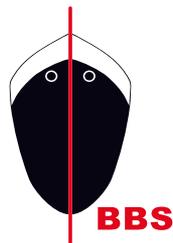




BBS JAHRESBERICHT 2014



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	6
1.5	Ausbildungsplatzsituation	7
1.5.1	Ausbildungsplatznachfrage	7
1.5.2	Ausbildungsplatzangebot und Ausbildungsplatzkapazität (vgl. Tabelle 5)	7
2.	Berufsausbildung außerhalb der Ausbildungsstätte „Schiff“	10
2.1	Überbetriebliche Ausbildung	10
2.2	Berufsschulunterricht	10
3.	Prüfungen	11
3.1	Prüfungsteilnehmer	11
3.1.1	Teilnehmer an der Abschlussprüfung nach Prüfungserfolg	11
3.1.2	Teilnehmer an der Zwischenprüfung	11
3.1.3	Prüfungsteilnehmer und Prüfungsorte (vgl. Tabelle 8)	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
4.3.1	Umsetzung der Rahmenlehrpläne	16
4.3.2	Erstellung neuer Ausbildungsunterlagen	16
4.3.3	Gestreckte Abschlussprüfung	17
4.3.4	Ausweitung der überbetrieblichen Ausbildung	17
4.3.5	Fortbildung für die Mitglieder der Prüfungsausschüsse	18
4.3.6	Ausbildung der Ausbilder	18
5.	Rahmenbedingungen für den Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker	19
5.1	Verordnung über die Befähigung der Seeleute in der Seeschifffahrt (Seeleute-Befähigungsverordnung (See-BV))	19
5.2	Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt	19
5.3	Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland	20
5.4	Ausbildungsplatzförderung auf Schiffen unter deutscher Flagge oder der Flagge eines EU-Mitgliedstaates	21
5.5	Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens	21

	Seite
II. Berufliche Weiterbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin	22
1. Teilnehmer an einem Ergänzungslehrgang	22
III. Ausbildung als nautische(r)/technische(r) Offiziersassistent/in	22
IV. Zertifizierung der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V.	22
1. Anwendung eines Qualitätsmanagementsystems (QMS)	22
V. Verschiedenes	23
1. Informationsleistungen	23
2. Girls' Day 2014	23
3. Aussichten	23
VI. Statistiken	24
1. Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker	24
1/01 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach Arbeitsamtsbezirken	24
1/02 Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Schulbildung der Auszubildenden	25
1/03 Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Ausbildungsdauer	25
1/04 Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverträge nach Wohnsitz der Auszubildenden	26
1/05 Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Alter der Auszubildenden	27
1/06 Auszubildende nach Ausbildungsjahren.....	27
1/07 Ausländische Auszubildende	28
1/08 Vorzeitig gelöste Berufsausbildungsverträge.....	28
1/09 Teilnehmer an der Zwischenprüfung und an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker ...	29
1/10 Teilnehmer an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker nach Art der Zulassung	29
2. Berufliche Weiterbildung	30
2/01 Teilnehmer am Ergänzungslehrgang zum Schiffsmechaniker nach Art der Vorbildung ..	30
2/02 Teilnehmer an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker im Rahmen einer Weiterbildung ..	30
3. Ausbildung als Offiziersassistent/in	31
3/01 Ausbildungsbescheinigungen für die Anmusterung als nautische(r)/technische(r) Offiziersassistent/in (NOA/TOA)	31
3/02 Abschlussbescheinigungen über die Ausbildung und Seefahrtzeit als nautischer/technischer Offiziersassistent/in (NOA/TOA)	31
4. Zusammenfassende Übersicht von 1994-2014	32
4/01 Berufsausbildung	32
4/02 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse	33
4/03 Ausbildungsverhältnisse gesamt	33
4/04 Berufliche Weiterbildung	34
4/05 Ausbildung als NOA/TOA	35

1. Berufsausbildungsverhältnisse

1.1 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse

Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge und Berufsanfänger

Im Zeitraum vom 01.01.2014 bis zum 31.12.2014 wurden **208** (davon weiblich: 18) neue Ausbildungsverhältnisse (Vorjahr: 170, davon weiblich 10) mit 46 (41) Reedereien abgeschlossen. Hiervon wurden 11 (9) Verträge vorzeitig gelöst. Die Anzahl der am 31.12.2014 bestehenden neuen Verträge betrug **197** und lag damit seit 2012 erstmalig wieder über der des Vorjahres. Einschließlich der Offiziersassistenten (vgl. Kapitel III) wurden im Jahre 2014 von der Berufsbildungsstelle insgesamt **348** Berufsanfänger betreut, im Jahr 2013 waren es insgesamt 268.

Mit dem Inkrafttreten der Verordnung über die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt (See-BAV) vom 10. September 2013 ist eine Verkürzung der Ausbildungsdauer generell nicht mehr möglich.

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

Der Anteil der Auszubildenden mit Realschulabschluss sowie mit Hochschul- oder Fachhochschulreife blieb 2014 in etwa auf gleichbleibendem Niveau. Der Anteil der Auszubildenden mit Hauptschulabschluss ist in diesem Jahr leicht zurückgegangen.



Tabelle 1: Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach schulischer Vorbildung der Auszubildenden 2009 - 2014

Ausbildungsverhältnisse neu		davon abgeschlossen von Auszubildenden mit ...					
Jahr		Hauptschulabschluss		Realschulabschluss		Hochschul- oder Fachhochschulreife	
2009	257	34	13,00 %	128	50,00 %	95	37,00 %
2010	230	25	11,00 %	111	48,00 %	94	41,00 %
2011	243	23	9,00 %	114	47,00 %	106	44,00 %
2012	176	18	10,00 %	74	42,00 %	84	48,00 %
2013	161	14	9,00 %	65	40,00 %	82	51,00 %
2014	197	10	5,00 %	89	45,00 %	98	50,00 %

Im Jahr 2014 haben nach Angaben des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) 84 (127) Praxissemesterstudenten (Neueinsteiger) ihre Ausbildung an einer seefahrtbezogenen Fachhochschule begonnen. Die Anzahl der Berufsanfänger in den Berufsfachschulen zum „Schiffsbetriebstechnischen Assistenten“ betrug im Berichtsjahr nur noch 11 (26).

1.2 Bestehende Berufsausbildungsverhältnisse

Auszubildende im 1. bis 3. Ausbildungsjahr

Am 31.12.2014 befanden sich **487** (515) Auszubildende in einem Berufsausbildungsverhältnis zum/zur Schiffsmechaniker/in), davon 193 (158) im 1. Ausbildungsjahr, 118 (147) im 2. Ausbildungsjahr und 159 (210) im 3. Ausbildungsjahr. Die Anzahl der weiblichen Auszubildenden blieb mit 34 konstant. Die Gesamtzahl der Auszubildenden ging um ca. 5% gegenüber der des Vorjahres zurück.



Auszubildende nach Bundesländern (vgl. Tabelle 2)

Auch 2014 weicht die Verteilung der Auszubildenden nach Betriebssitz der ausbildenden Reederei von der Verteilung der Auszubildenden nach besuchter Berufsschule ab.

Tabelle 2: Auszubildende nach Bundesländern 2013 bis 2014

	Auszubildende nach Sitz der ausbildenden Reederei				Auszubildende nach besuchter Berufsschule			
	2013		2014		2013		2014	
Mecklenburg-Vorpommern	25	4,85 %	16	3,29 %	101	22,70 %	167	31,63 %
Schleswig-Holstein	45	8,74 %	44	9,03 %	164	36,85 %	226	42,80 %
Hamburg	220	42,72 %	215	44,15 %	-	-	-	-
Bremen	47	9,13 %	34	6,98 %	-	-	-	-
Niedersachsen	178	34,56 %	178	36,55 %	180	40,45 %	135	25,57 %
Ausland	0	0,00 %	0	0,00 %	-	-	-	-
Insgesamt	515	100 %	487	100 %	445	100 %	528	100 %

1.3 Vorzeitig gelöste Berufsausbildungsverhältnisse

Vertragsauflösungen

Im Berechnungsjahr 2014 wurden insgesamt 33 Ausbildungsverträge vorzeitig gelöst, davon 18 Verträge im 1. Ausbildungsjahr, 9 Verträge im 2. Ausbildungsjahr und 6 Verträge im 3. Ausbildungsjahr. In der Probezeit wurden 7 (11) Verträge vorzeitig gelöst.

