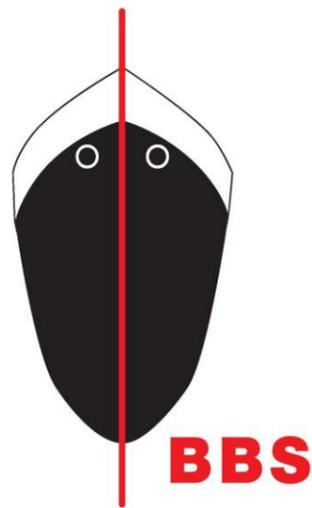


BERUFSBILDUNGSSTELLE SEESCHIFFFAHRT e.V.



Jahresbericht 2018

Bremen, 14. Mai 2019

Inhaltsverzeichnis

I. Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin	6
1. Berufsausbildungsverhältnisse	6
1.1 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse	6
1.2 Bestehende Berufsausbildungsverhältnisse.....	7
1.3 Vorzeitig gelöste Berufsausbildungsverhältnisse	8
1.4 Ausbildende Reedereien und Ausbildungsstätten	9
1.5 Ausbildungsplatzsituation.....	9
1.5.1 Ausbildungsplatznachfrage.....	9
1.5.2 Ausbildungsplatzangebot und Ausbildungsplatzkapazität (vgl. Tabelle 5).....	9
2. Berufsausbildung außerhalb der Ausbildungsstätte „Schiff“	10
2.1 Überbetriebliche Ausbildung	10
2.2 Berufsschulunterricht	11
3. Prüfungen	12
3.1 Prüfungsteilnehmer.....	12
3.1.1 Teilnehmer an der Abschlussprüfung nach Prüfungserfolg.....	12
3.1.2 Teilnehmer an der Abschlussprüfung Teil 1	12
3.1.3 Prüfungsteilnehmer und Prüfungsorte (vgl. Tabelle 8)	12
3.2 Prüfung zum/zur und Beschäftigung als Schiffsmechaniker/in	14
3.3 Berufsziele der Auszubildenden nach bestandener Abschlussprüfung.....	14
4. Ausbildungsqualität	15
4.1 Bord- und Reedereibesuche, Besuche an Berufsschulen	15
4.2 Ausbildungsbezogener Einsatz der Auszubildenden.....	17
4.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Ausbildungsqualität	18
4.3.1 Ausbildungsunterlagen	18
4.3.2 Gestreckte Abschlussprüfung	19
4.3.3 Ausweitung der überbetrieblichen Ausbildung	19
4.3.4 Fortbildung für die Mitglieder der Prüfungsausschüsse und seemännischen Berufsschulen.....	20
4.3.5 Ausbildung der Ausbilder.....	20

5. Rahmenbedingungen für den Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker.....	21
5.1 Verordnung über die Befähigung der Seeleute in der Seeschifffahrt Seeleute- Befähigungsverordnung (See-BV)	21
5.2 Maritimes Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung.....	22
5.3 Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland	23
5.4 Ausbildungsplatzförderung auf Schiffen unter deutscher Flagge oder der Flagge eines EU-Mitgliedstaates	24
5.5 Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens	24
II. Berufliche Weiterbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in.....	25
1. Teilnehmer an einem Ergänzungslehrgang	25
III. Ausbildung als nautische(r) / technische(r) Offiziersassistent/in	25
IV. Zertifizierung der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.....	26
1. Anwendung der DIN ISO 9001:2015	26
V. Verschiedenes	26
1. Informationsleistungen	26
2. Umsetzung Datenschutzgrundverordnung (DSGVO)	27
3. Bundeslotsenkammer Mitglied der BBS	27
4. Maritimer Botschafter der IMO	28
5. Auszeichnung für besondere Prüfungsleistungen	28
6. Zukunftstag 2018	29
7. Aussichten	29
VI. STATISTIKEN	31
1. Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in.....	31
1/01 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach Arbeitsamtsbezirken.....	31
1/02 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach Schulbildung der Auszubildenden	32
1/03 Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Ausbildungsdauer.....	33
1/04 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach Wohnsitz der Auszubildenden	34
1/05 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach Alter der Auszubildenden ..	35
1/06 Auszubildende nach Ausbildungsjahren.....	36
1/07 Ausländische Auszubildende	36

1/08	Vorzeitig gelöste Ausbildungsverhältnisse	37
1/09	Teilnehmer an der gestreckten Abschlussprüfung Teil 1 und Teil 2	37
1/10	Teilnehmer an der Abschlussprüfung nach Art der Zulassung	38
2.	Berufliche Weiterbildung	39
2/01	Teilnehmer am Ergänzungslehrgang nach Art der Vorbildung	39
2/02	Teilnehmer an der Abschlussprüfung im Rahmen einer Weiterbildung	39
3.	Ausbildung als Offiziersassistent/in	40
3/01	Ausbildungsbescheinigungen für die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als nautische/r / technische/r Offiziersassistent/in (NOA/TOA)	40
3/02	Abschlussbescheinigungen über die Ausbildung und Seefahrtzeit als nautische/r / technische/r Offiziersassistent/in (NOA/TOA).....	40
4.	Zusammenfassende Übersicht von 1998-2018.....	41
4/01	Berufsausbildung	41
4/02	Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse	42
4/03	Ausbildungsverhältnisse gesamt.....	42
4/04	Übersicht Auszubildende 1983 bis 2018	43
4/05	Berufliche Weiterbildung	44
4/06	Ausbildung als NOA / TOA.....	45

I. Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker/zur Schiffsmechanikerin

1. Berufsausbildungsverhältnisse

1.1 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse

Neu abgeschlossene Ausbildungsverträge und Berufsanfänger

Im Zeitraum vom 01.01.2018 bis zum 31.12.2018 wurden **121** (davon weiblich: 11) neue Ausbildungsverhältnisse (Vorjahr: 152, davon weiblich 7) mit 38 (40) Reedereien abgeschlossen. Hiervon wurden 13 (6) Verträge vorzeitig gelöst. Die Anzahl der am 31.12.2018 bestehenden neuen Verträge betrug **108**. Einschließlich der Offiziersassistenten (vgl. Kapitel III) wurden im Jahre 2018 von der Berufsbildungsstelle insgesamt **327 Berufsanfänger** betreut, im Jahr 2017 waren es insgesamt 355.

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 2018 etwa wieder auf gleichbleibendem Niveau. Der Anteil der Auszubildenden mit Hauptschulabschluss ist im Berichtsjahr leicht angestiegen.

Tabelle 1: Neue Ausbildungsverhältnisse nach schulischer Vorbildung der Auszubildenden 2013 bis 2018

Jahr	Ausbildungsverhältnisse neu	davon abgeschlossen von Auszubildenden mit ...					
		Hauptschulabschluss		Realschulabschluss		Hochschul- oder Fachhochschulreife	
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%
2016	126	6	5,00%	42	33,00%	78	62,00%
2017	146	7	5,00%	52	36,00%	87	60,00%
2018	108	8	7,00%	44	41,00%	56	52,00%

Nach Angaben des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) begannen 21 Schiffsbetriebstechnische Assistenten im Berichtsjahr 2018 ihre vollschulische Ausbildung mit Praxisanteil an der Seefahrtschule Cuxhaven.

1.2 Bestehende Berufsausbildungsverhältnisse

Auszubildende im 1. bis 3. Ausbildungsjahr

Am 31.12.2018 befanden sich **349** (387) Auszubildende in einem Berufsausbildungsverhältnis zum/zur Schiffsmechaniker/in, davon 105 (143) im 1. Ausbildungsjahr, 139 (104) im 2. Ausbildungsjahr und 105 (140) im 3. Ausbildungsjahr. Die Anzahl der weiblichen Auszubildenden stieg im Vergleich zum Vorjahr mit 27 Auszubildenden leicht an.

