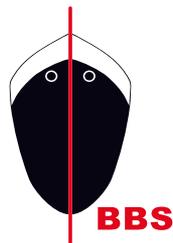




BBS JAHRESBERICHT 2015



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“	8
2.1	Überbetriebliche Ausbildung	8
2.2	Berufsschulunterricht	8
3.	Prüfungen	9
3.1	Prüfungsteilnehmer	9
3.1.1	Teilnehmer an der Abschlussprüfung nach Prüfungserfolg	9
3.1.2	Teilnehmer an der Zwischenprüfung	9
3.1.3	Prüfungsteilnehmer und Prüfungsorte (vgl. Tabelle 8)	9
3.2	Prüfung zum und Beschäftigung als Schiffsmechaniker/in.....	10
3.3	Berufsziele der Auszubildenden nach bestandener Abschlussprüfung	11
4.	Ausbildungsqualität	12
4.1	Bord- und Reedereibesuche, Besuche an Berufsschulen	12
4.2	Ausbildungsbezogener Einsatz der Auszubildenden	13/14
4.3	Maßnahmen zur Verbesserung der Ausbildungsqualität	15
4.3.1	Veröffentlichung neuer Ausbildungsunterlagen	15
4.3.2	Gestreckte Abschlussprüfung	16
4.3.3	Ausweitung der überbetrieblichen Ausbildung	16
4.3.4	Fortbildung für die Mitglieder der Prüfungsausschüsse	16
4.3.5	Ausbildung der Ausbilder	16
5.	Rahmenbedingungen für den Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker/in	17
5.1	Verordnung über die Befähigung der Seeleute in der Seeschifffahrt (Seeleute- Befähigungsverordnung (See-BV))	17
5.2	Maritimes Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung.....	18
5.3	Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland	19
5.4	Ausbildungsplatzförderung auf Schiffen unter deutscher Flagge oder der Flagge eines EU-Mitgliedstaates	19
5.5	Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens	20

	Seite
II. Berufliche Weiterbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin	20
1. Teilnehmer an einem Ergänzungslehrgang	20
III. Ausbildung als nautische(r)/technische(r) Offiziersassistent/in	20
IV. Zertifizierung der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V.	21
1. Anwendung eines Qualitätsmanagementsystems (QMS)	21
V. Verschiedenes	21
1. Informationsleistungen	21
2. Auszeichnung exzellenter Ausbildungsbetrieb 2015	22
3. Zukunftstag 2015	23
4. Aussichten	23
VI. Statistiken	24
1. Berufsausbildungs zum Schiffsmechaniker/in	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 /in	29
1/10 Teilnehmer an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker/in nach Art der Zulassung	29
2. Berufliche Weiterbildung	30
2/01 Teilnehmer am Ergänzungslehrgang zum Schiffsmechaniker/in nach Art der Vorbildung	30
2/02 Teilnehmer an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker/in im Rahmen einer Weiterbildung	30
3. Ausbildung als Offiziersassistent/in	31
3/01 Ausbildungsbescheinigungen für die praktische Ausbildung Seefahrtzeit als nautische(r)/technische(r) Offiziersassistent/in (NOA/TOA)	31
3/02 Abschlussbescheinigungen über die Ausbildung und Seefahrtzeit als nautische(r) / technische(r) Offiziersassistent/in (NOA/TOA)	31
4. Zusammenfassende Übersicht von 1995-2015	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

I. Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin

1. Berufsausbildungsverhältnisse

1.1 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse

Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge und Berufsanfänger

Im Zeitraum vom 01.01.2015 bis zum 31.12.2015 wurden **168** (davon weiblich: 10) neue Ausbildungsverhältnisse (Vorjahr: 208, davon weiblich 18) mit 45 (46) Reedereien abgeschlossen. Hiervon wurden 9 (11) Verträge vorzeitig gelöst. Die Anzahl der am 31.12.2014 bestehenden neuen Verträge betrug **159** und lag damit deutlich unter der des Vorjahres. Einschließlich der Offiziersassistenten (vgl. Kapitel III) wurden im Jahre 2015 von der Ausbildungsstelle insgesamt **333** Berufsanfänger betreut, im Jahr 2014 waren es insgesamt 348.

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 lag 2015 etwa wieder auf gleichbleibendem Niveau. Der Anteil der Auszubildenden mit Hauptschulabschluss ist in diesem Jahr weiter zurückgegangen.

Tabelle 1: Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach schulischer Vorbildung der Auszubildenden 2010 - 2015

Ausbildungs- verhältnisse neu		davon abgeschlossen von Auszubildenden mit ...					
Jahr		Hauptschulabschluss		Realschulabschluss		Hochschul- oder Fachhochschulreife	
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 %
2015	159	7	4,00%	64	40,00 %	88	55,00 %

Im Jahr 2015 haben nach Angaben des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) 62 (84) Praxissemesterstudenten (Neueinsteiger) ihr Studium an einer seefahrtbezogenen Fachhochschule begonnen. Insgesamt begannen 27 „Schiffsbetriebstechnische Assistenten“ in den Berufsfachschulen im Berichtsjahr 2015.

1.2 Bestehende Berufsausbildungsverhältnisse

Auszubildende im 1. bis 3. Ausbildungsjahr

Am 31.12.2015 befanden sich **468** (487) Auszubildende in einem Berufsausbildungsverhältnis zum/zur Schiffsmechaniker/in), davon 156 (193) im 1. Ausbildungsjahr, 178 (118) im 2. Ausbildungsjahr und 134 (159) im 3. Ausbildungsjahr. Die Anzahl der weiblichen Auszubildenden blieb mit 33 konstant. Die Gesamtzahl der Auszubildenden ging um ca. 4% gegenüber der des Vorjahres zurück.

Auszubildende nach Bundesländern (vgl. Tabelle 2)

Auch 2015 weicht die Verteilung der Auszubildenden nach Betriebssitz der ausbildenden Reederei von der Verteilung der Auszubildenden nach besuchter Berufsschule ab.

