildende im ... Ausbildungsjahr			Summe 2012	Summe 2011
	1.	2.	3.		
Mecklenburg-Vorpommern	3	15	11	29	32
Schleswig-Holstein	16	15	24	55	57
Hamburg	70	82	91	243	276
Niedersachsen	65	62	65	192	234
Bremen	15	22	18	55	57
Ausland	0	0	1	1	0
Summe 2012	169	196	219	575	-
Summe 2011	228	197	231	-	656

Tabelle 1/07: Ausländische Auszubildende

Herkunftsland der ausländischen Auszubildenden	Betriebssitz der ausbildenden Reedereien						Summe 2012
	Ausl.	MV	SH	HH	NS	HB	
Türkei	0	0	1	0	1	0	2
Griechenland	0	0	0	1	0	0	1
Schweiz	0	0	1	0	0	0	1
Ecuador	0	0	1	0	0	0	1
Luxemburg	0	0	0	1	0	0	1
Österreich	0	1	1	0	0	0	2
Summe 2012	0	1	4	2	1	0	8

Tabelle 1/08: Vorzeitig gelöste Ausbildungsverhältnisse

Betriebssitz der ausbildenden Reedereien	Vorzeitig gelöste Ausbildungsverträge	davon aufgelöst im Ausbildungsjahr			davon aufgelöst in der Probezeit
		1.	2.	3.	
Mecklenburg-Vorpommern	2	1	1	0	0
Schleswig-Holstein	4	3	1	0	1
Hamburg	12	10	1	1	4
Niedersachsen	14	8	5	1	5
Bremen	4	3	1	0	2
Ausland	0	0	0	0	0
Summe 2012	36	25	9	2	12
Summe 2011	42	27	8	7	13

Tabelle 1/09: Ausbildungsplatznachfrage und zur Verfügung stehende Ausbildungsplätze

Jahr	Ausbildungsplatznachfrage *			Auszubildende gesamt
	insgesamt **	davon Bewerber		
		mit Ausbildungs- vertrag	ohne Ausbildungs- vertrag ***	
2007	404	364	40	894
2008	369	326	43	887
2009	309	279	30	837
2010	297	239	58	739
2011	280	255	25	656
2012	202	187	15	575

* gerundete Angaben

** Quelle: Berufsberatung der Zentralen Heuerstelle Hamburg

*** Da sich die Bewerber auch direkt bei den Reedereien (ohne Kontakt zur Berufsberatung) bewerben, liegt die Zahl nach Einschätzung der BBS höher.

Tabelle 1/10:

Teilnehmer an der Zwischenprüfung und an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker

Prüfungsorte	Teilnehmer an der Abschlussprüfung			Teilnehmer an der Zwischenprüfung
	insgesamt	davon mit erfolgreicher Prüfung		
Rostock	60	60	100 %	52
Lübeck-Travemünde	91	89	97,8 %	85
Elsfleth	72	65	90,3 %	65
Summe 2012	223	214	96 %	202
Summe 2011	288	279	96,9 %	223

Tabelle 1/11:
Teilnehmer an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker nach Art der Zulassung

Prüfungsorte	Insgesamt	Teilnehmer an der Abschlussprüfung, davon mit ...					
		Zulassung nach erfüllter Ausbildungsdauer		vorzeitiger Zulassung wegen guter Leistungen		Zulassung zur Wiederholungsprüfung	
		insgesamt	davon mit Erfolg	insgesamt	davon mit Erfolg	insgesamt	davon mit Erfolg
Rostock	60	46	46	14	14	0	0
Lübeck-Travemünde	91	79	77	11	11	1	1
Elsfleth	72	55	49	12	12	5	4
Summe 2012	223	180	172	37	37	6	5
Summe 2011	288	205	197	78	78	5	4

Tabelle 2/01:
Teilnehmer am Ergänzungslehrgang zum Schiffsmechaniker nach Art der Vorbildung