Auszubildende nach Bundesländern (vgl. Tabelle 2)

Auch 2018 weicht die Verteilung der Auszubildenden nach Betriebssitz der ausbildenden Reederei von der Verteilung der Auszubildenden nach besuchter Berufsschule ab.

Tabelle 2: Auszubildende nach Bundesländern 2017 bis 2018

	Auszubildende nach Sitz der ausbildenden Reederei				Auszubildende nach besuchter Berufsschule			
	2017		2018		2017		2018	
Mecklenburg-Vorpommern	17	4,39%	23	6,59%	104	22,03%	81	21,60%
Schleswig-Holstein	49	12,66%	42	12,03%	228	48,31%	174	46,40%
Hamburg	157	40,57%	143	40,97%	0	0,00%	0	0,00%
Bremen	28	7,24%	25	7,16%	0	0,00%	0	0,00%
Niedersachsen	136	35,14%	116	33,24%	140	29,66%	120	32,00%
Gesamt	387	100,00%	349	100,00%	472	100,00%	375	100,00%

1.3 Vorzeitig gelöste Berufsausbildungsverhältnisse

Vertragsauflösungen

Im Berechnungsjahr 2018 wurden insgesamt 21 (30) Ausbildungsverträge vorzeitig gelöst, davon 17 Verträge im 1. Ausbildungsjahr, 3 Verträge im 2. Ausbildungsjahr und 1 Vertrag im 3. Ausbildungsjahr. In der Probezeit wurden 11 (5) Verträge vorzeitig gelöst.

Auflösungsquote der Ausbildungsverhältnisse (vgl. Tabelle 3)

Die Auflösungsquote der in den Jahren 2013 bis 2018 neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse betrug durchschnittlich ca. 17 Prozent und lag damit deutlich unter der durchschnittlichen Auflösungsquote außerhalb der Seeschifffahrt von ca. 25 Prozent. Ein direkter Vergleich aus dem Berufsbildungsreport lag für das Berichtsjahr noch nicht vor.

Tabelle 3: Auflösungsquote der neu abgeschlossenen Ausbildungsverhältnisse 2013 bis 2018

Jahr	neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse insgesamt	davon aufgelöst im ... Ausbildungsjahr			Auflösungsquote	
		1.	2.	3.	in der Seeschifffahrt	außerhalb der Seeschifffahrt*
2013	170	9,4%	2,9%	1,0%	12,9%	25,0%
2014	208	8,6%	4,3%	2,9%	15,8%	24,6%
2015	168	10,7%	5,3%	0,6%	16,6%	24,9%
2016	137	14,5%	6,6%	0,7%	21,9%	0,0%
2017	152	11,8%	5,2%	2,6%	19,6%	0,0%
2018	121	14,0%	2,5%	0,8%	17,3%	0,0%

*) Quelle: Berufsbildungsbericht 2018 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung. Es lagen keine neueren Zahlen vor.

1.4 Ausbildende Reedereien und Ausbildungsstätten

Als Ausbildungsschiffe waren am 31.12.2018 insgesamt 382 (387) Schiffe von 63 (62) Reedereien als Ausbildungsstätten anerkannt. An der Berufsausbildung waren im Berichtsjahr **58** (58) Reedereien mit 349 (387) Auszubildenden beteiligt. Die Tabelle 4 zeigt die Verteilung der ausbildenden Reedereien nach Einsatzgebiet.

Tabelle 4: *Ausbildende Reedereien mit Sitz in Deutschland nach Einsatzgebiet 2017 bis 2018*

Einsatzgebiete	ausbildende Reedereien		Auszubildende	
	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018
Internationale Seeschifffahrt	36	36	286	244
Bäderschifffahrt	8	10	41	46
Behörden	14	12	60	59
Gesamt	58	58	387	349

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 weiter ab. Waren es im Jahr 2009 noch 355 Bewerber die einen Ausbildungsplatz über die Zentrale Heuerstelle suchten, so waren es 2018 nur noch 74 Bewerber. Einer der wesentlichen Gründe für diesen Rückgang liegt u.a. im demographischen Wandel, in der weit verbreiteten negativen öffentlichen Darstellung und den Diskussionen zur angespannten wirtschaftlichen Situation in der Seeschifffahrt.

1.5.2 Ausbildungsplatzangebot und Ausbildungsplatzkapazität (vgl. Tabelle 5)

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 98 Ausbildungsplätze von 17 Reedereien für eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker von der Zentralen Heuerstelle Hamburg (ZHH) akquiriert. In 2018 konnten 10 Bewerber nicht vermittelt werden. Gründe für die Nichtvermittlung waren u. a. schlechte Abschlusszeugnisse sowie der zu späte Eingang der Bewerbungen.

Die ZHH unterstützte auch 2018 aktiv die Arbeit der BBS auf den Berufs- und Informationsmessen.

Tabelle 5: Zur Verfügung stehende Ausbildungsstätten 2017 und 2018

Betriebssitz der ausbildenden Reederei	Reedereien mit anerkannten Ausbildungsschiffen			Vertragsschließende Reedereien mit Ausbildungsschiffen*		
	Reedereien	Schiffe		Reedereien	Schiffe	
		Gesamt	davon ausländ.		dt. Flagge	ausl. Flagge
Mecklenburg-Vorpommern	5	24	1	4	23	1
Schleswig-Holstein	10	48	5	9	40	5
Hamburg	14	146	26	13	127	7
Niedersachsen	26	127	38	24	124	38
Bremen	8	37	9	8	37	9
Summe 2018	63	382	79	58	351	60
Summe 2017	62	387	76	58	377	76

*) 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 31.12.2018 nahmen insgesamt 224 Auszubildende an einer überbetrieblichen Ausbildung teil (vgl. Tabelle 6). Davon absolvierten 117 Auszubildende die überbetriebliche Ausbildung in der Brandabwehr und Rettung sowie Gefahrenabwehr und 107 Auszubildende die überbetriebliche Ausbildung in der Metallbearbeitung.

Tabelle 6: Teilnehmer an überbetrieblicher Ausbildung 2016 bis 2018

Überbetriebliche Ausbildungsstätten	Teilnehmer/Auszubildende			Insgesamt 2018	Insgesamt 2017	Insgesamt 2016
	Metallbearbeitung		Brand- abwehr und Ret- tung			
	7 Wochen	zus. Aus- bildung				
Rostock	31	0	32	63	40	66
Lübeck- Travemünde	34	2	40	76	64	66
Elsfleth	13	1	44	58	52	98
Andere*	11	15	1	27	1	42
Gesamt	89	18	117	224	157	272

*) z. B. betriebseigene Einrichtungen

2.2 Berufsschulunterricht

Mit 376 Auszubildenden, die im Jahr 2018 einen der Schulzeitblöcke an den drei seemännischen Berufsschulen besuchten, fiel die Anzahl um ca. 20% im Vergleich zum Vorjahr.