Tabelle 2: Auszubildende nach Bundesländern 2014 bis 2015

	Auszubildende nach Sitz der ausbildenden Reederei				Auszubildende nach besuchter Berufsschule			
	2014		2015		2014		2015	
Mecklenburg-Vorpommern	16	3,29 %	17	3,63 %	167	31,63 %	142	31,14 %
Schleswig-Holstein	44	9,03 %	48	10,26 %	226	42,80 %	205	44,96 %
Hamburg	215	44,15 %	205	43,80 %	-	-	-	-
Bremen	34	6,98 %	32	6,84 %	-	-	-	-
Niedersachsen	178	36,55 %	166	35,47 %	135	25,57 %	109	23,90 %
Insgesamt	487	100%	468	100,00 %	528	100,00 %	456	100,00 %



1.3 Vorzeitig gelöste Berufsausbildungsverhältnisse

Vertragsauflösungen

Im Berechnungsjahr 2015 wurden insgesamt 28 (33) Ausbildungsverträge vorzeitig gelöst, davon 18 Verträge im 1. Ausbildungsjahr, 9 Verträge im 2. Ausbildungsjahr und 1 Vertrag im 3. Ausbildungsjahr. In der Probezeit wurden 10 (7) Verträge vorzeitig gelöst.

Auflösungsquote der Ausbildungsverhältnisse (vgl. Tabelle 3)

Die Auflösungsquote der in den Jahren 2010 bis 2015 neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse betrug durchschnittlich ca. 15 % und lag damit unter der durchschnittlichen Auflösungsquote außerhalb der Seeschifffahrt von ca. 24 %. Ein direkter Vergleich aus dem Berufsbildungsreport lag für das Berichtsjahr noch nicht vor.

Tabelle 3: Auflösungsquote der neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse 2010 bis 2015

Jahr	Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse insgesamt	davon aufgelöst im ... Ausbildungsjahr			Auflösungsquote	
		1.	2.	3.	in der Seeschifffahrt	außerhalb der Seeschifffahrt *
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 %	1,0 %	12,9 %	25 %
2014	208	8,6 %	4,3 %	2,9 %	15,8 %	-
2015	168	10,7 %	5,3 %	0,6 %	16,6 %	

*) Quelle: Berufsbildungsbericht 2015 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung. Es lagen keine neueren Zahlen vor.

1.4 Ausbildende Reedereien und Ausbildungsstätten

Als Ausbildungsschiffe waren am 31.12.2015 insgesamt 424 (453) Schiffe von 73 (84) Reedereien als Ausbildungsstätten anerkannt. An der Berufsausbildung waren im Berichtsjahr 55 (75) Reedereien mit 468 (487) Auszubildenden beteiligt. Die Tabelle 4 zeigt die Verteilung der ausbildenden Reedereien nach Einsatzgebiet.

Tabelle 4: Ausbildende Reedereien mit Sitz in Deutschland nach Einsatzgebiet 2014 bis 2015

Einsatzgebiete	Ausbildende Reedereien		Auszubildende	
	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015
Internationale Seeschifffahrt	53	33	381	363
Bäderschifffahrt	7	7	41	41
Behörden	15	15	65	64
Gesamt	75	55	487	468

1.5 Ausbildungsplatzsituation

1.5.1 Ausbildungsplatznachfrage

Laut Angaben der Zentralen Heuerstelle Hamburg (ZHH) nahm im Berichtsjahr die Anzahl der Bewerbungen für eine Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker ab. Waren es im Jahr 2009 noch 355 Bewerber die einen Ausbildungsplatz über die Zentrale Heuerstelle suchten, so waren es 2015 nur noch 123 Bewerber. Einer der Gründe für diesen Rückgang liegt in der öffentlichen Darstellung und Diskussion zur weiterhin angespannten wirtschaftlichen Situation in der Seeschifffahrt.

1.5.2. Ausbildungsplatzangebot und Ausbildungsplatzkapazität (vgl. Tabelle 5)

Insgesamt bewarben sich 123 (169) junge Menschen über die ZHH. In 2015 konnten 24 Bewerber nicht vermittelt werden. Gründe für die Nichtvermittlung waren neben den fehlenden Ausbildungsplatzkapazitäten u. a. auch schlechte Abschlusszeugnisse sowie der zu späte Eingang der Bewerbungen.

Die ZHH unterstützte auch 2015 den VDR und die BBS aktiv bei den Berufs- und Informationsmessen.

Tabelle 5: Zur Verfügung stehende Ausbildungsstätten 2014 und 2015

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	24	5	4	21	5
Schleswig-Holstein	15	53	11	10	38	4
Hamburg	15	152	23	13	138	23
Niedersachsen	28	153	51	20	130	41
Bremen	9	42	10	8	36	10
Summe 2015	73	424	100	55	363	83
Summe 2014	84	453	116	75	436	111

(*) 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 31.12.2015 nahmen insgesamt 349 Auszubildende an einer überbetrieblichen Ausbildung teil (vgl. Tabelle 6). Davon absolvierten 132 Auszubildende die überbetriebliche Ausbildung in der Brandabwehr und Rettung sowie Gefahrenabwehr und 217 Auszubildende die überbetriebliche Ausbildung in der Metallbearbeitung.

Tabelle 6: Teilnehmer an überbetrieblicher Ausbildung 2013 bis 2015

Überbetriebliche Ausbildungsstätten	Teilnehmer / Auszubildende			Insgesamt 2015	Insgesamt 2014	Insgesamt 2013
	Metallbearbeitung		Brandabwehr und Rettung			
	7 Wochen	zus. Ausbild.				
Rostock	40	15	46	101	161	78
Lübeck-Travemünde	40	6	52	98	152	86
Elsfleth	63	1	32	96	130	45
Anderer*	37	15	2	54	65	15
Gesamt	180	37	132	349	508	224

* z. B. betriebseigene Einrichtungen

2.2 Berufsschulunterricht

Mit 456 Auszubildenden, die im Jahr 2015 einen der Schulzeitblöcke an den drei seemännischen Berufsschulen besuchten, ging die Anzahl um ca. 12 % im Vergleich zum Vorjahr zurück.