Auflösungsquote der Ausbildungsverhältnisse (vgl. Tabelle 3)

Die Auflösungsquote der in den Jahren 2009 bis 2014 neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse betrug durchschnittlich ca. 15 Prozent und lag damit unter der durchschnittlichen Auflösungsquote außerhalb der Seeschifffahrt von ca. 23 Prozent. Ein direkter Vergleich aus dem Berufsbildungsreport lag für das Berichtsjahr noch nicht vor.

Tabelle 3: Auflösungsquote der neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse 2009 bis 2014

Jahr	Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse insgesamt	davon aufgelöst im ... Ausbildungsjahr			Auflösungsquote	
		1.	2.	3.	in der Seeschifffahrt	außerhalb der Seeschifffahrt *
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 %	24,4 %
2012	187	10,6 %	3,1 %	2,8 %	16,5 %	24,4 %
2013	170	9,4 %	2,9 %	1,00 %	12,9 %	-
2014	208	8,6 %	4,3 %	2,9 %	15,8 %	-

*) Quelle: Berufsbildungsbericht 2014 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung. Es lagen keine neueren Zahlen vor.

1.4 Ausbildende Reedereien und Ausbildungsstätten

Als Ausbildungsschiffe waren am 31.12.2014 insgesamt 453 (507) Schiffe von 84 (86) Reedereien als Ausbildungsstätten anerkannt. An der Berufsausbildung waren 75 (81) Reedereien mit 487 (515) Auszubildenden beteiligt. Die Tabelle 4 zeigt die Verteilung der ausbildenden Reedereien nach Einsatzgebiet.

Tabelle 4: Ausbildende Reedereien mit Sitz in Deutschland nach Einsatzgebiet 2013 bis 2014

Einsatzgebiete	Ausbildende Reedereien		Auszubildende	
	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014
Internationale Seeschifffahrt	59	53	409	381
Bäderschifffahrt	7	7	37	41
Behörden	15	15	69	65
Gesamt	81	75	515	487

1.5 Ausbildungsplatzsituation

1.5.1 Ausbildungsplatznachfrage

Laut Angaben der Zentralen Heuerstelle Hamburg (ZHH) nahm 2014 die Anzahl der Bewerbungen für eine Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker etwas zu. Ließen die Zahlen bis Mitte des Jahres noch auf einen Rückgang schließen, so stieg die Anzahl der Bewerbungen über die ZHH in der zweiten Jahreshälfte. Die Ausbildungsplatznachfrage lag 2014 etwas über dem Ausbildungsplatzangebot. Nach Erkenntnissen der BBS und der ZHH kamen im Schnitt 10 Bewerbungen auf einen angebotenen Ausbildungsplatz für die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker.

1.5.2. Ausbildungsplatzangebot und Ausbildungsplatzkapazität (vgl. Tabelle 5)

Insgesamt bewarben sich 176 (156) junge Menschen über die ZHH. In 2014 konnten 12 (17) Bewerber nicht vermittelt werden. Gründe für die Nichtvermittlung waren neben den fehlenden Ausbildungsplatzkapazitäten u. a. auch schlechte Schulzeugnisse sowie der zu späte Eingang der Bewerbungen.

Die ZHH unterstützt den VDR und die BBS aktiv bei den Berufs- und Informationsmessen.



Tabelle 5: Zur Verfügung stehende Ausbildungsstätten 2013 und 2014

Betriebssitz der ausbildenden Reederei	Reedereien mit anerkannten Ausbildungsschiffen			Vertragsschließende Reedereien mit Ausbildungsschiffen*		
	Reedereien	Schiffe		Reedereien	Schiffe	
		Gesamt	davon ausl.		dt. Flagge	ausl. Flagge
Mecklenburg-Vorpommern	6	25	5	5	23	5
Schleswig-Holstein	15	52	11	15	52	11
Hamburg	18	158	29	16	153	29
Niedersachsen	34	173	60	30	166	55
Bremen	11	45	11	9	42	11
Summe 2014	84	453	116	75	436	111
Summe 2013	86	507	129	81	502	128

(*) 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 31.12.2014 nahmen insgesamt 313 Auszubildende an einer überbetrieblichen Ausbildung teil (vgl. Tabelle 6). Davon absolvierten 163 Auszubildende die überbetriebliche Ausbildung in der Brandabwehr und Rettung sowie Gefahrenabwehr und 150 Auszubildende die überbetriebliche Ausbildung in der Metallbearbeitung.

Tabelle 6: Teilnehmer an überbetrieblicher Ausbildung 2012 bis 2014

Überbetriebliche Ausbildungsstätten	Teilnehmer / Auszubildende			Insgesamt 2014	Insgesamt 2013	Insgesamt 2012
	Metallbearbeitung		Brandabwehr und Rettung			
	7 Wochen	zus. Ausbild.				
Rostock	47	11	46	104	78	125
Lübeck-Travemünde	20	1	65	86	86	116
Elsfleth	24	2	51	77	45	61
Andere*	27	18	1	46	15	29
Gesamt	118	32	163	313	224	331

* z. B. betriebseigene Einrichtungen

2.2 Berufsschulunterricht

Mit 528 Auszubildenden, die im Jahr 2014 einen der Schulzeitblöcke an den drei seemännischen Berufsschulen besuchten, stieg die Anzahl um 18 % im Vergleich zum Vorjahr.

Tabelle 7: Auszubildende nach besuchter Berufsschule 2012 bis 2014

Seefahrtbezogene Berufsschulen	Auszubildende/Schüler			Insgesamt 2014	Insgesamt 2013	Insgesamt 2012
	1. SZBL	2. SZBL	3. SZBL			
Rostock	63	37	67	167	101	175
Lübeck-Travemünde	95	57	74	226	164	232
Elsfleth	54	35	46	135	180	182
Gesamt	212	129	187	528	445	589

3. Prüfungen

3.1 Prüfungsteilnehmer

3.1.1 Teilnehmer an der Abschlussprüfung nach Prüfungserfolg

In der Zeit vom 01.01. bis 31.12.2014 nahmen 202 Auszubildende an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker teil, davon 198 mit Erfolg. Diese Erfolgsquote liegt mit 98% bei der des Vorjahres. Der Bundesdurchschnitt lag im Vergleich lt. Berufsbildungsbericht 2014 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung in dem Jahr 2012 bei 90%.

Für besondere Leistungen während der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker konnten dieses Jahr 15 (5) Auszeichnungen an die jeweiligen Auszubildenden von verschiedenen Reedereien vergeben werden.

3.1.2 Teilnehmer an der Zwischenprüfung

Die Anzahl der Auszubildenden, die im Zeitraum des Berichtsjahres an einer Zwischenprüfung teilgenommen hatten, beträgt 142.

3.1.3 Prüfungsteilnehmer und Prüfungsorte (vgl. Tabelle 8)

Im Jahr 2014 beträgt die Gesamtzahl der Teilnehmer an den Zwischen- und Abschlussprüfungen 344. Bei Zwischen- und Abschlussprüfungen pro Prüfungsstandort liegt die durchschnittliche Anzahl der Teilnehmer pro Prüfung (AP und ZP) in Rostock bei ca. 33, in Lübeck-Travemünde bei ca. 46 und in Elsfleth bei ca. 34 Auszubildenden.