Tabelle 7: Auszubildende nach besuchter Berufsschule 2016 bis 2018

Seemännische Berufsschulen	Auszubildende/Schüler			Insgesamt 2018	Insgesamt 2017	Insgesamt 2016
	1. SZBL	2. SZBL	3. SZBL			
Rostock	21	22	38	81	104	110
Lübeck- Travemünde	56	55	64	175	228	192
Elsfleth	43	43	34	120	140	113
Gesamt	120	120	136	376	472	415

3. Prüfungen

3.1 Prüfungsteilnehmer

3.1.1 Teilnehmer an der Abschlussprüfung nach Prüfungserfolg

In der Zeit vom 01.01. bis 31.12.2018 nahmen 145 Auszubildende an der Abschlussprüfung Teil 2 zum Schiffsmechaniker teil, davon 137 erfolgreich. Diese Erfolgsquote liegt damit unter der des Vorjahres. Der Bundesdurchschnitt lag im Vergleich lt. Berufsbildungsbericht 2016 des Bundesministeriums für Bildung und Forschung in dem Jahr 2015 bei ca. 89%.

Für besondere Leistungen während der Abschlussprüfung zum Schiffsmechaniker konnten dieses Jahr 23 (29) Auszeichnungen an die jeweiligen Auszubildenden von verschiedenen Reedereien vergeben werden.

3.1.2 Teilnehmer an der Abschlussprüfung Teil 1

Im Zeitraum des Berichtsjahres absolvierten 118 Auszubildende die gestreckte Abschlussprüfung Teil 1.

3.1.3 Prüfungsteilnehmer und Prüfungsorte (vgl. Tabelle 8)

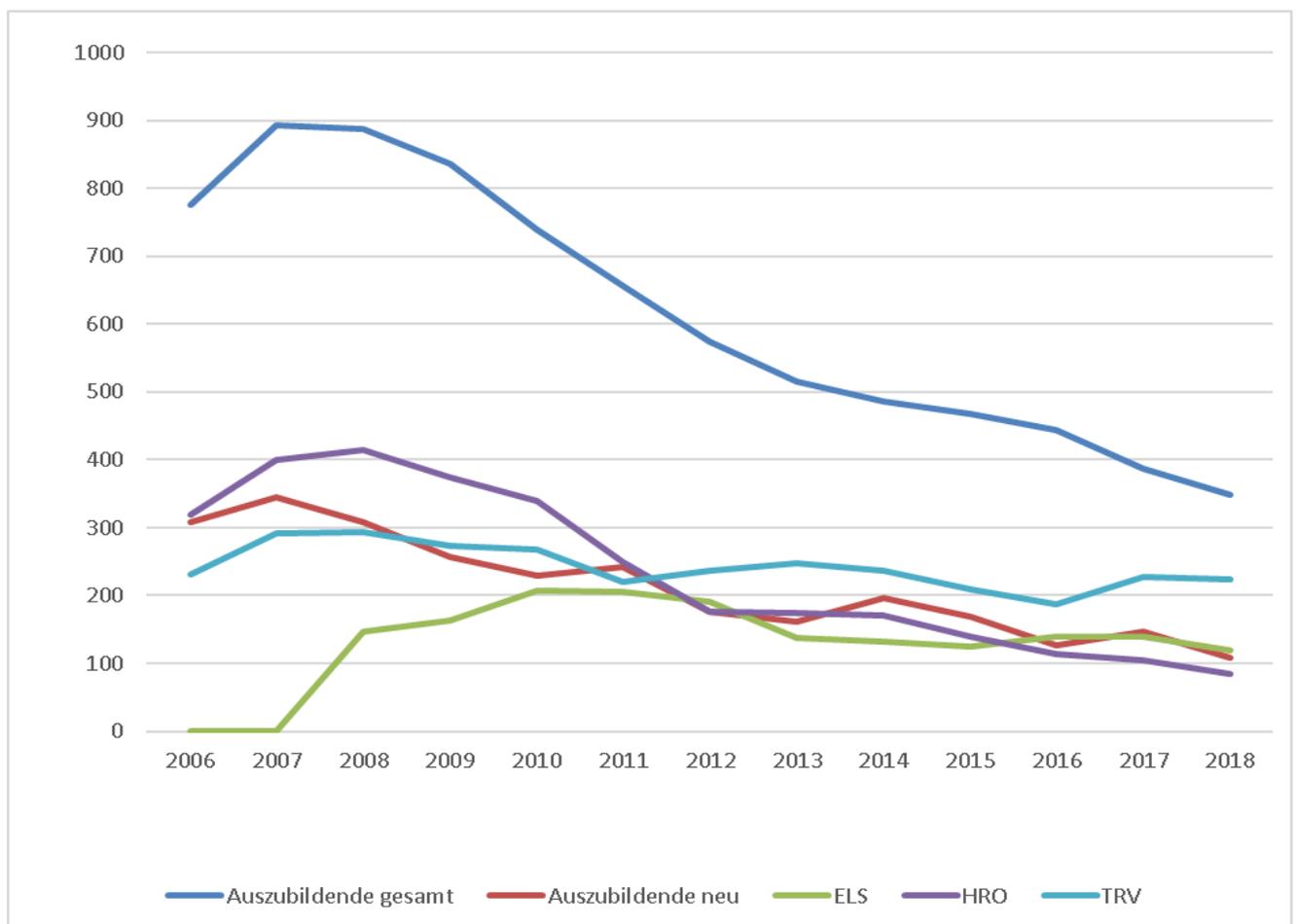
Im Jahr 2018 beträgt die Gesamtzahl der Teilnehmer an der gestreckten Abschlussprüfung Teil 1 und Teil 2 bzw. der Abschlussprüfungen 263.

Tabelle 8: Prüfungsteilnehmer nach Prüfungsort 2016 bis 2018

Prüfungsort	Prüfungsteilnehmer insgesamt			Davon Teilnehmer an der ...					
				Abschlussprüfung/ AP 2			AP 1		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Rostock	73	75	63	35	44	41	38	31	22
Lübeck-Travemünde	134	151	119	64	77	65	70	74	54
Elsfleth	84	87	81	33	52	39	51	35	42
Gesamt	291	313	263	132	173	145	159	140	118

Tabelle 8-01: Übersicht Standorte 2006 bis 2018

Jahr	Auszubildende gesamt	Auszubildende neu	ELS	HRO	TRV
2006	775	309	0	320	231
2007	894	345	0	399	292
2008	887	308	146	415	293
2009	837	257	163	375	273
2010	739	230	207	339	267
2011	656	243	206	249	221
2012	575	176	191	176	236
2013	515	161	138	174	248
2014	487	197	133	170	237
2015	468	168	125	139	209
2016	444	126	139	113	188
2017	387	146	140	104	228
2018	349	108	120	84	175



3.2 Prüfung zum/zur und Beschäftigung als Schiffsmechaniker/in

Im Jahr 2018 konnten insgesamt 139 Abschlusszeugnisse zum/zur Schiffsmechaniker/in sowie die internationalen Befähigungsnachweise als „Able Seafarer Deck and Able Seafarer 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/zur Schiffsmechaniker/in und Beschäftigung als Schiffsmechaniker/in 2014 bis 2018

Erworbene Schiffsmechanikerbriefe					Beschäftigte Schiffsmechaniker (deutsche und ausländische Seeleute)*	
Jahr	aufgrund einer ...			Insgesamt		
	Berufsausbildung	beruflichen Umschulung	gleichwertigen Ausbildung			
2014	195	7	0	202	31.12.2014	556
2015	145	0	0	145	31.12.2015	534
2016	132	0	0	132	31.12.2016	507
2017	159	0	0	159	31.12.2017	481
2018	137	2	0	139	31.12.2018	451

*) Quelle: Statistische Auswertung zum seemännischen Personal der Knappschaft Bahn-See, Stand 31.12.18 (ohne Fischerei)

3.3 Berufsziele der Auszubildenden nach bestandener Abschlussprüfung

Von den im Jahre 2018 nach ihren Berufszielen befragten Auszubildenden im dritten Schulzeitblock wollten ca. 33% erst als Schiffsmechaniker tätig werden und anschließend eine Fach- oder Fachhochschule besuchen. Insgesamt stieg die Anzahl der Befragten, die einen Berufswechsel anstrebten, mit 25% deutlich.