Tabelle 7: Auszubildende nach besuchter Berufsschule 2013 bis 2015

Seemännische Berufsschulen	Auszubildende/Schüler			Insgesamt 2015	Insgesamt 2014	Insgesamt 2013
	1. SZBL	2. SZBL	3. SZBL			
Rostock	51	55	36	142	167	101
Lübeck-Travemünde	83	59	63	205	226	164
Elsfleth	36	35	38	109	135	180
Gesamt	170	149	137	456	528	445

3. Prüfungen

3.1 Prüfungsteilnehmer

3.1.1 Teilnehmer an der Abschlussprüfung nach Prüfungserfolg

In der Zeit vom 01.01. bis 31. 12. 2015 nahmen 145 Auszubildende an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker teil, davon 139 mit Erfolg. Diese Erfolgsquote liegt mit 96 % etwas über der des Vorjahres. Der Bundesdurchschnitt lag im Vergleich lt. Berufsbildungsbericht 2015 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung in dem Jahr 2013 bei ca. 90%. Für besondere Leistungen während der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker konnten dieses Jahr 12 (15) 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 / Abschlussprüfung Teil 1 teilgenommen hatten, beträgt 146.

3.1.3 Prüfungsteilnehmer und Prüfungsorte (vgl. Tabelle 8)

Im Jahr 2015 beträgt die Gesamtzahl der Teilnehmer an den Zwischen- und Abschlussprüfungen 291. Bei Zwischen- und Abschlussprüfungen pro Prüfungsstandort liegt die durchschnittliche Anzahl der Teilnehmer pro Prüfung (AP und ZP) in Rostock bei ca. 30, in Lübeck-Travemünde bei ca. 40 und in Elsfleth bei ca. 27 Auszubildenden.

Tabelle 8: Prüfungsteilnehmer nach Prüfungsort 2013 bis 2015

Prüfungsort	Prüfungsteilnehmer insgesamt			Davon Teilnehmer an der....					
				Abschlussprüfung			Zwischenprüfung / AP1		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Rostock	120	100	90	60	64	39	60	36	51
Lübeck-Travemünde	177	140	121	98	72	64	79	68	57
Elsfleth	123	104	80	66	66	42	57	38	38
Gesamt	420	344	291	224	202	145	196	142	146

3.2 Prüfung zum und Beschäftigung als Schiffsmechaniker/in

Im Jahr 2015 konnten insgesamt 145 Facharbeiterbriefe („Schiffsmechanikerbriefe“) sowie die internationalen Befähigungsnachweise als „Able Seafarer Deck and Engine“ 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/in und Beschäftigung als Schiffsmechaniker/in 2011 bis 2015

Erworbene Schiffsmechanikerbriefe aufgrund einer....					Beschäftigte Schiffsmechaniker (deutsche und ausländische Seeleute)*	
Jahr	Berufsausbildung	beruflichen Umschulung	gleichwertigen Ausbildung	Gesamt		
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	556
2015	145	0	0	145	31.12.2015	534

* Quelle: Statistische Auswertung zum seemännischen Personal der Knappschaft Bahn-See, Stand 31.12.2015 (ohne Fischerei)



3.3 Berufsziele der Auszubildenden nach bestandener Abschlussprüfung

Von den im Jahre 2015 nach ihren Berufszielen befragten Auszubildenden im dritten Schulzeitblock wollten ca. 45% erst als Schiffsmechaniker tätig werden und anschließend eine Fach- oder Fachhochschule besuchen. Insgesamt planen 11% aller Befragten einen Berufswechsel.

Table 10: Berufsziele nach bestandener Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker/in 2012 bis 2015

	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**	
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 %
2015	133	6 %	45 %	11 %	8 %	9 %	10 %	11 %

* Fachschule ** Fachhochschule



Die duale Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker ist die vornehmliche Einstiegsmöglichkeit, um eine Laufbahn in der Seeschifffahrt zu beginnen. So planen etwa 83% 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 Anzahl der durchgeführten Bord-, Reederei- und Schulbesuche konnte 2015 erhöht werden. Der Schwerpunkt der Bordbesuche lag auch 2015 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.

Für die BBS hatte auch 2015 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) 2013 bis 2015

Außendienste Gesamt		2013	2014	2015
		225	237	268
davon	Bordbesuche	34	41	65
	Reedereibesuche	65	96	109
	Prüfungen / Prüfungstage	68	50	46
	Schulzeitblockbesuche und berufliche Weiterbildungslehrgänge für Schiffsmechaniker	29	29	24
	Sonstige Außendienste der AB	10	7	7
	Berufs- und Informationsveranstaltungen	19	14	17
Durchschnittliche Außendienste pro AB		75	79	89



4.2 Ausbildungsbezogener Einsatz der Auszubildenden

Grundlagen zur Bewertung des ausbildungsbezogenen Einsatzes sind die von den Auszubildenden geführten Berichtshefte bzw. Tätigkeitsnachweise. Im Berichtsjahr wurden 96% Prozent der Berichtshefte bzw. Tätigkeitsnachweise der Auszubildenden, die in dieser Zeit den zweiten Schulzeitblock besuchten, ausgewertet. Während der laufenden Übergangszeit erfolgen die Auswertungen auf der Grundlage der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung und der See-Berufsausbildungsverordnung.

Ergebnis dieser Auswertung:

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

in der Metallbearbeitung von 90,7 % auf 96,3 %

im Maschinenbetrieb von 94,8 % auf 97,5 %

im Brückenbetrieb von 85,1 % auf 94 %

im Ladungsbetrieb von 99,1 % auf 94 %

in der Brandabwehr und Rettung von 98,6 % auf 98,2 %

Tabelle 12a: Ausbildungsbezogener Einsatz der Auszubildenden 2014 und 2015

Ausbildungs- und Einsatzbereiche	Jahr	Anzahl der Auswertungen der Einsatzzeiten	davon wurden die Zeitrictwerte nach SMAusbV erfüllt mit einem Anteil von...			
			49 % oder weniger	50 % - 74 %	75 % - 99 %	100 % oder mehr
Metallbearbeitung	2014	129	0 %	9 %	32 %	59 %
	2015	81	0 %	4 %	21 %	75 %
Maschinenbetrieb	2014	134	2 %	3 %	14 %	81 %
	2015	83	0 %	2 %	11 %	87 %
Brückenbetrieb	2014	134	3 %	12 %	17 %	68 %
	2015	83	2 %	4 %	17 %	77 %
Ladungsbetrieb	2014	129	0%	1 %	3 %	96 %
	2015	83	4 %	2 %	1 %	93 %
Brandabwehr und Rettung	2014	134	1 %	1 %	30 %	68 %
	2015	83	0 %	1 %	24 %	75 %