Tabelle 8: Prüfungsteilnehmer nach Prüfungsort 2012 bis 2014

Prüfungsort	Prüfungsteilnehmer insgesamt			Davon Teilnehmer an der....					
				Abschlussprüfung			Zwischenprüfung		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
Rostock	112	120	100	60	60	64	52	60	36
Lübeck-Travemünde	176	177	140	91	98	72	85	79	68
Elsfleth	137	123	104	72	66	66	65	57	38
Gesamt	425	420	344	223	224	202	202	196	142

3.2 Prüfung zum und Beschäftigung als Schiffsmechaniker

Im Jahr 2014 konnten insgesamt 202 Facharbeiterbriefe („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 2010 bis 2014

Erworbene Schiffsmechanikerbriefe aufgrund einer...					Beschäftigte Schiffsmechaniker (deutsche und ausländische Seeleute)*	
Jahr	Berufsausbildung	beruflichen Umschulung	gleichwertigen Ausbildung	Gesamt		
2010	278	15	-	293	31.12.2010	621
2011	279	10	-	289	31.12.2011	556
2012	214	4	-	218	31.12.2012	526
2013	221	5	-	226	31.12.2013	598
2014	195	7	0	202	31.12.2014	475

* Quelle: Statistische Auswertung zum seemännischen Personal der Knappschaft Bahn-See, Stand 31.12.2014 (ohne Fischerei)

3.3 Berufsziele der Auszubildenden nach bestandener Abschlussprüfung

Von denen im Jahre 2014 nach ihren Berufszielen befragten Auszubildenden im dritten Schulzeitblock wollten ca. 48 % 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 2011 bis 2014

	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**	
2011	293	7 %	49 %	11 %	9 %	6 %	9 %	9 %
2012	209	5 %	50 %	14 %	6 %	8 %	7 %	10 %
2013	216	6 %	46 %	10 %	7 %	12 %	8 %	11 %
2014	146	5 %	48 %	8 %	9 %	11 %	9 %	10 %

* Fachschule ** Fachhochschule

Die duale Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker ist die vornehmliche Einstiegsmöglichkeit, um eine Laufbahn in der Seeschifffahrt zu beginnen. So planen etwa 85 % der jungen Menschen, die eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker erfolgreich abschließen konnten, ihren weiteren Werdegang als nautischer oder technischer Schiffsoffizier.

4. Ausbildungsqualität

4.1 Bord- und Reedereibesuche, Besuche an Berufsschulen

Die Geschäftsstelle der BBS in Bremen wurde zum 2. Quartal wieder vollständig besetzt. Nach Einarbeitung des neuen Mitarbeiters wurden die Bord-, Reederei- und Schulbesuche wieder entsprechend der Vorjahre durchgeführt. Der Schwerpunkt der Bordbesuche lag 2014 bei den Schiffen, die nationale Häfen im Nord- und Ostseebereich anliefen. Neben der Information und Unterstützung der Ausbilder an Land und an Bord ist eine der wesentlichen Aufgaben der Ausbildungsberater die Beratung der Auszubildenden und der an der Seeschifffahrt Interessierten.

Auch 2014 hatte die Teilnahme an verschiedenen Berufs- und Informationsmessen daher eine hohe Priorität. 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) 2012 bis 2014

Außendienste Gesamt		2012	2013	2014
		288	225	237
davon	Bordbesuche	68	34	41
	Reedereibesuche	86	65	96
	Prüfungen / Prüfungstage	66	68	50
	Schulzeitblockbesuche und berufliche Weiterbildungslehrgänge für Schiffsmechaniker	38	29	29
	Sonstige Außendienste	5	10	7
	Berufs- und Informationsveranstaltungen	25	19	14
Durchschnittliche Außendienste pro AB		96	75	79

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 Zeitrichtwerte 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 94,3 % auf 90,7 %

im Maschinenbetrieb von 92,3 % auf 94,8 %

im Brückenbetrieb von 86,1 % auf 85,1 %

im Ladungsbetrieb von 98 % auf 99,1 %

in der Brandabwehr und Rettung von 92,3 % auf 98,6 %

Tabelle 12: Ausbildungsbezogener Einsatz der Auszubildenden 2013 und 2014

Ausbildungs- und Einsatzbereiche	Jahr	Anzahl der Auswertungen der Einsatzzeiten	davon wurden die Zeitrichtwerte nach SMAusbV erfüllt mit einem Anteil von...			
			49 % oder weniger	50 % - 74 %	75 % - 99 %	100 % oder mehr
Metallbearbeitung	2013	174	0 %	6 %	23 %	71 %
	2014	129	0 %	9 %	32 %	59 %
Maschinenbetrieb	2013	180	1 %	7 %	11 %	81 %
	2014	134	2 %	3 %	14 %	81 %
Brückenbetrieb	2013	180	6 %	8 %	20 %	66 %
	2014	134	3 %	12 %	17 %	68 %
Ladungsbetrieb	2013	147	2 %	0 %	4 %	94 %
	2014	129	0 %	1 %	3 %	96 %
Brandabwehr und Rettung	2013	180	1 %	7 %	27 %	65 %
	2014	134	1 %	1 %	30 %	68 %

In den Fällen, in denen die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. eine deutliche Unterschreitung der Zeitrichtwerte nach der Ausbildungsverordnung 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. In enger Abstimmung mit der ausbildenden Reederei werden in solchen Fällen Lösungsvorschläge zum weiteren Verlauf der Ausbildung erarbeitet.

4.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Ausbildungsqualität

4.3.1 Umsetzung der Rahmenlehrpläne

Mit dem Inkrafttreten der See-BAV wurde der länderübergreifende Lehrplan der Küstenländer Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein für den berufsbezogenen Unterricht der Berufsschule ebenfalls gültig. Dieser länderübergreifende Lehrplan baut grundsätzlich auf dem Niveau des Hauptschulabschlusses bzw. vergleichbarer Abschlüsse auf. Er enthält keine methodischen Festlegungen für den Unterricht. Der länderübergreifende Lehrplan beschreibt berufsbezogene Mindestanforderungen im Hinblick auf die zu erwerbenden Abschlüsse.

Die Ausbildungsordnung des Bundes und der länderübergreifende Lehrplan der Küstenländer Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein sowie die Lehrpläne der Länder für den berufsübergreifenden Lernbereich regeln die Ziele und Inhalte der Berufsausbildung. Auf diesen Grundlagen erwerben die Schüler und Schülerinnen den Abschluss in einem anerkannten Ausbildungsberuf sowie den Abschluss der Berufsschule. Zentrales Ziel der Berufsschule ist es, die Entwicklung umfassender Handlungskompetenz zu fördern. Um dem Bildungsauftrag der Berufsschule zu entsprechen, werden die jungen Menschen zu selbstständigem Planen, Durchführen und Beurteilen von Arbeitsaufgaben im Rahmen ihrer Berufstätigkeit befähigt.

Mit der gemeinsamen 1. Sitzung in Peine im Jahr 2013 wurde der erste Schritt zur Umsetzung des neuen Rahmenlehrplans für die Schiffsmechaniker und Schiffsmechanikerinnen an den drei seemännischen Berufsschulen getan. Die Teilnahme aller zur Verfügung stehenden Lehrkräfte der drei Standorte hat dafür gesorgt, dass die einheitliche Qualität der schulischen Ausbildung weiter ausgebaut werden konnte.

Neben den berufsbezogenen Lernbereichen mit Lernfeldern hat auch der berufsübergreifende Lernbereich mit den Fächern einen ganz wesentlichen Anteil für die schulische Ausbildung. Ziel der 2. Klausurtagung war es daher auch, erneut mit allen zur Verfügung stehenden Lehrkräften möglichst eine einheitliche didaktische Jahresplanung, unter Einbeziehung der allgemeinbildenden Fächer, für den ganzen Bildungsgang zu erarbeiten.

Zur einheitlichen Umsetzung des Rahmenlehrplans kam es vom 12. - 13.05.2014 unter der Begleitung des niedersächsischen Kultusministeriums zu einer 2. Klausurtagung der seemännischen Berufsschulen Rostock, Elsfleth und Lübeck-Travemünde. In gemeinsamen Workshops entwickelten die Kollegen der jeweiligen Standorte die bisherigen Ergebnisse fort. Das Ziel der Klausurtagung war es, möglichst eine schulübergreifende didaktische Jahresplanung für den kompletten Bildungsgang zu erstellen.

4.3.2. Erstellung neuer Ausbildungsunterlagen

Um den Vorgaben des STCW-Übereinkommens zur Dokumentation der Ausbildung nachzukommen, wurden in einem Arbeitskreis der BBS die Ausbildungsunterlagen überarbeitet. Der neue Ausbildungsnachweis erfüllt damit auch die inhaltlichen Vorgaben des Ausbildungsrahmenplans der See-Berufsausbildungsverordnung (See-BAV). Der Ausbildungsnachweis für die Ausbildung der Schiffsmechaniker wird sich zukünftig wie folgt zusammensetzen:

- einer allgemeinen Erläuterung zur Ausbildung

Die Erläuterungen sollen den zuständigen Ausbildern an Bord als Unterstützung und zur Erleichterung der praktischen Umsetzung dienen. Dabei ist es wichtig, dass den zuständigen Ausbildern die praktische Umsetzung der Ausbildungsanforderungen an Bord erleichtert wird. Sie enthält Allgemeines zur Besonderheit der dualen Berufsausbildung und gibt sachdienliche Hinweise zum Umgang mit den Ausbildungsunterlagen.