Ausbildungsstätten	Lehrgangsteilnehmer zu Beginn insgesamt	davon..				davon mit...	
		Facharbeiter		Fachkräfte		Bord praktikum	Seefahrzeit
		Deck	Maschine	Deck	Maschine		
Rostock	4	1	3	0	0	4	0
Summe 2012	4	0	2	2	0	4	0
Summe 2011	10	-	-	-	-	10	-

Tabelle 2/02:
Teilnehmer an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker im Rahmen einer Weiterbildung

Teilnehmer an der Abschlussprüfung					
Prüfungsorte	Insgesamt	davon Teilnehmer mit erfolgreicher Prüfung		davon Teilnehmer mit Wiederholungsprüfungen	
				insgesamt	mit Erfolg
Rostock	3	3	0	0	0
Lübeck-Travemünde	0	0	0	0	0
Elsfleth	0	0	0	0	0
Summe 2012	3	3	100%	0	0
Summe 2011	10	10	100%	0	0

Tabelle 3/01: Ausbildungsbescheinigungen für die Anmusterung als nautische(r)/technische(r) Offiziersassistent/in (NOA/TOA)

	Ausgestellte Musterungsbescheinigung für ...	
	NOA	TOA
Summe 2012	46	86
davon OA	32	30
davon SBTA*	14	16
davon Seiteneinsteiger**	0	40
Summe 2011	71	108
davon OA	51	30
davon SBTA*	20	15
davon Seiteneinsteiger**	-	63

SBTA *- Schiffsbetriebstechnische Assistenten mit Nachweis einer erfolgreichen Abschlussprüfung der Berufsfachschule Schiffsbetriebstechnischer Assistent-Nautik/Technik.
 Seiteneinsteiger**- Personen, die ein Zeugnis über eine Abschlussprüfung in einem Ausbildungsberuf der Metall- oder Elektrotechnik besitzen und ein Befähigungszeugnis zum Technischen Wachoffizier in Deutschland erwerben wollen.

Tabelle 3/02:**Abschlussbescheinigungen über die Ausbildung und Seefahrtzeit als nautischer/technischer Offiziersassistent/in (NOA/TOA)**

	Ausgestellte Abschlussbescheinigung für ...	
	NOA	TOA
Summe 2012	32	24
Summe 2011	35	23

Tabelle 4/01: Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker

Jahr	Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker			
	Neue Ausbildungs- verhältnisse	Auszubildende insgesamt	Prüfungsteilnehmer	
			insgesamt	davon mit Erfolg
1992	155	569	448	425
1993	154	367	310	293
1994	116	328	143	139
1995	138	308	122	118
1996	149	328	114	107
1997	140	341	112	107
1998	163	391	108	104
1999	145	363	141	138
2000	139	386	108	100
2001	140	372	108	100
2002	167	394	122	113
2003	151	405	91	87
2004	217	499	88	84
2005	311	650	111	105
2006	309	775	144	143
2007	345	894	196	190
2008	308	887	287	276
2009	257	837	269	251
2010	230	739	297	278
2011	243	656	288	279
2012	176	575	223	214