Tabelle 12b: Ausbildungsbezogener Einsatz der Auszubildenden 2015

Ausbildungs- und Einsatzbereiche	Jahr	Anzahl der Auswertungen der Einsatzzeiten	davon wurden die Zeitrichtwerte nach <u>SeeBV</u> erfüllt mit einem Anteil von...			
			49 % oder weniger	50 % - 74 %	75 % - 99 %	100 % oder mehr
Schiffsbetriebsführung Deck	2014	-	-	-	-	-
	2015	61	7 %	10 %	41 %	42 %
Schiffsbetriebsführung Maschine	2014	-	-	-	-	-
	2015	61	5 %	18 %	29 %	48 %
Ladungsbetrieb	2014	-	-	-	-	-
	2015	61	5 %	6 %	20 %	69 %
Schiffssicherheit hinsichtlich Brandabwehr und Rettung	2014	-	-	-	-	-
	2015	61	2 %	2 %	6 %	90 %
Schiffsbetriebstechnik	2014	-	-	-	-	-
	2015	61	18 %	10 %	26 %	46 %
Wartung und Instandsetzung	2014	-	-	-	-	-
	2015	61	10 %	23 %	21 %	46 %
Metallbearbeitung	2014	-	-	-	-	-
	2015	56	0 %	4 %	0 %	96 %
Gefahrenabwehr	2014	-	-	-	-	-
	2015	61	0 %	2 %	15 %	84 %

In den Fällen, in denen die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. eine deutliche Unterschreitung der Zeitrichtwerte nach der Ausbildungsverordnung zum Zeitpunkt der Zwischen- bzw. Abschlussprüfung Teil 1 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 Veröffentlichung 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 setzt sich wie folgt zusammen:

- **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 zuständigen 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“ herausgegeben. 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.

Der zweisprachige Ausbildungsnachweis wird zum Selbstkostenpreis in einem Ausbildungsordner zusammengefasst und wird mit den eingetragenen Ausbildungsverträgen an die Ausbildungsreedereien durch die Geschäftsstelle verteilt.

4.3.2. Gestreckte Abschlussprüfung

Mit dem Inkrafttreten der See-BAV wird die Abschlussprüfung 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. Weiterhin gibt es keine Ausgleichsmöglichkeit zwischen den Prüfungsfächern mehr. 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“ schriftlich und praktisch 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 in allen Fächern mit mindestens „ausreichend“ abzuschließen. In Zusammenarbeit mit den seemännischen Berufsschulen und den Prüfungsausschüssen werden die Prüfungsfragen entsprechend der neuen Vorgaben überarbeitet bzw. angepasst.

4.3.3. 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 Seefahrtszeit an Bord nicht weiter vorgesehen.

4.3.4 Fortbildung für die Mitglieder der Prüfungsausschüsse

Eine der wesentlichen Aufgaben der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. ist es, die Ausbildung zum Schiffsmechaniker laufend zu verbessern. Um dies zu gewährleisten, hat sich die BBS zur Pflicht gemacht, für alle an der Ausbildung Beteiligten Fortbildungen anzubieten. In Zusammenarbeit mit der Dienststelle Schiffssicherheit konnte 2015 eine zweite Fortbildung zum Seearbeitsgesetz durchgeführt werden, die den Mitgliedern der Prüfungsausschüsse sowie den zuständigen Lehrern und Ausbildern der seemännischen Berufsschulen die Möglichkeit gab, sich auf den aktuellen Stand im Umgang mit dem Seearbeitsgesetz zu bringen.

Während dieser eintägigen Fortbildungen wurden die geplanten Änderungen der MLC und des Seearbeitsgesetzes, der Umgang mit dem Beschwerderecht der Seeleute sowie die Anwendung von Tarifverträgen und Betriebsvereinbarungen auf Ausbildungsverhältnisse behandelt.

4.3.5 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 Seefahrtszeit als Offiziersassistent, sollten die Ausbilder an Bord auch über die weiteren Möglichkeiten und Laufbahnen in der Seeschiffahrt 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 Seefahrtsausbildung 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 Seefahrtsschule 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 über die berufs- und arbeitspädagogische Qualifikation zum „Ausbilder in der Seeschifffahrt“ prüfen lassen. Die Qualifikation entspricht inhaltlich der Ausbilder-Eignungsverordnung in der jeweils geltenden Fassung und dem IMO-Model-Course „Training Course for Instructors.“

Die Prüfung besteht aus einem schriftlichen und einem praktischen Teil. Gegenstand der schriftlichen Prüfung sind fallbezogene Aufgaben aus mehreren Handlungsfeldern. Der praktische Teil besteht aus der Präsentation oder praktischen Durchführung einer Ausbildungseinheit und einem Prüfungsgespräch.

Außerdem bieten sich auch interne Schulungen für die beauftragten Ausbilder der Reedereien an. Die BBS wird auch weiterhin alle Maßnahmen unterstützen und über die Ausbildung informieren.

5. Rahmenbedingungen für den Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker/in

Die maritime Ausbildung in Deutschland wurde in den Jahren 2013 und 2014 grundlegend neu strukturiert; dabei wurden die international geltenden Vorschriften des Internationalen Übereinkommens über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW) von 1978 in der Fassung der sogenannten Manila Amendments 2010 vollständig umgesetzt. Die Verordnung über die Berufsausbildung in der Seeschifffahrt (See-BAV) ist am 25. September 2013 in Kraft getreten und regelt den berufspraktischen Teil der Berufsausbildung der Schiffsmechaniker an Bord von Kauffahrteischiffen. Gleichzeitig trat auf Beschluss der Kultusministerkonferenz der Länder der „Länderübergreifende Lehrplan der Küstenländer Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein für den Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker/Schiffsmechanikerin“ in Kraft.