- dem Muster eines betrieblichen Ausbildungsplans

Der betriebliche Ausbildungsplan stellt eine wesentliche Grundlage für die Ausbildungsqualität dar. Die sachliche und zeitliche Gliederung der Berufsausbildung nach dem betrieblichen Ausbildungsplan ist Bestandteil des Berufsausbildungsvertrags und damit Voraussetzung für die Eintragung des Vertrags in das Verzeichnis der Berufsausbildungsverhältnisse. Die Berufsbildungsstelle hat unter Zugrundelegung des Ausbildungsrahmenplans ein Muster eines betrieblichen Ausbildungsplans erarbeitet und herausgegeben. Hierbei wurden die Anforderungen der Regel I/6 des STCW-Übereinkommens an einen Ausbildungs- und Bewertungsnachweis berücksichtigt. Der betriebliche Ausbildungsplan nach § 11 Abs. 2 der See-BAV ist als Ausbildungs- und Bewertungsnachweis nach Regel I/6 der Anlage zum STCW-Übereinkommen von den Ausbildern zu führen und zu unterschreiben. Auch wenn nicht ausdrücklich darauf hingewiesen wird, gilt unverändert, dass der betriebliche Ausbildungsplan auch und vor allem unter Zugrundelegung des Ausbildungsrahmenplanes nach Anlage 1 zu § 6 der See-BAV zu erstellen ist. Kapitäne, Leiter der Maschinenanlage und Ausbilder, die mit der Ausbildung von Schiffsmechanikern betraut werden, haben den Stand der erreichten Fähigkeiten, Fertigkeiten und Kenntnisse im betrieblichen Ausbildungsplan zu dokumentieren und die Führung des Tätigkeitsnachweises zu überprüfen und abzuzeichnen.

Der Fortschritt der Ausbildung ist durch das Gegenzeichnen der abgeschlossenen Aufgaben und durch die Unterschrift des für die Ausbildung verantwortlichen Ausbilders zu dokumentieren. Mit der Unterschrift wird bestätigt, dass der Auszubildende die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten erworben hat. Dabei sind die Bewertungskriterien sowie die praktischen und sicherheitsrelevanten Fertigkeiten zu berücksichtigen.

- dem Tätigkeitsnachweis

Das Führen des Tätigkeitsnachweises („Berichtsheft“) dient nach der See-BAV als Nachweis der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit und erfüllt somit, neben den nationalen, auch die internationalen rechtlichen Vorgaben. Der zeitliche und inhaltliche Ablauf der Ausbildung an Bord und in der Berufsschule wird für die an der Ausbildung Beteiligten sowie die zur Kontrolle der Berufsausbildung zuständige Stelle (BBS) in einfacher Form nachvollziehbar und nachweisbar gemacht.

- einer Anleitung zur betrieblichen Ausbildung mit Beispielen

Um die beauftragten Ausbilder als auch Besatzungsmitglieder, die während des laufenden Bordbetriebes mit der Ausbildung betraut sein können, zu unterstützen, wird von der BBS eine „Anleitung zur betrieblichen Ausbildung der Schiffsmechaniker“ heraus gegeben. In dieser Anleitung finden sich praktische Beispiele auf Unterstützungs- und Betriebsebene zu den in den relevanten Tabellen des STCW-Codes genannten Fähigkeiten, Fertigkeiten und Kenntnissen mit den möglichen Befähigungen.

Der Auszubildende hat während der Seefahrtzeit monatlich schriftliche Ausarbeitungen (Projektarbeiten) zu einem von dem Ausbilder vorgegebenen Thema zu erstellen. Das erste Monatsprojekt ist auf jedem Schiff das Ermitteln der Schiffsdaten. Dies ist das einzige thematisch verbindliche Projekt. Für die Projektarbeiten ist dem Auszubildenden ausreichend Zeit zur Verfügung zu stellen. Die Hälfte dieser Ausarbeitungen ist möglichst in englischer Sprache zu verfassen.

Um allen Besatzungsmitgliedern die Möglichkeit zu geben, in den jeweiligen Bereichen die Ausbildung des Schiffsmechanikers kompetent zu begleiten, sind alle Teile des Ausbildungsnachweises in deutscher und englischer Sprache verfasst.

4.3.3. Gestreckte Abschlussprüfung

Mit dem Inkrafttreten der See-BAV wird die Abschlussprüfung 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. In Zusammenarbeit mit den seemännischen Berufsschulen und den Prüfungsausschüssen werden die Prüfungsfragen entsprechend der neuen Vorgaben überarbeitet bzw. angepasst.

4.3.4. Ausweitung der überbetrieblichen Ausbildung

Die von der BBS e.V. anerkannten überbetrieblichen Ausbildungsmaßnahmen für die Ausbildungsbereiche der Metallbearbeitung sowie in der Brandabwehr und Rettung werden weiterhin von den Ausbildungsreedereien 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 auch zukünftig nicht weiter vorgesehen.

4.3.5 Fortbildung für die Mitglieder der Prüfungsausschüsse

Eine der wesentlichen Aufgaben der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. ist es, die Ausbildung zum Schiffsmechaniker laufend zu verbessern. Um dies zu gewährleisten hat sich die BBS zur Aufgabe gemacht, für alle an der Ausbildung Beteiligten Fortbildungen anzubieten. In Zusammenarbeit mit der Dienststelle Schiffsicherheit ist 2014 eine Fortbildung zum Handbuch für die Ausbildung im Schiffssicherungsdienst entstanden, die den Mitgliedern der Prüfungsausschüsse sowie den zuständigen Lehrern und Ausbildern der seemännischen Berufsschulen die Möglichkeit geben soll, sich auf den aktuellen Stand in der Entwicklung im Rettungsboot- und Brandschutzdienst zu bringen.

Während dieser eintägigen Fortbildungen wurde neben den aktuellen Neuerungen die Inhalte des Handbuchs für die Ausbildung im Schiffssicherungsdienst (Rettungsboot- und Brandschutzdienst) behandelt.



4.3.6 Ausbildung der Ausbilder

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 Ausbildungsverordnung und den Richtlinien des Bundes für die praktische Ausbildung und Seefahrzeit als Offiziersassistent, sollten die Ausbilder an Bord auch über die weiteren Möglichkeiten und Laufbahnen in der Seeschifffahrt informiert sein.

Für die Ausbilder an Bord gelten weiterhin die besonderen Vorschriften zur persönlichen und fachlichen Eignung. Nach der Ausbildungsverordnung müssen mindestens zwei deutschsprachige Ausbilder an Bord der von der zuständigen Stelle 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 STCW-Übereinkommen (Internationale Übereinkommen von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten in der jeweils geltenden Fassung), 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 zusammenwirken. Zur weiteren Verbesserung 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 Seefahrtschule Cuxhaven wurde von der zuständigen Stelle ein Modul entwickelt, welches den gestiegenen Anforderungen der Ausbildung an Bord gerecht wird. Hierbei können sich die Schüler des Fachschullehrganges "Leiter/Leiterin der Maschinenanlage" freiwillig und zusätzlich zu den Pflichtstunden zum "Ausbilder in der Seeschifffahrt" qualifizieren. Außerdem bieten sich auch interne Schulungen für die Ausbildungsreedereien an. Die BBS wird auch weiterhin alle Maßnahmen unterstützen und über die Ausbildung informieren.

5. Rahmenbedingungen für den Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker

5.1 Verordnung über die Befähigung der Seeleute in der Seeschifffahrt (Seeleute-Befähigungsverordnung (See-BV))

Mit dem Inkrafttreten der See-BV am 08. Mai 2014 wurden die Rechtsgrundlagen für die Ausbildung und Befähigung der Seeleute sowie die Erteilung der für eine Berufsausübung in der Seeschifffahrt erforderlichen Befähigungszeugnisse, Befähigungsnachweise und sonstige Bescheinigungen neu gefasst.