Tabelle 10: Berufsziele nach bestandener Abschlussprüfung zum/zur Schiffsmechaniker/in 2015 bis 2018

	Befragte Teilnehmer im 3. SZB	Tätigkeit als Schiffsmechaniker/in	Tätigkeit als Schiffsmechaniker/in dann Weiterbildung zum/zur Schiffsoffizier/in	Weiterbildung zum/zur nautischen Schiffsoffizier/in		Weiterbildung zum/zur technischen Schiffsoffizier/in		Berufswechsel
				FS*	FH**	FS*	FH**	
2015	133	6%	45%	11%	8%	9%	10%	11%
2016	128	7%	38%	6%	8%	15%	11%	15%
2017	157	6%	43%	4%	7%	16%	10%	14%
2018	116	6%	33%	9%	8%	6%	13%	25%

*) Fachschule **) Hochschule

Die duale Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker ist eine der Einstiegsmöglichkeiten, um eine Laufbahn in der Seeschifffahrt zu beginnen. So planen etwa 70% der jungen Menschen, die eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker erfolgreich abschließen konnten, ihren weiteren Werdegang als nautischer oder technischer Schiffsoffizier.

Die Informationen zu den Möglichkeiten einer Ausbildung in der Seeschifffahrt erhielten 34% der Befragten über die Familienmitglieder. 41% der Befragten gaben an, ihre ersten Informationen über den Besuch der Berufs- und Informationsmessen erhalten zu haben. Als weitere Informationsquelle wurde auf die verschiedenen Internetseiten verwiesen.

4. Ausbildungsqualität

4.1 Bord- und Reedereibesuche, Besuche an Berufsschulen

Die Anzahl der durchgeführten Bord-, Reederei- und Schulbesuche blieb im Berichtsjahr konstant. Der Schwerpunkt der Bordbesuche lag 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.

Im Jahr 2018 hatte die Teilnahme an verschiedenen Berufs- und Informationsmessen für die BBS eine sehr hohe Priorität. Auf den Messen informierten sich Schülerinnen und Schüler über die beruflichen Perspektiven in der Seeschifffahrt. Um den Nach-

wuchs über die Karrieremöglichkeiten zu informieren, nahm die BBS mit ihren Messeständen auf zahlreichen Veranstaltungen deutschlandweit teil.

Folgende Reedereien machten der BBS die Teilnahme an den Messen durch ihre finanzielle und personelle Unterstützung erst möglich:

Hapag Lloyd AG, Bugsier-, Reederei- und Bergungsgesellschaft mbH & Co. KG, COLUMBUS Shipmanagement GmbH, Briese Schifffahrt, Lotsbetriebsverein e.V., Reederei Nord GmbH, Rörd Braren Bereederung GmbH & Co. KG und TT-Line GmbH & Co. KG.

Des Weiteren nahmen die Mitarbeiter 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) 2016 bis 2018

Außendienste insgesamt		2016	2017	2018
		195	202	173
davon:	Bordbesuche	31	33	19
	Reedereibesuche	76	64	54
	Prüfungen/Prüfungstage	38	50	46
	Schulzeitblockbesuche und berufliche Weiterbildungslehrgänge für Schiffsmechaniker	28	14	13
	sonstige Außendienste der AB	6	14	9
	Berufs- und Informationsveranstaltungen	16	27	32
Durchschnittliche Anzahl der Außendienste pro AB		65	67	58

4.2 Ausbildungsbezogener Einsatz der Auszubildenden

Grundlagen zur Bewertung des ausbildungsbezogenen Einsatzes sind die von den Auszubildenden geführten Berichtshefte bzw. Tätigkeitsnachweise. Im Berichtsjahr wurden 98% 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 See-Berufsausbildungsverordnung (See-BAV).

Tabelle 12: Ausbildungsbezogener Einsatz der Auszubildenden 2018

Ausbildungs- und Einsatzbereiche	Jahr	Anzahl der Auswertungen der Einsatzzeiten	davon wurden die Zeitrichtwerte nach See-BAV erfüllt mit einem Anteil von ...			
			49% oder weniger	50% bis 74%	75% bis 99%	100% oder mehr
Schiffsbetriebsführung Deck	2017	144	8%	1%	13%	78%
	2018	117	2%	4%	14%	80%
Schiffsbetriebsführung Maschine	2017	144	8%	4%	17%	71%
	2018	117	5%	10%	21%	64%
Ladungsbetrieb	2017	144	11%	10%	24%	55%
	117	117	5%	8%	23%	64%
Schiffssicherheit hinsichtlich Brandabwehr und Rettung	2017	144	10%	5%	25%	60%
	2018	117	3%	18%	23%	56%
Schiffsbetriebstechnik	2017	144	43%	31%	13%	13%
	2018	117	33%	23%	22%	22%
Wartung und Instandsetzung	2017	144	11%	12%	36%	41%
	2018	117	4%	11%	33%	52%
Metallbearbeitung	2017	144	8%	0%	2%	90%
	2018	117	3%	0%	3%	94%
Gefahrenabwehr	2017	144	8%	0%	3%	89%
	2018	117	22%	9%	0%	69%

In den Fällen, in denen die BBS eine deutliche Unterschreitung der Zeitrichtwerte nach der Ausbildungsverordnung zum Zeitpunkt der 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 Abstimmung mit der ausbildenden Reederei werden Vorschläge zum weiteren Verlauf der Ausbildung erarbeitet.

4.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Ausbildungsqualität

4.3.1 Ausbildungsunterlagen

Um den Vorgaben des STCW-Übereinkommens zur Dokumentation der Ausbildung nachzukommen, wurden die Ausbildungsunterlagen überarbeitet.

Der Ausbildungsnachweis erfüllt 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.

Ergänzt wird der Ausbildungsnachweis durch einen zusätzlichen USB-Stick. Mit diesem USB-Stick wurde dem Wunsch nachgekommen, einige der Unterlagen des Ausbildungsordners „reisefreundlicher“ zur Verfügung zu stellen. Bis auf den betrieblichen Ausbildungsplan und die Tätigkeitsnachweise, die weiterhin in Papierform mitzuführen sind, beinhaltet der Stick alle sonstigen Ausbildungsunterlagen und wurde um die Metallzeichnungen der gestreckten Abschlussprüfung und den Excel-Tabellen zur eigenen Kontrolle der Ausbildung sinnvoll ergänzt.

Der zweisprachige Ausbildungsordner wird mit den eingetragenen Ausbildungsverträgen an die Ausbildungsreedereien zum Selbstkostenpreis ausgegeben.

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, Prüfstücke 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 laufend erweitert und 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 hier-

für 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 zurzeit nicht weiter vorgesehen.

4.3.4 Fortbildung für die Mitglieder der Prüfungsausschüsse und seemännischen Berufsschulen

Zu einer der Aufgaben der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e. V. gehört 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, bedarfsgerechte Fortbildungen anzubieten.