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 Seemannsamtsverordnung 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 Seefahrtszeiten 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 Seefahrtszeiten zu großzügig sind und die Begriffsbestimmung der Seefahrtszeit 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 Maritimes Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung

Infolge der Schifffahrtskrise der vergangenen Jahre und der anhaltenden Konsolidierungsphase im internationalen Markt, befindet sich die deutsche Seeverkehrsbranche im Umbruch. Die deutsche Handelsflotte hat sich 2015 weiter reduziert und die Anzahl der Schifffahrtsunternehmen ist zurückgegangen. Der Anteil der Schiffe, die unter deutscher Flagge fahren, ist weiter gesunken – mit Auswirkungen auf Beschäftigung und Ausbildung deutscher Seeleute. Die Regierungsparteien haben sich in der Koalitionsvereinbarung für eine weitere Stärkung des maritimen Standortes und eine leistungsfähige Schifffahrt ausgesprochen. Ziel der maritimen Politik ist es, die rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu schaffen, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Branche zu erhalten und zu stärken.

Das Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt (Maritimes Bündnis) ist die Basis, um die nationale Seeschifffahrtspolitik gemeinsam zu gestalten. In den vergangenen Jahren konnten von den Beteiligten viele positive Akzente gesetzt werden.

Die Sicherung des maritimen Know-hows in Deutschland ist eine der wesentlichsten Aufgaben des Maritimen Bündnisses. Hierbei gilt es jungen Menschen mit Interesse an maritimen Berufen eine verlässliche Perspektive zu bieten. Die Entscheidung von Reedereien, ihre Schiffe unter ausländischer Flagge – und zunehmend unter Flaggen anderer EU-Mitgliedstaaten zu fahren, wird mit den Mehrkosten der deutschen Flagge begründet. Auch wenn die Höhe der Mehrkosten je nach Schiffsbesetzung und Geschäftsmodell unterschiedlich sein dürfte, verbleibt ein Wettbewerbsnachteil mit Blick auf die Lohnnebenkosten. Vor diesem Hintergrund wurde zur Vorbereitung der 9. Nationalen Maritimen Konferenz im Branchenforum vereinbart, das Maritime Bündnis durch folgende wesentliche Maßnahmen weiterzuentwickeln:

- Die bisherige Ausbildungsplatzförderung wird bedarfsgerecht weitergeführt und erhöht;
- Die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erhöhung des Lohnsteuereinhaltes von 40 Prozent auf 100 Prozent wurden geschaffen. Diese Maßnahme wird zur Entlastung der Personalkosten führen. Gleichzeitig wird die sog. „183-Tage-Regelung“ abgeschafft werden;
- Mit den geltenden Richtlinien des Bundes für das Jahr 2016 wurde die Höhe der Einzelzuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten festgelegt;
- Die norddeutschen Länder werden ihre seefahrtbezogenen Bildungseinrichtungen und -angebote bedarfsgerecht weiterentwickeln bzw. anpassen;
- Zur weiteren Minderung der Mehrkosten unter deutscher Flagge, sollten die Tarifpartner – der Verband Deutscher Reeder (VDR) und die Gewerkschaft ver.di – prüfen, welche Effekte eine Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung sowohl mit Blick auf die Kostenstruktur als auch im Hinblick auf die Beschäftigung deutscher Seeleute hätte.

Auf eine Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung, wie auf der 9. Nationalen Maritimen Konferenz in Bremerhaven angekündigt, konnten sich die Partner des Maritimen Bündnisses nicht einheitlich verständigen. Für die einen bietet die weitere Reduzierung der in der Schiffsbesetzungsverordnung vorgeschriebenen Anzahl europäischer Schiffsoffiziere im nautischen oder technischen Dienst kaum Potenzial, Beschäftigung und Ausbildung von europäischen Seeleuten zu fördern oder zu schützen.

Für die anderen ist es die einzige Chance die Beschäftigung und die deutsche Flagge zu stützen.

Inwieweit die Änderung der Schiffsbesetzung zu einem Anstieg von Ausbildung und Beschäftigung und zum Vorteil der deutschen Flagge führen oder gar die Ausbildung von Schiffsmechanikern faktisch untergraben wird, bleibt letztendlich 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.

Die Unterstützungsbeträge für die Berufsausbildung von Offizieren betragen weiterhin 8.000 Euro pro Quartal bzw. bei zuvor arbeitslosen Offizieren für bis zu vier Quartale 9.500 Euro pro Quartal. Die Qualifizierung von Seeleuten auf Schiffen unter deutscher und anderen EU-Flaggen wird damit durch die Stiftung substantiell unterstützt und die Berufsausbildung am Standort Deutschland gerade auch in Krisenzeiten gestützt. Die Ausbildung von Schiffsmechanikern und Offiziersassistenten unterstützt die Stiftung mit 3.500 Euro pro Quartal.

Daneben unterstützt die Stiftung auf Antrag Fortbildungsmaßnahmen (Lehrgänge) von nautischen und technischen 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. Die Anträge sind entweder von den Unternehmen oder den Fortzubildenden selbst zu stellen, je nachdem, wer die Fortbildungskosten zu tragen hat. Für die jeweilige Fortbildungsmaßnahme wird eine finanzielle Unterstützung von bis zu 3.000 Euro für die Lehrgangskosten gewährt, wobei insgesamt höchstens 4.000 Euro pro Unterstützungsberechtigtem gewährt werden.

Trotz der Förderung der Stiftung ging die Zahl der neu eingetragenen Ausbildungsverhältnisse in 2015 in der Seeschifffahrt leicht zurück.

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 unter bestimmten Voraussetzungen pauschal pro Ausbildungsplatz bezuschusst.

Die Zuschüsse des Bundes wurden mit der neuen Veröffentlichung der Richtlinien zum 31.10.2015 erhöht, d. h. für die Ausbildung von Schiffsmechanikern und Offiziersassistenten nach der als Anlage beigefügten Richtlinie zur Ausbildungsplatzförderung in der Seeschifffahrt gewährt. Die Fördermittel des Bundes betragen 32.000,- Euro pro besetztem Ausbildungsplatz für Schiffsmechaniker; 16.000,- Euro pro besetztem Ausbildungsplatz für nautische Offiziersassistenten und 21.000,- Euro pro besetztem Ausbildungsplatz für technische Offiziersassistenten. Die Richtlinien zur Ausbildungsplatzförderung sind bis zum 31.12.2019 gültig.