Die Ausbildung von Seeleuten ist, mit Ausnahme der Fischerei, weltweit einheitlich durch die Vorschriften des Internationalen Übereinkommens vom 7. Juli 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) geregelt. Das Übereinkommen ist gültig für 157 Vertragsparteien, die über mehr als 99 % der Welthandelstonnage verfügen. Die Vorschriften des Übereinkommens sind auch für Deutschland seit dem internationalen Inkrafttreten 1984 verbindlich und bisher weitestgehend in der Verordnung über die Ausbildung und Befähigung von Kapitänen und Schiffsoffizieren des nautischen und technischen Schiffsdienstes (Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung SchOffzAusbV) geregelt. Die Anlagen des Übereinkommens wurden 2010 auf einer diplomatischen Konferenz der Vertragsparteien neu gefasst. Daher sind die bisher in der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung geregelten nationalen Umsetzungsmaßnahmen den neuen internationalen Bestimmungen anzupassen. Neu hinzugekommen sind Ausbildungsnormen für die Besatzungsmitglieder auf der Unterstützungsebene (Facharbeiterebene), die erstmalige nationale Regelungen im Hinblick auf die Erteilung von Befähigungsnachweisen erfordern. Darüber hinaus werden Regelungen in Bezug auf die Erteilung eines Nachweises über die Tätigkeit in der Seeschifffahrt getroffen, die die entsprechenden Normen über das Seefahrtbuch nach der Seemannsamtverordnung ersetzen. Die Verordnung dient darüber hinaus der Umsetzung des maßgeblichen Unionsrechts hinsichtlich der Erteilung von Befähigungszeugnissen, Befähigungsnachweisen und sonstigen Qualifikationsbescheinigungen, der gegenseitigen Anerkennung von Befähigungszeugnissen für Kapitäne und Schiffsoffiziere in der Union sowie von Zeugnissen, die von Drittstaaten erteilt wurden.

In der See-BV werden die Anforderungen an die Berufserfahrung der Seeleute im Sinne von zugelassenen Seefahrzeiten wesentlich konkreter als bisher in der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung gefasst. Anlässlich der Diskussion um die Ausgestaltung der Manila Amendments hatte die IMO allgemein bemängelt, dass die Vertragsparteien bei ihren Umsetzungsmaßnahmen im Hinblick auf die Anforderungen an die Seefahrzeiten zu großzügig sind und die Begriffsbestimmung der Seefahrzeit nach Regel I/1 Nummer 26 in nicht ausreichendem Maße berücksichtigen.

Zu ähnlichen Feststellungen gelangte die Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs (EMSA) bei der Überprüfung der Umsetzungsmaßnahmen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in Drittstaaten.

Aus dem in den 1980er-Jahren entwickelten Konzept des Gesamtschiffsbetriebes, das heißt ein Schiffsbetrieb mit Einsatz von Besatzungsmitgliedern sowohl im Decks- als auch im Maschinenbetrieb (§ 2 Absatz 3 Nummer 3 SchOffzAusbV), hat sich nur der Schiffsmechaniker auf der Facharbeiterebene durchgesetzt. Die Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker ist in der Verordnung über die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt (See-BAV) geregelt; sie setzt die Anforderungen der Regel II/5 und III/5 der Anlage zum STCW-Übereinkommen in nationales Recht um. Die Erteilung des Befähigungsnachweises zum Schiffsmechaniker erfolgt auf der Grundlage der Regelungen in Abschnitt A-VII/2 des Kapitels VII des STCW-Codes über die Erteilung anderer Zeugnisse. In der See-BV werden Bestimmungen getroffen, die Alternativen zu den in den Kapiteln II und III geforderten praktischen Ausbildungsanteilen eröffnen, wenn die Bewerber ein „zugelassenes besonderes integriertes Ausbildungsprogramm im Decks- und Maschinenbereich“ durchlaufen. Die See-Berufsausbildungsverordnung ist ein Programm im Sinne der Bestimmungen.

Darüber hinaus sind Regelungen über die Zulassung von Berufseingangsprüfungen und sonstigen Ausbildungen in der Verordnung zusammengefasst, die bisher im Seeaufgabengesetz und in Verwaltungsvereinbarungen des Bundes mit den Küstenländern enthalten waren.

5.2 Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt

Der maritime Cluster, der sich um die Seeschifffahrt in Deutschland gebildet hat, sichert rund 400.000 Arbeitsplätze, die sich sowohl in den Küsten- als auch in den Binnenländern befinden. Die maritime Wirtschaft ist mit einem jährlichen Umsatzvolumen von ca. 50 Mrd. Euro ein wichtiger Wirtschaftszweig in Deutschland. Seit 2008 befindet sich die Seeschifffahrt jedoch in einer Krise. Die Folgen bekommen vor allem die deutschen Seeleute zu spüren, die ihre Arbeitsplätze verlieren und die Absolventen der Seefahrtbildungsstätten, die nach erfolgreichem Abschluss keine Anstellung als nautische oder technische Wachoffiziere finden. Insgesamt führt dies zu einer negativen Darstellung und Wahrnehmung der Seeschifffahrt in der Öffentlichkeit.

Die Ausflaggung und dem damit verbundenen Rückgang der deutschen Seeleute haben deutliche Auswirkungen auf die Sozialversicherung. In der BG Verkehr werden große Beitragssummen wegfallen. Zusatzrentenzahlungen für deutsche Seeleute der Seemannskasse sind zukünftig nicht mehr gesichert.

Daher muss Seeschifffahrt unter deutscher Flagge mit deutschen Seeleuten zumindest mit den europäischen Schifffahrtsnationen konkurrenzfähig sein.

Zur geplanten 9. Nationalen Maritimen Konferenz in Bremerhaven werden daher alle Beteiligten die Ausrichtung des Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt neu festlegen müssen. Die Maßnahmen zur wettbewerbsfähigen Gestaltung der Beschäftigung auf Schiffen unter deutscher Flagge sind vielschichtig und der Schlüssel zur erfolgreichen Weiterführung des Bündnisses. So kann die Erhöhung des Lohnsteuereinbehalts ein wirksames Mittel sein, um die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Beschäftigten in der Seeschifffahrt annähernd wiederherzustellen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn alle Beteiligten des Bündnisses bereit sind, diesen Vorstoß zu unterstützen. Ein solcher Vorstoß sollte jedoch auch mit verbindlichen Zusagen der Reeder flankiert werden.

Inwieweit eine mögliche Änderung der Schiffsbesetzung bei dem zurzeit sehr niedrigen Stand der unter deutscher Flagge fahrenden Schiffe zu einem Anstieg von Ausbildung und Beschäftigung und zum Vorteil der deutschen Flagge führen wird, bleibt abzuwarten.

Die deutsche Handelsflotte und der Schifffahrts- und Reedereistandort Deutschland können ihre Potenziale nur voll ausschöpfen, wenn entsprechend hochqualifiziertes und motiviertes Personal zur Verfügung steht. Daher ist die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses als Einstieg in die maritime Arbeitswelt von besonders hoher Bedeutung. Zur Sicherung von Ausbildung und Beschäftigung bedarf es des Engagements aller im maritimen Cluster maßgeblich Beteiligten.

5.3 Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland

Die gemeinnützige „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ unterstützt finanziell die nautische und technische Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von Besatzungsmitgliedern, die auf in deutschen Seeschiffsregistern eingetragenen Schiffen beschäftigt sind. Die Stiftung generiert ihre Mittel für die finanzielle Unterstützung aus Ablösebeträgen deutscher Reeder, die ausflaggen. Im Gesetz über das Flaggenrecht der Seeschiffe und die Flaggenführung der Binnenschiffe ist geregelt, unter welchen Voraussetzungen ein deutscher Reeder ausflaggen darf. In deutschen Seeschiffsregistern eingetragene Schiffe können nach § 7 FIRG die Genehmigung erhalten, befristet eine andere als die deutsche Nationalflagge zu führen, soweit die durch die Ausflaggung bewirkten Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland ausgeglichen werden.