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 Seefahrt Ausbildung 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 Auszubildereignung für die Seeschiffahrt 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 zum technischen und nautischen Befähigungszeugnis nach STCW für alle Leistungen und ohne Einschränkungen freiwillig und zusätzlich zu den Pflichtstunden über die berufs- und arbeitspädagogische Qualifikation zum „Ausbilder in der Seeschiffahrt“

prüfen lassen. Die Qualifikation entspricht inhaltlich der Ausbildereignungsverordnung 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.

5. Rahmenbedingungen für den Ausbildungsberuf Schiffsmechaniker

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 seitdem 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 wur-

den. 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.

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 auch 2018 weiter reduziert und die Anzahl der Schifffahrtsunternehmen ist zurückgegangen. Der Anteil der Schiffe, die unter deutscher Flagge fahren ist gleichbleibend niedrig – mit noch keinen erkennbaren Auswirkungen auf Beschäftigung und Ausbildung deutscher Seeleute. 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 positive Akzente gesetzt werden.

Die Lage in der Seeschifffahrt wurde in den vergangenen Jahren maßgeblich durch ein Überangebot an Schiffsraum geprägt. Angesichts des Drucks auf die Frachtraten gewinnt die Konsolidierung/Kooperation unter Reedereien an Bedeutung.

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 wurden folgende Maßnahmen umgesetzt:

- Die bisherige Ausbildungsplatzförderung wird bedarfsgerecht weitergeführt und erhöht;
- Die gesetzlichen Voraussetzungen zur Erhöhung des Lohnsteuereinbehaltes 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;
- Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung.

Die Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung ist nach Aussage der Befürworter die einzige Chance die Beschäftigung und die deutsche Flagge zu stützen. Die getroffenen Maßnahmen stützen die Ausbildung und Beschäftigung der Seeleute unter der deutschen Flagge- zu einem deutlichen Anstieg führten sie bisher noch nicht.

Die Digitalisierung ist auch in der maritimen Branche das zentrale Thema. Die Auswirkungen der fortschreitenden Digitalisierung und Automatisierung auf die zukünftige Arbeitsplatzgestaltung sowie der dann benötigte Arbeitskräftebedarf in der maritimen Wirtschaft waren Thema der 10. Nationalen Maritimen Konferenz in Hamburg. Dabei wurden die Chancen und Potenziale der Digitalisierung für die maritimen Arbeitsplätze erörtert. Mit zunehmender Digitalisierung und der damit einhergehenden Automatisierung werden sich Berufsfelder verändern. Gleichzeitig entstehen neue Arbeitsplätze mit neuen Arbeitsinhalten. Zudem wird der Prozess der Digitalisierung zur Neugestaltung von Arbeitsplatz- und Beschäftigungsmodellen führen. Ziel sollte es sein, faire Arbeitsbedingungen im Rahmen der Sozialpartnerschaft abzusichern.

Die Anforderungen und die Weiterentwicklung der digitalen Kompetenzen in der Aus- und Weiterbildung des seemännischen Fachpersonals sind von den Unternehmen zu definieren.

5.3 Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland

Seit dem Inkrafttreten des neuen Flaggenrechtsgesetzes Anfang 2013 müssen ausflagungswillige Reeder die durch die Ausflagung hervorgerufenen Nachteile für den Schifffahrtsstandort Deutschland ausgleichen – entweder durch Ausbildung an Bord des ausgeflaggten Schiffes oder durch Entrichtung eines Ablösebetrages an die gemeinnützige Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland (Stiftung). Beim Ausgleich durch Ausbildung verpflichtet sich der Antragsteller, einen seefahrtbezogenen Ausbildungsplatz an Bord des ausgeflaggten Seeschiffes ständig besetzt zu halten. Dabei muss die Ausbildung nach Maßgabe der gültigen Ausbildungsverordnung für Schiffsmechaniker oder nach den Richtlinien für die Anerkennung der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit als Offiziersassistent erfolgen. Seit ihrer Gründung verfolgt die Stiftung das Ziel, die Ausbildung, Qualifizierung und Fortbildung von seemännischem Nachwuchs zielgerichtet zu fördern. Ziel ist es, langfristig ein möglichst großes Maß an nautischem und technischem Know-how in Form von hochqualifizierten Seeleuten am maritimen Standort Deutschland zu sichern, sowohl für die Aufgaben an Bord als auch später an Land. Erst die Stiftung ermöglicht den langfristigen Erhalt des seemännischen Know-hows als Basis für den weiteren maritimen Fortschritt und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des hiesigen Standortes. 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. 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.

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 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 nähergekommen. 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 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 hafenstaatlichen Kontrollen wird auf die Überprüfung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder erstreckt. Schiffe aus Nichtvertragsstaaten, die das Seearbeitsübereinkommen nicht ratifiziert haben, müssen die Mindestanforderungen der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord gleichermaßen beachten. Bei Hafenstaatkontrollen 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 das Gesetz 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. Die Ausbildungsverträge 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 2018 wurde 2 (0) 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 einem Ergänzungslehrgang.

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 2018 insgesamt 206 (203) Bescheinigungen für eine Anmusterung als Offiziersassistent (OA) ausgestellt. Davon 179 für nautische Offiziersassistenten (NOA - mit 12 Monaten praktischer Ausbildung und Seefahrtzeit) und 27 für technische Offiziersassistenten (TOA - mit 18 bzw. 12 Monaten praktischer Ausbildung und Seefahrtzeit). Hiervon wurden für 8 „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 durchzuführen.

Insgesamt haben 64 (56) nautische und 16 (21) technische Offiziersassistenten ordnungsgemäß ihre praktische Ausbildung und Seefahrtzeit im Berichtsjahr nach den Richtlinien des Bundes abgeschlossen.

Am 26. April 2018 wurde die neue Richtlinie zur praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit für die nautischen Offiziersassistenten bekanntgegeben. Nach § 30 der Seeleute-Befähigungsverordnung darf die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit als Nautischer Offiziersassistent ab dem Zeitpunkt nur noch entsprechend der neuen Richtlinie abgeleistet und anerkannt werden. Das nach der Richtlinie verpflichtend zu führende Aus-

bildungsberichtsheft (On Board Training Record Book for Navigational Officer's Assistant kurz TRB) wurde ebenfalls überarbeitet und wird als Ausbildungsordner vom Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie vertrieben.

IV. Zertifizierung der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e. V.

1. Anwendung der DIN ISO 9001:2015

Die DIN ISO 9001:2015 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.

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 2018 die eingeführten Verfahren und Dienstleistungen in der Geschäftsstelle überprüft. In dem Audit am 05.11.2018 nach DIN EN ISO 9001:2015 wurden vom DNV GL keine Abweichungen festgestellt und die Gültigkeit des Zertifikates bestätigt.

Die BBS e. V. konnte daher auch 2018 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 2018 erfolgte ein ganz wesentlicher Anteil an den Informationsleistungen über die Internetseite der BBS e. V. (www.berufsbildung-see.de). Im Berichtsjahr wurde diese Seite 24.262 Mal aufgerufen. Insgesamt wurde diese Seite seit 2001 bisher 407.525 Mal aufgerufen. Hiervon kamen 84% der Nutzer aus Deutschland.

In dem Berichtsjahr kamen über diese Internetseite etwa 338 (389) direkte Anfragen rund um die gesamte Ausbildung 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 32 (27) Berufs- und Informationsveranstaltungen vertreten und informierte über die Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten in der Seeschifffahrt.