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 ist die „Verwaltungsvorschrift der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt zur Präzisierung der Zulassung zur Abschlussprüfung Teil 2 gemäß § 20 der See-Berufsausbildungsverordnung (See-BAV)“.

1. Teilnehmer an einem Ergänzungslehrgang

Im Berichtsjahr 2015 wurde 4 Teilnehmern eine Ausbildungsbescheinigung für die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit im Rahmen der beruflichen Weiterbildung zum Schiffsmechaniker ausgestellt. Die erforderliche Erfahrungszeit erfolgt entsprechend der Vorgaben der Verwaltungsvorschrift der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt.

Im Berichtsjahr konnten keine Abschlussbescheinigungen für die erfolgreich abgeschlossene praktische Ausbildung und Seefahrtzeit ausgestellt werden. Des Weiteren gab es auch keine Teilnehmer an den Ergänzungslehrgängen.

III. Ausbildung als nautische(r)/technische(r) Offiziersassistent/in

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 2015 insgesamt 165 (140) Bescheinigungen für eine Anmusterung als Offiziersassistent (OA) ausgestellt. Davon 120 für nautische Offiziersassistenten (NOA - mit 12 Monaten praktischer Ausbildung und Seefahrtzeit) und 45 für technische Offiziersassistenten (TOA - mit 18 bzw. 12 Monaten praktischer Ausbildung und Seefahrtzeit).

Hiervon wurden für 8 (15) Bewerber mit erfolgreichem Abschluss als „Schiffsbetriebstechnischer Assistent“ sowie für 15 (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 Seefahrtszeit nach den Richtlinien für die technischen Offiziersassistenten durchzuführen.

Insgesamt haben 33 nautische und 15 technische Offiziersassistenten ihre praktische Ausbildung und Seefahrtszeit im Berichtsjahr ordnungsgemäß nach den Richtlinien des Bundes abgeschlossen.

IV. Zertifizierung der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V.

1. Anwendung eines Qualitätsmanagementsystems (QMS)

Die DIN EN ISO 9001:2008 legt Mindestanforderungen an ein QM-System fest. Diese sind allgemein formuliert und auf alle Organisationen anwendbar. Somit gibt die Norm keine einheitliche Struktur oder konkrete Vorgaben bezüglich der Dokumentation des QM-Systems vor. Vielmehr liefert sie einen prozessorientierten Ansatz für die Entwicklung, Verwirklichung und Verbesserung der Wirksamkeit eines QM-Systems mit dem Ziel, die Kundenzufriedenheit durch die Erfüllung der Kundenanforderungen zu erhöhen.

Das Qualitätsmanagementsystem 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 2015 die eingeführten Verfahren und Dienstleistungen in der Geschäftsstelle überprüft. In dem Audit am 17.11.2015 nach DIN EN ISO 9001:2008 wurden vom DNV GL keine Abweichungen festgestellt und die Gültigkeit des Zertifikates bestätigt.

Die BBS e.V. konnte daher auch 2015 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 2015 erfolgte ein ganz wesentlicher Anteil an den Informationsleistungen über die Internetseite der BBS e.V. (www.berufsbildung-see.de). Im Berichtsjahr wurde diese Seite 31.216 Mal aufgerufen (2013: 32.422). Insgesamt wurde diese Seite seit 2001 bisher 325.113 Mal aufgerufen. Hiervon kamen 96% der Nutzer aus Deutschland.

In dem Berichtsjahr kamen über diese Internetseite etwa 228 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 17 Berufs- und Informationsveranstaltungen vertreten und informierte über die Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten in der Seeschifffahrt.

2. Auszeichnung Exzellenter Ausbildungsbetrieb 2015

Im Rahmen des Bremer Schifffahrtskongresses vergab die BBS die Auszeichnung „Exzellenter Ausbildungsbetrieb 2015“ an zwei Reedereien. Geehrt für herausragende Leistungen in der Ausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/-in wurden am 17.03.2015 die Ausbildungsreedereien Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG und die Briesse Schifffahrts GmbH & Co. KG -Abteilung Forschungsschifffahrt aus Leer.

Nach festgelegten Kriterien erfolgte die Auswahl durch die Vertreter des Verbandes Deutscher Reeder (VDR), der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di), Vertretern der Küstenländer und der Zentralen Heuerstelle Hamburg (ZHH).



Mit dieser Auszeichnung möchte die Berufsbildungsstelle auf die hohe Qualität und besondere Attraktivität der Ausbildung in der Seeschifffahrt aufmerksam machen. Die Ausbildung zum Schiffsmechaniker ist für die Ausbildungsreedereien ein Weg zur Förderung des eigenen Nachwuchses.

3. Zukunftstag 2015

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

Die BBS hat 2015 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 2016 wird die Geschäftsstelle wieder am Zukunftstag teilnehmen. Der angebotene Platz ist bereits besetzt.

4. Aussichten

Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt - weiterhin eine erstklassige Grundlage für eine berufliche Karriere.

Die duale Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker ist international einzigartig. 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.

Die Ausbildung ist trotz der angespannten wirtschaftlichen Situation der maritimen Branche weiterhin attraktiv und bietet unverändert Karriereperspektive. Die Partner des maritimen Bündnisses stimmen darin überein, dass es sich die maritime Branche auch zukünftig nicht leisten kann, auf Fähigkeiten, Talente und Begabungen der jungen Menschen zu verzichten.

Im Hinblick auf die Entwicklung in der deutschen Seeschifffahrt wird die Nachwuchsgewinnung eine kontinuierliche Herausforderung bleiben. Die zuständige Stelle appelliert auch 2016 an die Unternehmen, trotz der anhaltenden 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 genügend gut ausgebildete und motivierte Mitarbeiter zur Verfügung haben. Insofern müssen weiterhin 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. Die Politik hat die Weichen gestellt, die Reeder müssen dem Weg nun folgen.