Tabelle 4/02: Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse

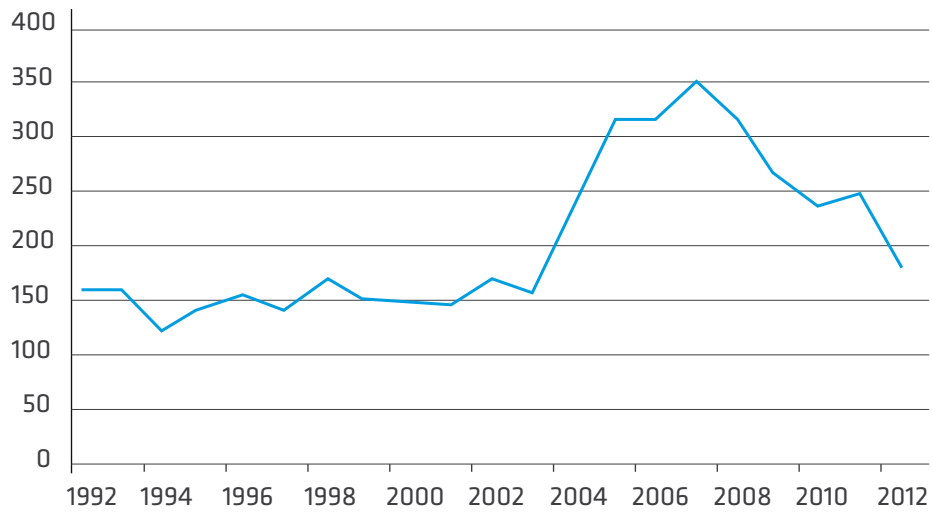


Tabelle 4/03: Ausbildungsverhältnisse gesamt

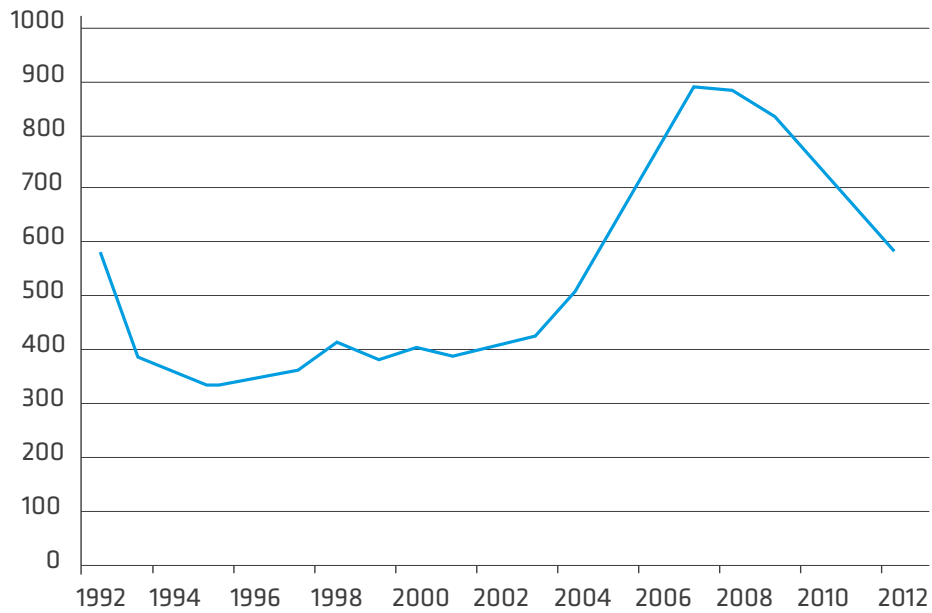
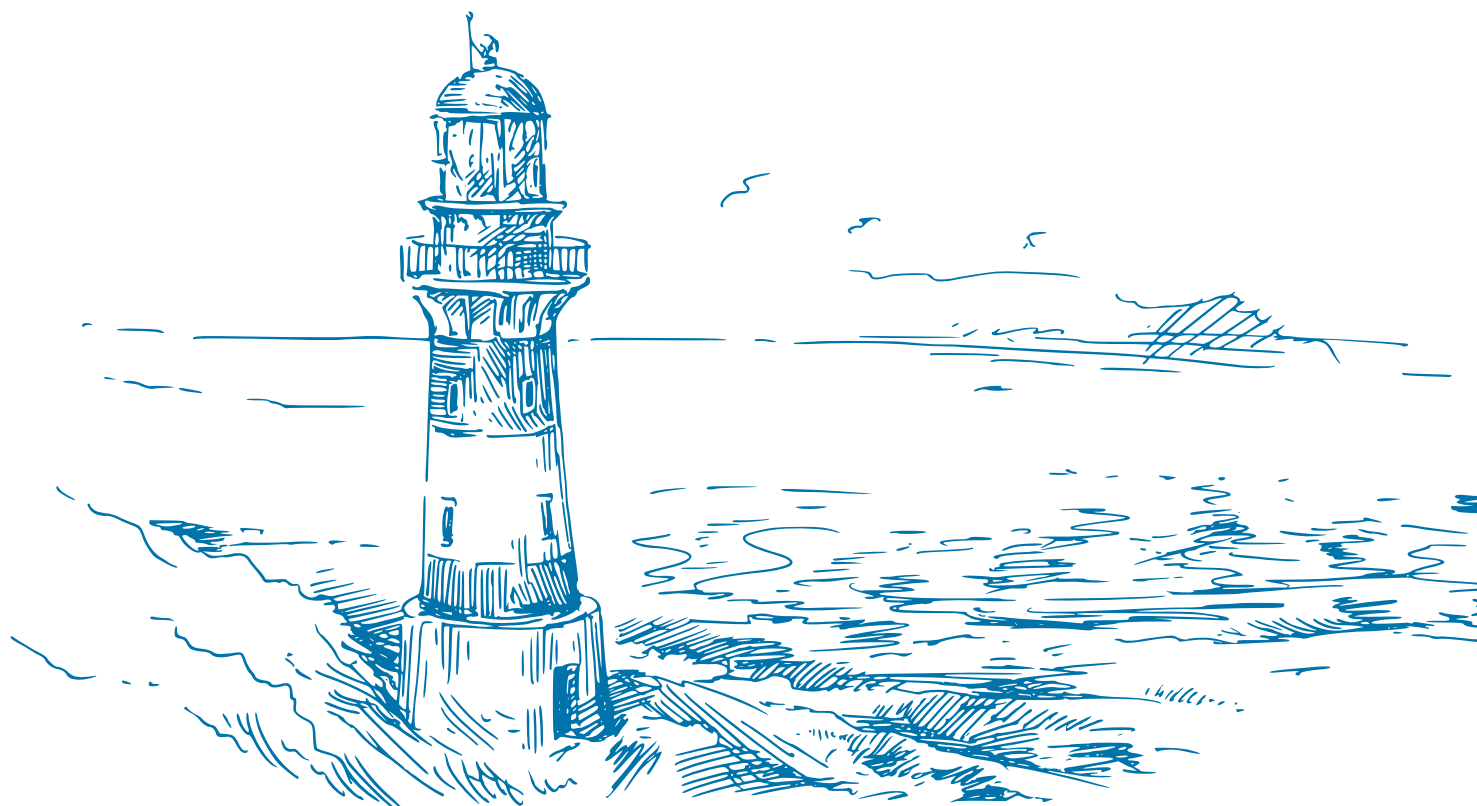