Dieser Ausgleich kann entweder durch die Ausbildung von Schiffsmechanikern oder Offiziersassistenten auf dem jeweiligen ausgeflaggten Schiff oder durch die Zahlung eines Ablösebetrages an die Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland erfolgen. Im Einzelnen wird von der Stiftung auf Antrag eine finanzielle Unterstützung für die Ausbildung von Schiffsmechanikern, technischen Offiziersassistenten und nautischen Offiziersassistenten sowie die Qualifizierung von Offizieren („Ausfahren“) gewährt. Diese finanzielle Unterstützung der Berufsausbildung beträgt für die Ausbildung von Schiffsmechanikern, technischen Offiziersassistenten und nautischen Offiziersassistenten bis zu 14.000 Euro jährlich, für die Qualifizierung von Offizieren bis zu 32.000 Euro jährlich. Zudem ist ein Anreizsystem zur Ausbildung von arbeitslosen Jungoffizieren umgesetzt worden – der Förderzeitraum für Offiziere wird um bis zu 4 Quartale verlängert, soweit ein Zeitraum als Arbeitssuchend nachgewiesen wird. Zusätzlich wird die Förderung für bis zu vier Quartale auf 9.500 Euro pro Quartal erhöht, wenn ein vorher arbeitsloser Offizier beschäftigt wird.

Daneben unterstützt die Stiftung auf Antrag Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) von nautischem und technischem Besatzungsmitgliedern, die als Grundlage für die Ausstellung von Dokumenten vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) bzw. der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) zugelassen sind.

Durch die Förderung der Stiftung konnte die Zahl der neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse in 2014 erstmals seit Beginn der Krise in der Seeschifffahrt stabilisiert werden.

5.4 Ausbildungsplatzförderung auf Schiffen unter deutscher Flagge oder der Flagge eines EU-Mitgliedstaates

Seit 1995 fördert der Bund die Einrichtung von Ausbildungsplätzen an Bord von Schiffen, die unter deutscher Flagge oder der Flagge eines EU-Mitgliedstaates betrieben werden. Die Ausbildungsplatzkosten für Schiffsmechaniker sowie nautische und technische Offiziersassistenten werden pauschal pro Ausbildungsplatz bezuschusst. Die Zuschüsse des Bundes werden in den Jahren 2014 und 2015 in unveränderter Höhe, d. h. wie in den letzten Jahren für die Ausbildung von Schiffsmechanikern und Offiziersassistenten nach der als Anlage beigefügten Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt gewährt. Die Fördermittel des Bundes betragen 25.500,- Euro pro besetzten Ausbildungsplatz für Schiffsmechaniker; 12.750,- Euro pro besetzten Ausbildungsplatz für nautische Offiziersassistenten und 17.000,- Euro pro besetzten Ausbildungsplatz für technische Offiziersassistenten.

Eine Bestätigung bzw. Bearbeitung der Anträge seitens der BBS ist für das neue Antragsverfahren nicht mehr vorgesehen.

5.5 Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens

Mit dem Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) ist man dem Ziel von fairen Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord in der weltweiten Schifffahrt deutlich näher gekommen. Die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord von Kauffahrteischiffen unter deutscher Flagge werden im Einklang mit dem Seearbeitsübereinkommen und den umzusetzenden EU-Richtlinien neu geregelt. Kern der Umsetzung ist das neue Seearbeitsgesetz.

Das Seearbeitsgesetz gilt grundsätzlich für alle an Bord Tätigen, also auch für den Kapitän und für diejenigen Beschäftigten, die nicht beim Reeder, sondern bei einem anderen Arbeitgeber beschäftigt sind. Das Verfahren zur Feststellung der Seediensttauglichkeit, die Berufsausbildung an Bord und die medizinische Ausstattung sind auf eine einheitliche, den praktischen Erfordernissen entsprechende rechtliche Grundlage gestellt worden. Geregelt sind hierin auch die Vorgaben über die Arbeitsvermittlung und die soziale Betreuung der Seeleute. Das Seemannsgesetz wurde aufgehoben. Seine überkommenen Regelungen, insbesondere im Bereich des Urlaubs-, Kündigungs-, und Heimschaffungsrechts, wurden im Seearbeitsgesetz modernisiert. Das bestehende System der flaggen- und hafensstaatlichen Kontrollen wird auf die Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder erstreckt. Schiffe aus Nicht-Vertragsstaaten, die das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert haben, müssen die Mindestanforderungen der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord gleichermaßen beachten. Bei Hafensstaatkontrollen werden sie keine günstigere Behandlung erfahren als Schiffe aus Vertragsstaaten. Dies kommt auch den Reedern zugute, die Kauffahrteischiffe unter deutscher Flagge betreiben.

Des Weiteren ist durch die Vorschrift klargestellt, dass die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. die zuständige Stelle für die berufliche Bildung in der Seeschifffahrt ist. Die Benennung und die Aufgabenzuweisung der zuständigen Stelle erfolgten bisher in der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung in Verbindung mit dem Seeaufgabengesetz. Anders als nach dem Berufsbildungsgesetz ist daher weiterhin in der Seeschifffahrt nur eine zentrale zuständige Stelle benannt worden. Damit wird gewährleistet, dass die zur Umsetzung der internationalen Vorgaben, insbesondere des STCW-Übereinkommens, einheitlichen Maßstäbe bei der Überwachung angelegt werden.

Mit dem Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes sind auch Berufsausbildungsverträge für die Schiffsmechaniker/-innen zweisprachig an Bord mitzuführen. Neben dem Berufsausbildungsvertrag für neu abgeschlossene Auszubildende wurden auch die bestehenden Auszubildendenverträge zeitgleich angepasst. Die Auszubildendenverträge stehen allen Ausbildungsbetrieben auf der Internetseite der Berufsbildungsstelle zur Verfügung.

II. Berufliche Weiterbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in

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

1. Teilnehmer an einem Ergänzungslehrgang

Im Berichtsjahr 2014 wurde 2 Teilnehmern eine Ausbildungsbescheinigung für die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit im Rahmen der beruflichen Weiterbildung zum Schiffsmechaniker ausgestellt. Die erforderliche Erfahrungszeit erfolgt nach der Verwaltungsvorschrift der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt zur Präzisierung der Zulassung zur Abschlussprüfung Teil 2 gemäß § 20 der See-Berufsausbildungsverordnung (See-BAV).

Außerdem konnten 6 (Maschine: 4 / Deck: 2) Abschlussbescheinigungen für die erfolgreich abgeschlossene praktische Ausbildung und Seefahrtzeit ausgestellt werden. Insgesamt 7 (5) Seeleute haben im Jahre 2014 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 als nautische(r)/technische(r) Offiziersassistent/in

Die Verordnung über die Befähigungen der Seeleute in der Seeschifffahrt regelt die Befähigungen und die weiteren Voraussetzungen für die Erteilung und den Entzug von Befähigungszeugnissen, Befähigungsnachweisen sowie sonstigen Bescheinigungen für Kapitäne, Schiffsoffiziere und sonstige Seeleute für den Dienst auf Kauffahrteischiffen. Sie löst damit die bisher gültige Schiffsoffiziers-Ausbildungsverordnung ab.

Eine der Voraussetzungen für den Erwerb des Befähigungszeugnisses ist der Abschluss einer zugelassenen praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als nautischer oder technischer Offiziersassistent nach den Richtlinien des Bundes.

Hiernach müssen auch die Schiffsbetriebstechnischen Assistenten (SBTA) sowie die Facharbeiter mit einem Metall- oder Elektroberuf („Seiteneinsteiger“) die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit durchführen.

Die Betreuung erfolgt über die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt.

Von der BBS wurden im Jahre 2014 insgesamt 140 (98) Bescheinigungen für eine Anmusterung als Offiziersassistent (OA) ausgestellt. Davon 105 für nautische Offiziersassistenten (NOA - mit 12 Monaten praktischer Ausbildung und Seefahrtzeit) und 35 für technische Offiziersassistenten (TOA - mit 18 bzw. 12 Monaten praktischer Ausbildung und Seefahrtzeit).

Ferner wurden für 15 Bewerber mit erfolgreichem Abschluss als „Schiffsbetriebstechnischer Assistent“ sowie für 14 „Seiteneinsteiger“ die Ausbildungsbescheinigungen seitens der BBS 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 26 nautische und 22 technische Offiziersassistenten ihre praktische Ausbildung und Seefahrtzeit im Berichtsjahr ordnungsgemäß nach den Richtlinien des Bundes abgeschlossen.

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. Auch in diesem Berichtsjahr wurden 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 gehören u. a. die kontinuierliche Verbesserung der Informationsleistung durch mediengerechte und flächendeckende Verbreitung der Informationen zur Berufsbildung in der Seeschifffahrt in aktueller und umfassender Form, die Intensivierung der Bord- und Reedereibesuche und Beratungsgespräche sowie die Kontrolle des Ausbildungsstandes aller Auszubildenden, um bei Bedarf rechtzeitig Maßnahmen zur Verbesserung, Vorbeugung oder Korrektur einleiten zu können.