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 2016 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 2016:

Mach Dein Ding- werde Schiffsmechaniker/in - Meer Ausbildung geht nicht

Tabelle 1/01:

Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach Arbeitsamtsbezirken

Arbeitsamtbezirke Betriebssitz der vertrags- schließenden Reedereien	Vertragsschließende Reedereien	Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge	
		Gesamt	davon am 31.12. bestehend
Mecklenburg-Vorpommern	3	6	5
Rostock	2	5	4
Stralsund	1	1	1
Schleswig-Holstein	8	21	21
Elmshorn	1	10	9
Flensburg	2	3	3
Heide	1	2	2
Kiel	1	2	2
Lübeck	3	4	4
Hamburg	12	64	61
Niedersachsen	17	66	61
Emden	6	14	14
Leer	2	5	5
Stade	8	43	39
Wilhelmshaven	1	4	3
Bremen	5	11	11
Bremen	3	8	8
Bremerhaven	2	3	3
Summe 2015	45	168	159
Summe 2014	29	103	96

Tabelle 1/02:

Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Schulbildung der Auszubildenden

Betriebssitz der vertrags-schließenden Reedereien	Auszubildende		davon mit ...				
	Gesamt	davon weiblich	Hauptschulbesuch	Hauptschulabschluss / Berufliche Reife	Realschulabschluss / Mittlere Reife	Hochschulreife	BGJ Metalltechnik
Mecklenburg-Vorpommern	5	2	0	0	1	4	0
Schleswig-Holstein	21	1	0	2	12	7	0
Hamburg	61	3	0	1	15	45	0
Niedersachsen	61	3	0	4	30	27	0
Bremen	11	1	0	0	6	5	0
Summe 2015	159	10	0	7	64	88	0
Summe 2014	197	18	1	9	92	103	0

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	5	5	0	0	0
Schleswig-Holstein	21	20	0	0	1
Hamburg	61	60	0	1	0
Niedersachsen	61	61	0	0	0
Bremen	11	11	0	0	0
Summe 2015	159	157	0	1	1
Summe 2014	197	193	0	0	4

* 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 2015	Summe 2014
	MV	SH	HH	NS	HB		
Ausland	0	0	0	0	0	0	1
Mecklenburg-Vorpommern	3	1	3	4	1	12	18
Schleswig-Holstein	0	11	17	6	1	35	44
Hamburg	0	2	1	2	0	5	12
Niedersachsen	0	4	20	38	4	66	69
Bremen	0	0	1	0	0	1	5
Nordrhein-Westfalen	0	1	1	3	1	6	12
Hessen	0	2	4	0	1	7	3
Rheinland-Pfalz	0	0	1	2	1	4	2
Baden-Württemberg	0	0	1	1	0	2	7
Bayern	0	0	1	1	0	2	5
Saarland	0	0	0	0	0	0	0
Berlin	1	0	5	2	0	8	5
Brandenburg	0	0	3	1	0	4	6
Sachsen	0	0	2	0	0	2	0
Sachsen-Anhalt	1	0	2	1	1	5	6
Thüringen	0	0	0	0	0	0	2
Gesamt	5	21	62	61	10	159	197

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

Alter	Betriebssitz der vertragsschließenden Reedereien					Summe 2015	Summe 2014
	MV	SH	HH	NS	HB		
16 Jahre	0	2	4	10	2	18	12
17 Jahre	1	3	8	6	0	18	40
18 Jahre	2	4	18	7	6	37	23
19 Jahre	2	4	20	11	2	39	43
20 Jahre	0	5	6	4	0	15	25
21 Jahre	0	0	3	8	0	11	20
22 Jahre	0	0	1	3	1	5	5
23 Jahre	0	0	0	1	0	1	6
24 Jahre	0	0	0	3	0	3	7
25 Jahre	0	0	0	1	0	1	3
älter als 25	0	3	1	7	0	11	13
Insgesamt	5	21	61	61	11	159	197

Tabelle 1/06: Auszubildende nach Ausbildungsjahren

Betriebssitz der vertrags-schließenden Reedereien	Auszubildende im ... Ausbildungsjahr			Summe 2015	Summe 2014
	1.	2.	3.		
Mecklenburg-Vorpommern	5	7	5	17	16
Schleswig-Holstein	20	15	13	48	44
Hamburg	59	90	56	205	215
Niedersachsen	61	55	50	166	178
Bremen	11	11	10	32	34
Ausland	0	0	0	0	0
Summe 2015	156	178	134	468	-
Summe 2014	198	135	159	-	487

Table 1/07: Ausländische Auszubildende

Herkunftsland der ausländischen Auszubildenden	Betriebssitz der ausbildenden Reedereien						Summe 2015
	Ausl.	MV	SH	HH	NS	HB	
Türkei	0	0	0	0	0	0	0
Griechenland	0	0	0	0	0	0	0
Lettland	0	0	0	0	1	0	1
Ukraine	0	0	1	1	1	0	3
Litauen	0	0	2	1	0	0	3
Luxemburg	0	0	0	0	0	0	0
Österreich	0	0	0	0	0	0	0
Summe 2015	0	0	3	2	2	0	7

Table 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	1
Schleswig-Holstein	2	1	1	0	2
Hamburg	3	3	0	0	2
Niedersachsen	19	11	7	1	5
Bremen	3	2	1	0	0
Ausland	0	0	0	0	0
Summe 2015	28	18	9	1	10
Summe 2014	33	18	9	6	7

Tabelle 1/09: Teilnehmer an der Zwischenprüfung und an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker/in

Prüfungsorte	Teilnehmer an der Abschlussprüfung			Teilnehmer an der Zwischenprüfung/AP 1
	insgesamt	davon mit erfolgreicher Prüfung		
Rostock	39	35	90 %	51
Lübeck-Travemünde	64	62	97 %	57
Elsfleth	42	42	100 %	38
Summe 2015	145	139	96 %	146
Summe 2014	202	198	98 %	142

Tabelle 1/10: Teilnehmer an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker/in 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	39	32	30	4	4	3	1
Lübeck-Travemünde	64	40	38	24	24	0	0
Elsfleth	42	36	36	5	5	1	1
Summe 2015	145	108	104	33	33	4	2
Summe 2014	202	154	150	45	45	3	3

Tabelle 2/01:

Teilnehmer am Ergänzungslehrgang zum Schiffsmechaniker/in nach Art der Vorbildung

Ausbildungsstätten	Lehrgangsteilnehmer zu Beginn insgesamt	davon..				davon mit...	
		Facharbeiter		Fachkräfte		Bord praktikum	Seefahrtzeit
		Deck	Maschine	Deck	Maschine		
Rostock	0	0	0	0	0	0	0
Summe 2015	0	0	0	0	0	0	0
Summe 2014	7	2	4	0	0	6	1

Tabelle 2/02:

Teilnehmer an der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker/in im Rahmen einer Weiterbildung

Teilnehmer an der Abschlussprüfung					
Prüfungsorte	Insgesamt	davon Teilnehmer mit erfolgreicher Prüfung		davon Teilnehmer mit Wiederholungsprüfungen	
				insgesamt	mit Erfolg
Rostock	0	0	0 %	0	0
Lübeck-Travemünde	0	0	0 %	0	0
Elsfleth	0	0	0 %	0	0
Summe 2015	0	0	100%	0	0
Summe 2014	7	7	100%	0	0

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

	Ausgestellte Ausbildungsbescheinigung für ...	
	NOA	TOA
Summe 2015	120	45
davon OA	116	26
davon SBTA*	4	4
davon Seiteneinsteiger**	0	15
Summe 2014	105	35
davon OA	94	17
davon SBTA*	11	4
davon Seiteneinsteiger**	0	14

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 nautische(r)/technische(r) Offiziersassistent/in (NOA/TOA)

	Ausgestellte Abschlussbescheinigung für ...	
	NOA	TOA
Summe 2015	33	15
Summe 2014	26	22

Tabelle 4/01: Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker/in

Jahr	Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker/in			
	Neue bestehende Ausbildungs- verhältnisse	Auszubildende insgesamt	Prüfungsteilnehmer	
			insgesamt	davon mit Erfolg
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
2015	159	468	145	139

Tabelle 4/02: Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse

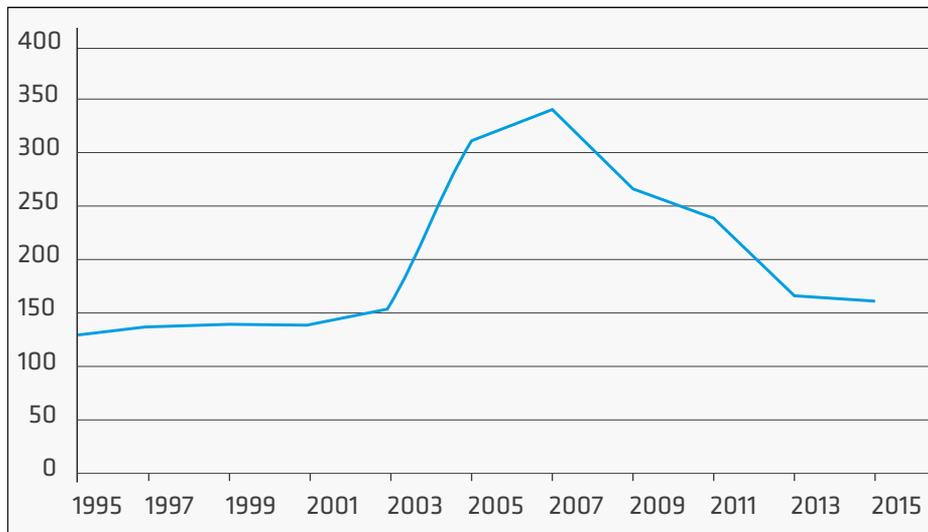


Tabelle 4/03: Ausbildungsverhältnisse gesamt

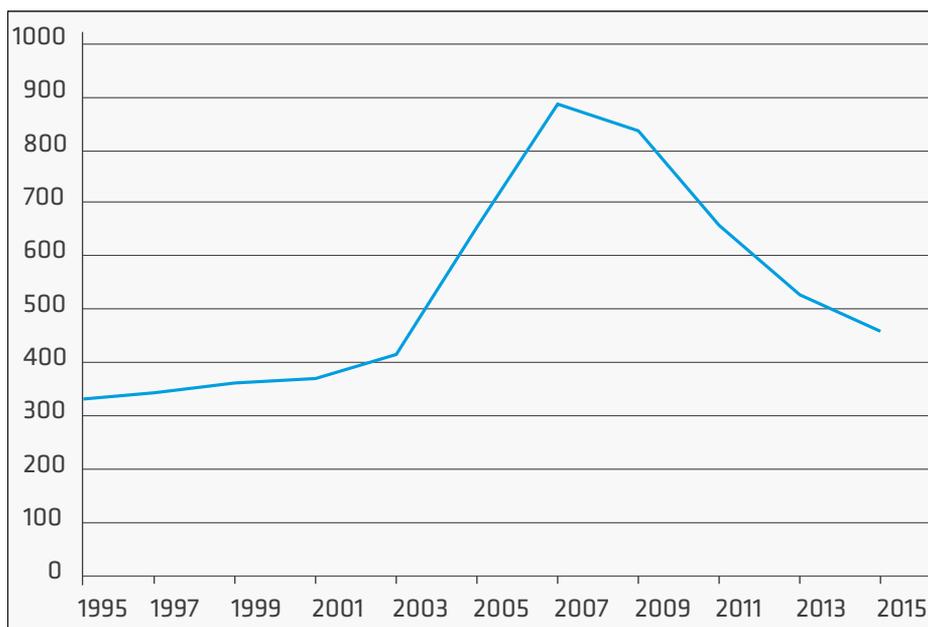


Tabelle 4/04: Berufliche Weiterbildung

Jahr	Berufliche Weiterbildung zum Schiffsmechaniker/in		
	Lehrgangsteilnehmer zu Beginn des Lehrgangs	Prüfungsteilnehmer	
		insgesamt	davon mit Erfolg
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
2015	0	0	0

Tabelle 4/05: Ausbildung als NOA / TOA

Jahr	NOA		TOA	
	zu Beginn der Ausbildung	mit beendeter Ausbildung	zu Beginn der Ausbildung	mit beendeter Ausbildung
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
2015	120	33	45	15



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