Tabelle 4/04: Berufliche Weiterbildung

Jahr	Berufliche Weiterbildung zum Schiffsmechaniker		
	Lehrgangsteilnehmer zu Beginn des Lehrgangs	Prüfungsteilnehmer	
		insgesamt	davon mit Erfolg
1992	161	193	162
1993	45	48	44
1994	28	32	31
1995	38	22	22
1996	96	108	106
1997	67	67	64
1998	35	44	42
1999	49	44	42
2000	46	42	41
2001	33	32	30
2002	40	39	36
2003	34	35	34
2004	54	54	54
2005	44	64	62
2006	92	71	69
2007	35	34	33
2008	7	7	7
2009	17	17	16
2010	15	16	16
2011	10	10	10
2012	4	4	4

Tabelle 4/05: Ausbildung als NOA / TOA

Jahr	NOA		TOA	
	zu Beginn der Ausbildung	mit beendeter Ausbildung	zu Beginn der Ausbildung	mit beendeter Ausbildung
1992	1	0	0	0
1993	7	0	1	0
1994	3	0	2	0
1995	0	2	1	0
1996	2	0	0	0
1997	5	0	0	0
1998	11	2	5	0
1999	4	1	0	0
2000	7	3	2	1
2001	5	6	2	1
2002	15	7	7	1
2003	13	1	6	1
2004	23	2	14	3
2005	70	7	27	0
2006	63	7	36	8
2007	54	17	18	9
2008	94	21	28	7
2009	62	35	49	10
2010	54	37	50	18
2011	71	35	108	23
2012	46	32	86	24



Meer Ausbildung

BBS Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.
Buschhöhe 8 · 28357 Bremen
Office +49 (0) 421 17 36 7-0 · Fax +49 (0) 421 17 36 7-15
E-Mail · info@berufsbildung-see.de

www.berufsbildung-see.de