Wiederkehrend wurden im Jahr 2014 die eingeführten Verfahren und Dienstleistungen in der Geschäftsstelle überprüft. In dem Audit am 13.10.2014 nach DIN EN ISO 9001:2008 wurden vom DNV GL keine Abweichungen festgestellt und die Gültigkeit des Zertifikates bestätigt.

Die BBS e.V. konnte auch 2014 ihren satzungsgemäßen Aufgaben bei der Durchführung der beruflichen Bildung in der Seeschifffahrt und im Rahmen der ihr vom Bund übertragenen Aufgaben nachkommen.

V. Verschiedenes

1. Informationsleistungen

Auch 2014 erfolgte ein ganz wesentlicher Anteil an den Informationsleistungen über die Internetseite der BBS e.V. (www.berufsbildung-see.de). Im Berichtsjahr wurde diese Seite 32.426 Mal aufgerufen (2013: 31.522). Insgesamt wurde diese Seite seit 2001 bisher 293.897 Mal aufgerufen. Hiervon kamen 94% der Nutzer aus Deutschland.

In dem Berichtsjahr kamen über diese Internetseite etwa 280 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 Berufsbildungsstelle auf 14 Berufs- und Informationsveranstaltungen vertreten und informierte über die Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten in der Seeschifffahrt.

2. Girls' Day 2014

In ganz Deutschland laden Unternehmen und Organisationen Schülerinnen ab Klasse 5 ein, um Berufe in Technik, IT, Handwerk und Naturwissenschaften zu erkunden. Mehr als 1,5 Millionen Mädchen haben seit 2001 am Girls' Day teilgenommen. Mit großem Erfolg: Jedes dritte Mädchen möchte in dem am Girls' Day kennengelernten Beruf ein Praktikum machen oder eine Ausbildung beginnen.

Die BBS hat 2014 zwei jungen Schülerinnen die Möglichkeit gegeben, alles über die Voraussetzungen, über die Bewerbung, die Ausbildung sowie die Karrieremöglichkeiten in der Seeschifffahrt, die Besonderheiten der Seeschifffahrt, die landseitige Organisation sowie die Aufgaben der BBS e.V. als zuständige Stelle zu erfahren.

Auch in 2015 nimmt die BBS wieder teil. Der angebotene Platz ist bereits besetzt.

3. Aussichten

Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt – immer noch eine erstklassige Grundlage für eine Karriere.

Die duale Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker ist international einzigartig und genießt hohes Ansehen. Für die Reedereien kann die Ausbildung zum Schiffsmechaniker/in ein Weg zur Förderung des eigenen Nachwuchses sein und als fundierte Grundlage auf dem Weg zum Leitenden Ingenieur oder Kapitän dienen. Erst während der praktischen Ausbildung zum Schiffsmechaniker lernen die jungen Seeleute den Gesamtschiffsbetrieb kennen und profitieren von dem Erlernten während der gesamten seemännischen Karriere. Das Verständnis für den Gesamtbetrieb Schiff wird in keiner anderen seemännischen Ausbildung so gut gefördert wie während dieser dualen Berufsausbildung.

Eine Ausbildung in der maritimen Branche ist weiterhin attraktiv und bietet unverändert Karriereperspektive. Alle Partner des maritimen Bündnisses stimmen darin überein, dass es sich die maritime Branche nicht leisten kann, auf Fähigkeiten, Talente und Begabungen der jungen Menschen zu verzichten.

Im Hinblick auf die Entwicklung der Altersstruktur deutscher Seeleute und des Fachkräftebedarfs in der Seeschifffahrt wird die Nachwuchsgewinnung eine kontinuierliche Herausforderung sein. Die zuständige Stelle appelliert an die Unternehmen, trotz der derzeitigen wirtschaftlichen Situation in ihren Anstrengungen, junge Menschen für maritime Berufe zu gewinnen, nicht nachzulassen. Nur wer auch in schwierigen Zeiten ausbildet, wird auch in Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwungs – insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels – genügend gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter zur Verfügung haben. Insofern müssen alle möglichen Anstrengungen unternommen werden, um die aufgebauten Ausbildungskapazitäten aufrechtzuerhalten und in der Seeschifffahrt dauerhaft bedarfsgerecht auszubilden.

Um zukünftig die Ausbildungsziele zu erreichen sowie maritimes Fachwissen dauerhaft am Seeschifffahrtsstandort Deutschland zu sichern, muss eine hohe Anzahl an Schiffen der deutschen Handelsflotte im internationalen Verkehr unter deutscher Flagge fahren, auch wenn dies, durch die Sozialstandards bedingt, höhere Kosten im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen zur Folge hätte.

Das Handeln der Verantwortlichen sollte langfristig ausgerichtet sein. Die maritime Ausbildung von jungen Menschen sichert die Zukunft der Unternehmen und stärkt die Position auf den globalen Märkten. Es braucht daher auch 2015 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 2015: Ausbildung ist Meer

Tabelle 1/01:
Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach Arbeitsamtsbezirken

Arbeitsamtsbezirke Betriebssitz der vertrags- schließenden Reedereien	Vertragsschließende Reedereien	Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge	
		Gesamt	davon am 31.12. bestehend
Mecklenburg-Vorpommern	4	8	7
Rostock	3	6	5
Stralsund	1	2	2
Schleswig-Holstein	8	18	16
Elmshorn	1	10	8
Flensburg	1	1	1
Heide	2	2	2
Kiel	1	1	1
Lübeck	3	4	4
Hamburg	15	95	91
Niedersachsen	19	73	69
Emden	5	14	13
Leer	4	10	9
Stade	9	45	43
Wilhelmshaven	1	4	4
Bremen	7	14	14
Bremen	5	11	11
Bremerhaven	2	3	3
Summe 2014	53	208	197
Summe 2013	50	170	161

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	7	2	0	0	6	8	0
Schleswig-Holstein	16	0	0	1	11	4	0
Hamburg	91	11	0	2	29	60	0
Niedersachsen	69	4	1	6	40	23	0
Bremen	14	1	0	0	6	8	0
Summe 2014	197	18	1	9	92	103	0
Summe 2013	161	10	0	13	65	83	0

Tabelle 1/03:
Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Ausbildungsdauer

Betriebssitz der vertrags-schließenden Reedereien	Neu abgeschlossene Aus-bildungsverträge	davon mit einer Ausbildungsdauer von ... Monaten			
		36	30	24*	18*
Mecklenburg-Vorpommern	7	7	0	0	0
Schleswig-Holstein	16	16	0	0	0
Hamburg	91	90	0	0	1
Niedersachsen	69	66	0	0	3
Bremen	14	14	0	0	0
Summe 2014	197	193	0	0	4
Summe 2013	161	140	20	1	0

* 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 2014	Summe 2013
	MV	SH	HH	NS	HB		
Ausland	0	0	1	0	0	1	0
Mecklenburg-Vorpommern	4	2	7	4	1	18	11
Schleswig-Holstein	2	7	21	12	2	44	31
Hamburg	1	0	7	4	0	12	15
Niedersachsen	0	3	28	30	8	69	54
Bremen	0	0	3	2	0	5	5
Nordrhein-Westfalen	0	1	5	5	1	12	23
Hessen	0	0	2	0	1	3	3
Rheinland-Pfalz	0	0	2	0	0	2	0
Baden-Württemberg	0	0	5	1	1	7	5
Bayern	0	0	1	4	0	5	3
Saarland	0	0	0	0	0	0	0
Berlin	0	0	2	3	0	5	4
Brandenburg	0	1	4	1	0	6	5
Sachsen	0	0	0	0	0	0	1
Sachsen-Anhalt	0	2	2	2	0	6	0
Thüringen	0	0	1	1	0	2	1
Gesamt	7	16	91	69	14	197	161

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

Alter	Betriebssitz der vertragsschließenden Reedereien					Summe 2014	Summe 2013
	MV	SH	HH	NS	HB		
16 Jahre	1	1	6	3	1	12	20
17 Jahre	1	3	15	17	4	40	20
18 Jahre	0	2	13	6	2	23	26
19 Jahre	3	1	26	12	1	43	29
20 Jahre	1	1	14	6	3	25	23
21 Jahre	0	2	10	8	0	20	14
22 Jahre	0	2	0	3	0	5	6
23 Jahre	0	1	2	2	1	6	3
24 Jahre	0	1	3	3	0	7	5
25 Jahre	0	0	1	1	1	3	2
älter als 25	1	2	1	8	1	13	13
Insgesamt	7	16	91	69	14	197	161