2. Umsetzung Datenschutzgrundverordnung (DSGVO)

Die Datenschutzrichtlinie der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. (BBS) erfüllt die Vorgaben der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO). Hiernach ist der Zweck der Datenverarbeitung neben der Beratung auch die Vorbereitung, Durchführung und Kontrolle der ordnungsgemäßen Ausbildung und Weiterbildung der Schiffsmechaniker sowie der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit der Offiziersassistenten. Die Bereitstellung der (*aufgenommenen*) personenbezogenen Daten ist gesetzlich oder vertraglich notwendig und vorgeschrieben bzw. für die Dauer der laufenden Ausbildung erforderlich, so dass betroffene Personen verpflichtet sind, personenbezogene Daten bereitzustellen. Eine Nichtbereitstellung personenbezogener Daten hätte zur Folge, dass die Aufgaben der BBS als zuständige Stelle für die berufliche Bildung in der Seeschifffahrt nach Seearbeitsgesetz nicht wahrgenommen werden können.

3. Bundeslotsenkammer Mitglied der BBS

Gemäß einem Erlass, wurden die ehemaligen Wasser- und Schifffahrsdirektionen Nord und Nordwest (jetzige Generaldirektion Wasserstraßen) beauftragt, eine Arbeitsgruppe unter Federführung der WSD Nord gemeinsam mit der Bundeslotsenkammer (BLK) zu bilden, die das erkennbar ansteigende Problem des Bewerbermangels im nautischen Bereich und speziell die schwieriger werdende Nachwuchsgewinnung für den Seelotsenberuf zu untersuchen und adäquate Mittel zur Bewältigung herauszuarbeiten. Dabei sollten sämtliche gangbaren Möglichkeiten identifiziert werden, um neben den Ausbildungsergebnissen der Reedereien weitere Bewerberfelder zu gewinnen.

Neben dem bisherigen Zugangsweg für Inhaber von Befähigungszeugnissen NK (Nautik – Kapitän) mit zwei Jahren Erfahrungszeit in nautisch verantwortlicher Position soll ein weiterer Weg eröffnet werden, der jedem Inhaber des Befähigungszeugnisses NWO offensteht und sogar bereits geeignete ab-initio-Bewerber (Schulabgänger) zum Erreichen des Befähigungszeugnisses NWO bewegen kann.

Im Verlauf konnte von der Arbeitsgruppe herausgearbeitet werden, dass das Aufgabenspektrum der BBS genau die Tätigkeiten zu umfassen geeignet ist, die nach dem Meilensteinbericht von der sogenannten Koordinierungsstelle wahrgenommen werden sollten. Diese sollte das operative Geschäft der Bewerberauswahl und Bewerberbetreuung während des Studiums und insbesondere der Vermittlung von Bordplätzen für die praktische Ausbildung und Seefahrtzeit wahrnehmen. Bei der BBS erscheint in der Regel jede Person, die in Deutschland einen nautischen Beruf erlernen bzw. Nautik studieren will. Geplant ist, dass die BBS folgende Aufgaben übernimmt:

- Bekanntmachen und Bewerben des Berufsbildes auf Berufsmessen etc.,
- Akquirieren und Vermitteln der NOA-Stellen,
- Ausstellen der Ausbildungsbescheinigungen für Bewerber, Kontrollieren und Bewerten der praktischen Ausbildung und Seefahrtzeit, Ausstellen der Abschlussbescheinigung nach erfolgreicher Durchführung,
- Koordinierungs- und Ansprechstelle für alle Beteiligten,
- Allgemeine Verwaltung und Unterstützung der Lotsenbrüderschaften.

4. Maritimer Botschafter der IMO

Die IMO ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen mit Sitz in London. Die Gründung der IMO (damals IMCO) wurde 1948 in Genf beschlossen, das erste Treffen fand im Januar 1959 statt. Gegenwärtig hat die IMO 167 Mitgliedstaaten und 300 Mitarbeiter.

Die Bundesrepublik Deutschland trat am 7. Januar 1959 der IMO bei. Deutschland stellte mehrere Vorsitzende von Unterausschüssen und arbeitet aktiv an der Weiterentwicklung der internationalen Übereinkommen und Normen mit und ist Mitglied des Rates der IMO. Die Organisation besteht aus verschiedenen Gremien und Ausschüssen, welche die bestehenden Normen und Übereinkommen fortentwickeln:

Versammlung, Rat, Schiffssicherheitsausschuss, Rechtsausschuss, Ausschuss für technische Zusammenarbeit, Ausschuss für den Schutz der Meeresumwelt, Ausschuss für die Erleichterung des internationalen Seeverkehrs sowie die technischen Unterausschüsse. Diese werden durch das IMO Sekretariat in ihrer Arbeit unterstützt.

Zur Verbesserung der Ausbildung und der technischen Zusammenarbeit gründete die IMO drei maritime Bildungsinstitute in Malmö, Malta und Triest.

Unter dem Motto: "Safe, secure and efficient shipping on clean oceans" ("Sichere, geschützte und wirtschaftliche Schifffahrt auf sauberen Meeren") verfolgt die IMO folgende Ziele

- Internationale Regelung aller nicht rein wirtschaftlichen Angelegenheiten der Handelsschifffahrt
- Verringerung der Meeresverschmutzung
- Verbesserung der Sicherheit sowie der Arbeitsbedingungen in der Seefahrt.

Die IMO arbeitet mit anderen Organisationen der UN sowie mit nichtstaatlichen Organisationen zusammen. Die IMO hat bislang ca. 40 internationale Übereinkommen erarbeitet; diese werden regelmäßig im Zusammenhang mit der technischen Fortentwicklung aktualisiert. Ein Beispiel ist das SOLAS-Übereinkommen (International Convention for the Safety of Life at Sea - Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See), eine UN-Konvention zur Schiffssicherheit. Die erste "International Convention for the Safety of Life at Sea" von 1929 war eine Reaktion auf den Untergang der Titanic.

Im Rahmen seiner Tätigkeit als Maritimer Botschafter vertrat der Geschäftsführer der BBS die Belange der Ausbildung in der Seeschifffahrt. Auf den verschiedensten Veranstaltungen informierte er über die unterschiedlichen Ausbildungswege und die Wertigkeit der Schifffahrt im Allgemeinen.

5. Auszeichnung für besondere Prüfungsleistungen

Seit dem Jahr 2009 zeichnet die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. neben dem „Exzellenten Ausbildungsbetrieb und Ausbilder“ auch zu den Prüfungen sehr gute Leistungen in der Abschlussprüfung aus. Die praktische und theoretische Durchschnittsnote muss 1,5 und besser betragen. Im Rahmen der Übergabe der Abschlusszeugnisse erhalten die ausgezeichneten Auszubildenden jeweils eine Urkunde und einen „Leatherman“ mit besonderer Gravur. Im Jahr 2018 wurden 23 Prüfungsteilnehmer für ihre besonderen Leistungen von der BBS ausgezeichnet.

6. Zukunftstag 2018

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 2018 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 2019 wird die Geschäftsstelle wieder am Zukunftstag teilnehmen. Die angebotenen Plätze sind bereits besetzt.

7. Aussichten

Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt – weiterhin eine gute Grundlage für eine berufliche Karriere

Schifffahrt ist nach wie vor mittelständisch geprägt. Neben den kleinen und mittelständischen Unternehmen stellen die Bundes- und Länderbehörden den größten Teil der Ausbildungsplätze zum Schiffsmechaniker und bekennen sich damit deutlich zu dieser Ausbildung als fundierten Einstieg in die seemännische Laufbahn. Besonders die Praxiserfahrungen während der Ausbildung befähigen die Schiffsmechaniker, nach Abschluss der Fach- oder Fachhochschule eine Karriere vom Wachoffizier bis zum Kapitän oder Leiter der Maschinenanlage zu absolvieren. Die duale Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker ist weiterhin eine der Säulen zur Erhaltung des maritimen Know-hows hier am Schifffahrtsstandort.