Tabelle 1/06: Auszubildende nach Ausbildungsjahren

Betriebssitz der vertrags-schließenden Reedereien	Auszubildende im ... Ausbildungsjahr			Summe 2014	Summe 2013
	1.	2.	3.		
Mecklenburg-Vorpommern	7	5	4	16	25
Schleswig-Holstein	16	13	15	44	45
Hamburg	90	55	70	215	220
Niedersachsen	66	52	60	178	178
Bremen	14	10	10	34	47
Ausland	0	0	0	0	0
Summe 2014	198	135	159	487	-
Summe 2013	158	147	210	-	515

Tabelle 1/07: Ausländische Auszubildende

Herkunftsland der ausländischen Auszubildenden	Betriebssitz der ausbildenden Reedereien						Summe 2014
	Ausl.	MV	SH	HH	NS	HB	
Türkei	0	0	0	0	1	0	1
Griechenland	0	0	0	0	1	0	1
Lettland	0	0	0	0	1	0	1
Ecuador	0	0	0	0	0	0	0
Litauen	0	0	2	0	0	0	2
Luxemburg	0	0	0	1	0	0	1
Österreich	0	0	0	0	0	0	0
Summe 2014	0	0	2	1	3	0	6

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	1	1	0	0	0
Schleswig-Holstein	4	4	0	0	2
Hamburg	11	6	4	1	3
Niedersachsen	12	6	3	3	2
Bremen	5	1	2	2	0
Ausland	0	0	0	0	0
Summe 2014	33	18	9	6	7
Summe 2013	22	16	5	1	12

Tabelle 1/09: 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	64	61	95 %	36
Lübeck-Travemünde	72	71	99 %	68
Elsfleth	66	66	100 %	38
Summe 2014	202	198	98 %	142
Summe 2013	224	221	99 %	196

Tabelle 1/10: 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	64	50	47	14	14	0	0
Lübeck-Travemünde	72	46	45	26	26	0	0
Elsfleth	66	58	58	5	5	3	3
Summe 2014	202	154	150	45	45	3	3
Summe 2013	224	180	177	41	41	3	3

Tabelle 2/01:

Teilnehmer am Ergänzungslehrgang zum Schiffsmechaniker nach Art der Vorbildung

Ausbildungs- stätten	Lehrgangs- teilnehmer zu Beginn insgesamt	davon..				davon mit...	
		Facharbeiter		Fachkräfte		Bord praktikum	Seefahrtzeit
		Deck	Maschine	Deck	Maschine		
Rostock	7	2	4	0	0	6	1
Summe 2014	7	2	4	0	0	6	1
Summe 2013	5	0	5	0	0	5	0

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 Wiederholungs- prüfungen	
				insgesamt	mit Erfolg
Rostock	7	7	100 %	0	0
Lübeck- Travemünde	0	0	0	0	0
Elsfleth	0	0	0	0	0
Summe 2014	7	7	100%	0	0
Summe 2013	5	5	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 2014	105	35
davon OA	94	17
davon SBTA*	11	4
davon Seiteneinsteiger**	0	14
Summe 2013	50	48
davon OA	37	17
davon SBTA*	13	14
davon Seiteneinsteiger**	0	17

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 2014	26	22
Summe 2013	27	19

Tabelle 4/01: Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker

Jahr	Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker			
	Neue bestehende Ausbildungs- verhältnisse	Auszubildende insgesamt	Prüfungsteilnehmer	
			insgesamt	davon mit Erfolg
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
2013	161	515	224	221
2014	197	487	202	198

Tabelle 4/02: Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse

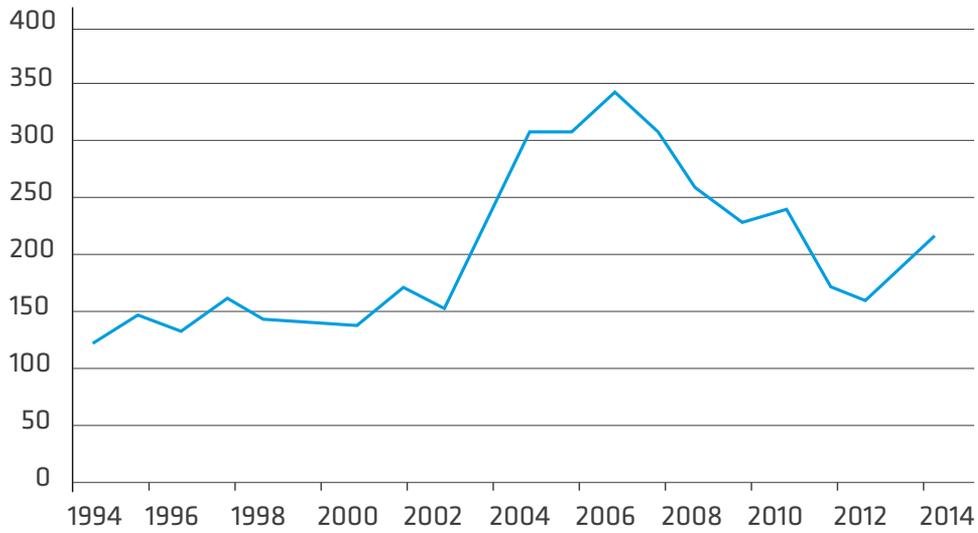


Tabelle 4/03: Ausbildungsverhältnisse gesamt

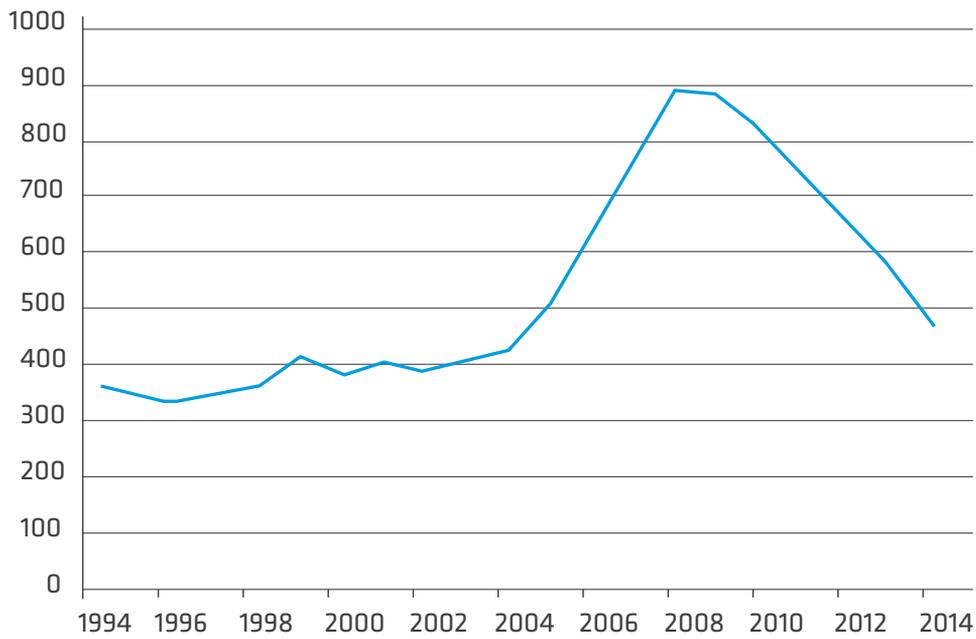


Tabelle 4/04: Berufliche Weiterbildung

Jahr	Berufliche Weiterbildung zum Schiffsmechaniker		
	Lehrgangsteilnehmer zu Beginn des Lehrgangs	Prüfungsteilnehmer	
		insgesamt	davon mit Erfolg
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
2013	5	5	5
2014	7	7	7

Tabelle 4/05: Ausbildung als NOA / TOA

Jahr	NOA		TOA	
	zu Beginn der Ausbildung	mit beendeter Ausbildung	zu Beginn der Ausbildung	mit beendeter Ausbildung
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
2013	50	27	48	19
2014	105	26	35	22



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