Der weitere Verlust von Schiffstonnage durch die Verkäufe und die Übernahme einer traditionellen Ausbildungsreederei schwächt den maritimen Standort und wird weitere Auswirkungen auf die Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute haben.

Die deutsche Handelsflotte und der Schifffahrts- und Reedereistandort Deutschland werden ihre Potenziale ausschöpfen können, wenn entsprechend hochqualifiziertes und motiviertes Personal zur Verfügung steht. Daher ist die Ausbildung des seemännischen Nachwuchses als Einstieg in die maritime Arbeitswelt weiterhin von besonders hoher Bedeutung. Zur Sicherung von Ausbildung und Beschäftigung bedarf es des Engagements aller maßgeblich Beteiligten. Im Hinblick auf die Entwicklung des Fachkräftebedarfs in der Seeschifffahrt ist die Nachwuchsgewinnung auch im Jahr 2019 eine der großen Herausforderungen. Wer in schwierigen Zeiten ausbildet, wird auch in Zeiten des wirtschaftlichen Aufschwungs gut ausgebildete Ingenieure und Kapitäne zur Verfügung haben. Insofern sollten alle Anstrengungen unternommen werden, die Ausbildungskapazitäten und Förderungen weiterhin für die gesamte maritime Branche aufrecht zu erhalten.

Das maritime Berufsumfeld wird auch 2019 engagierte Menschen brauchen, die bereit sind, Verantwortung zu übernehmen, ein Leben lang zu lernen und international zu denken. Diese Perspektiven und die gute Seefahrtsausbildung hier bei uns, muss der breiten Öffentlichkeit deutlich besser dargestellt werden. Die BBS empfiehlt daher allen

Beteiligten ihren Beitrag dafür zu leisten, die Chancen in der Seeschifffahrt und die damit verbundenen beruflichen Möglichkeiten deutlich positiver in der Öffentlichkeit zu verbreiten.

Nur gemeinsam wird es gelingen, die Attraktivität des Schifffahrts- und Reedereistanortes und die nachhaltige Sicherung der seemännischen Ausbildung und Beschäftigung für die gesamte maritime Branche zu erhalten.

Auch für 2019 gilt:

Mach Dein Ding - fahr zur See und werde Schiffsmechaniker.

VI. STATISTIKEN

1. Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in

1/01 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach Arbeitsamtsbezirken

Arbeitsamtsbezirke Betriebssitz der ver- tragsschließenden Ree- dereien	Vertragsschließende Reedereien	Neu abgeschlossene Ausbildungs- verträge	
		insgesamt	davon am 31.12.
Mecklenburg- Vorpommern	4	11	10
Rostock	3	8	7
Stralsund	1	3	3
Schleswig-Holstein	8	15	13
Elmshorn	1	7	6
Flensburg	2	2	1
Heide	1	1	1
Kiel	1	1	1
Lübeck	3	4	4
Hamburg	8	50	44
Niedersachsen	15	40	36
Emden	5	16	14
Leer	1	1	1
Stade	7	17	16
Wilhelmshaven	2	6	5
Bremen	3	5	5
Bremen	1	2	2
Bremerhaven	2	3	3
Summe 2018	38	121	108
Summe 2017	40	152	146

1. Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in

1/02 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach Schulbildung der Auszubildenden

Betriebssitz der vertrags- schließenden Reedereien	Auszubildende...		davon mit				
	gesamt	davon weiblich	Haupt- schul- besuch	Hauptschul- abschluss/ Berufliche Reife	Realschul- abschluss/ Mittlere Reife	Hoch- schul- reife	BGJ Metall- techn.
Mecklenburg- Vorpommern	10	3	0	0	4	6	0
Schleswig- Holstein	13	0	0	1	7	5	0
Hamburg	44	5	0	3	10	31	0
Niedersachsen	36	1	0	4	20	12	0
Bremen	5	2	0	0	3	2	0
Summe 2018	108	11	0	8	44	56	0
Summe 2017	146	7	0	7	52	87	0

1. Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in

1/03 **Neu abgeschlossene Berufsausbildungsverhältnisse nach Ausbildungsdauer**

Betriebssitz der vertrags-schließenden Reedereien	neu abge-schlossene Ausbildungs-verträge	davon mit einer Ausbildungsdauer von Monaten			
		36	30*	24*	18*
Mecklenburg–Vorpommern	10	9	1	0	0
Schleswig-Holstein	13	12	0	0	1
Hamburg	44	44	0	0	0
Niedersachsen	36	35	0	1	0
Bremen	5	5	0	0	0
Summe 2018	108	105	1	1	1
Summe 2017	146	143	1	2	0

*) setzten begonnene Ausbildung bei anderer Reederei fort

1. Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in

1/04 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach Wohnsitz der Auszubildenden

Wohnsitz der Auszubildenden	Betriebssitz der vertragsschließenden Reedereien					Summe 2018	Summe 2017
	MV	SH	HH	NS	HB		
Ausland	0	0	0	0	0	0	1
Meckl.-Vorpom.	2	0	5	0	1	8	5
Schlesw.-Holst.	1	6	9	9	0	25	37
Hamburg	0	2	3	1	0	6	9
Niedersachsen	1	2	10	22	2	37	48
Bremen	0	0	1	0	0	1	4
Nordrh. Westf.	1	1	3	0	1	6	12
Hessen	0	1	2	0	0	3	5
Rheinland-Pfalz	1	0	1	0	0	2	0
Ba.-Württemb.	0	1	1	1	0	3	4
Bayern	0	0	3	0	0	3	1
Saarland	0	0	0	0	0	0	0
Berlin	1	0	1	0	0	2	5
Brandenburg	2	0	1	1	0	4	2
Sachsen	0	0	1	0	0	1	5
Sachsen-Anhalt	0	0	3	2	0	5	4
Thüringen	1	0	0	0	1	2	4
Insgesamt	10	13	44	36	5	108	146

1. Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in

1/05 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse nach Alter der Auszubildenden

Alter	Betriebssitz der vertragschließenden Reedereien					Summe 2018	Summe 2017
	MV	SH	HH	NS	HB		
16 Jahre	1	1	2	4	3	11	14
17 Jahre	0	1	6	7	1	15	11
18 Jahre	3	3	12	6	0	24	36
19 Jahre	1	1	11	10	1	24	36
20 Jahre	3	2	7	3	0	15	18
21 Jahre	1	2	4	2	0	9	12
22 Jahre	0	2	0	2	0	4	3
23 Jahre	0	0	1	0	0	1	3
24 Jahre	1	0	0	0	0	1	4
25 Jahre	0	0	0	0	0	0	2
älter als 25	0	1	1	2	0	4	7
Insgesamt	10	13	44	36	5	108	146

1. Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in

1/06 Auszubildende nach Ausbildungsjahren

Betriebssitz der ausbildenden Reedereien	Auszubildende im Ausbildungsjahr			Summe 2018	Summe 2017
	1.	2.	3.		
Mecklenburg-Vorpommern	9	9	5	23	17
Schleswig-Holstein	12	15	15	42	49
Hamburg	44	60	39	143	157
Niedersachsen	35	44	37	116	136
Bremen	5	11	9	25	28
Ausland	0	0	0	0	0
Summe 2018	105	139	105	349	-
Summe 2017	143	104	140	-	387

1/07 Ausländische Auszubildende

Herkunftsland der ausländischen Auszubildenden	Betriebssitz der ausbildenden Reedereien						Summe 2018
	Ausl.	MV	SH	HH	NS	HB	
Syrien	0	0	1	1	1	0	3
Niederlande	0	0	0	0	2	0	2
Afghanistan	0	1	0	0	0	0	1
Ukraine	0	0	0	0	0	1	1
Russland	0	1	0	0	1	1	3
Litauen	0	0	1	0	0	0	1
Österreich	0	0	0	0	0	0	0
Summe 2018	0	2	2	1	4	2	11

1. Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in

1/08 Vorzeitig gelöste Ausbildungsverhältnisse

Betriebssitz der ausbildenden Reedereien	vorzeitig gelöste Ausbildungsverhältnisse	davon aufgelöst im ... Ausbildungsjahr			davon aufgelöst in der Probezeit
		1.	2.	3.	
Mecklenburg-Vorpommern	1	1	0	0	1
Schleswig-Holstein	3	2	0	1	1
Hamburg	10	8	2	0	7
Niedersachsen	7	6	1	0	3
Bremen	0	0	0	0	0
Ausland	0	0	0	0	0
Summe 2018	21	17	3	1	12
Summe 2017	30	18	8	4	5

1/09 Teilnehmer an der gestreckten Abschlussprüfung Teil 1 und Teil 2

Prüfungsorte	Teilnehmer an der Abschlussprüfung			Teilnehmer an der AP 1
	insgesamt	davon mit erfolgreicher Prüfung		
Rostock	41	34	83%	22
Lübeck-Travemünde	65	65	100%	54
Elsfleth	39	38	97%	42
Summe 2018	145	137	94%	118
Summe 2017	173	159	92%	140

1. Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in

1/10 Teilnehmer an der Abschlussprüfung nach Art der Zulassung

Prüfungs- orte	Teilnehmer an der Abschlussprüfung						
	insgesamt	davon mit					
		Zulassung nach erfüllter Ausbildungs- dauer		vorzeitige Zulas- sung wegen guter Leistungen		Zulassung zur Wiederholungs- prüfung	
		insgesamt	davon mit Erfolg	insgesamt	davon mit Erfolg	insgesamt	davon mit Er- folg
Rostock	41	41	34	0	0	4	1
Lübeck- Travem.	65	65	65	0	0	0	0
Elsfleth	39	39	38	0	0	3	3
Summe 2018	145	145	137	0	0	7	4
Summe 2017	173	163	149	0	0	10	10

2. Berufliche Weiterbildung

2/01 Teilnehmer am Ergänzungslehrgang nach Art der Vorbildung

Ausbildungs- stätten	Lehrgangs- teilnehmer zu Beginn insgesamt	davon ...				davon mit ...	
		Facharbeiter		Fachkräfte		Bord- praktikum	Seefahrt- zeit
		Deck	Maschine	Deck	Maschine		
Rostock	2	0	2	0	0	2	0
Summe 2018	2	0	2	0	0	2	0
Summe 2017	0	0	0	0	0	0	0

2/02 Teilnehmer an der Abschlussprüfung im Rahmen einer Weiterbildung

Prüfungsorte	Teilnehmer an der Abschlussprüfung				
	Insgesamt	davon Teilnehmer mit erfolgreicher Prüfung		davon Teilnehmer an Wiederho- lungsprüfungen	
		insgesamt			insgesamt
Rostock	2	2	100%	0	0
Lübeck- Travemünde	0	0	0%	0	0
Elsfleth	0	0	0%	0	0
Summe 2018	2	2	100%	0	0
Summe 2017	0	0	0%	0	0

3. Ausbildung als Offiziersassistent/in

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

	Ausgestellte Ausbildungsbescheinigung für ...	
	NOA	TOA
Summe 2018	179	27
davon OA	173	19
davon SBTA*	6	0
davon Seiteneinsteiger**	0	8
Summe 2017	163	40
davon OA	154	26
davon SBTA*	9	3
davon Seiteneinsteiger**	0	11

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.

3/02 Abschlussbescheinigungen über die Ausbildung und Seefahrtzeit als nautische/r / technische/r Offiziersassistent/in (NOA/TOA)

	Ausgestellte Abschlussbescheinigung für ...	
	NOA	TOA
Summe 2018	64	16
Summe 2017	56	21

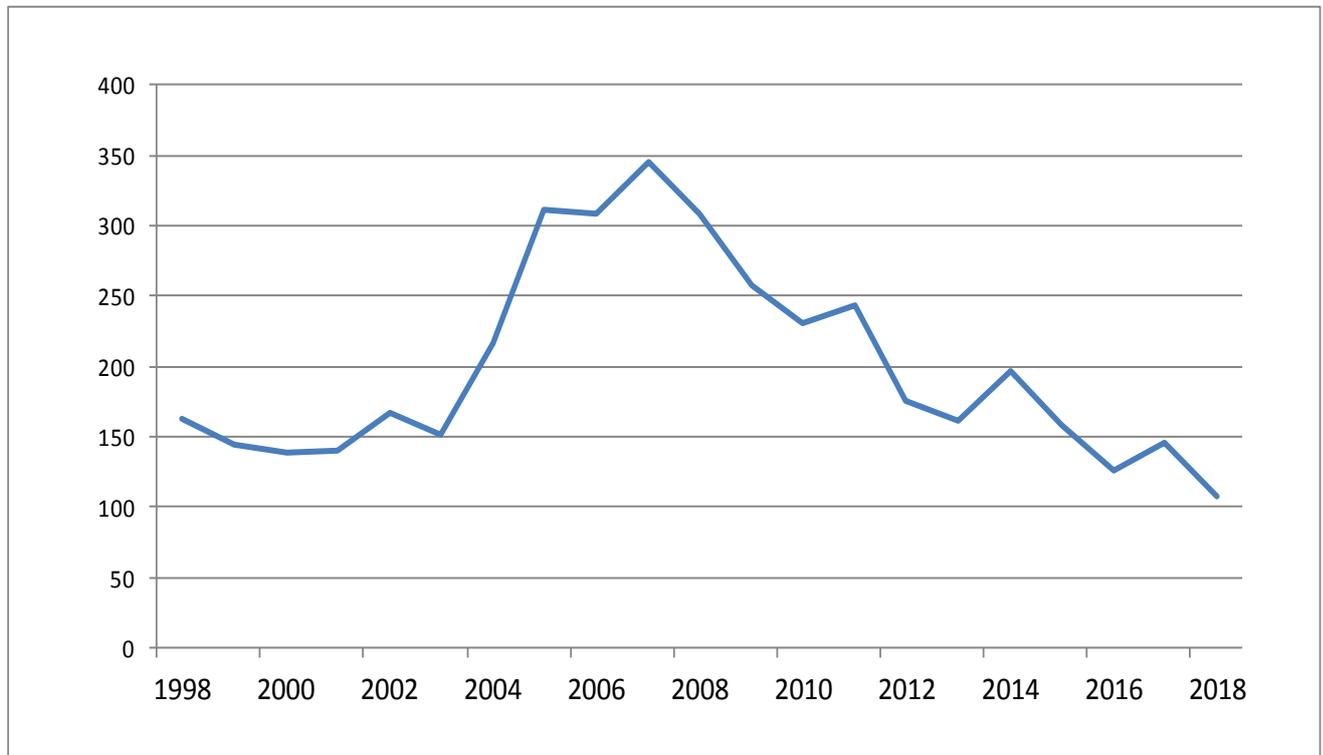
4. Zusammenfassende Übersicht von 1998-2018

4/01 Berufsausbildung

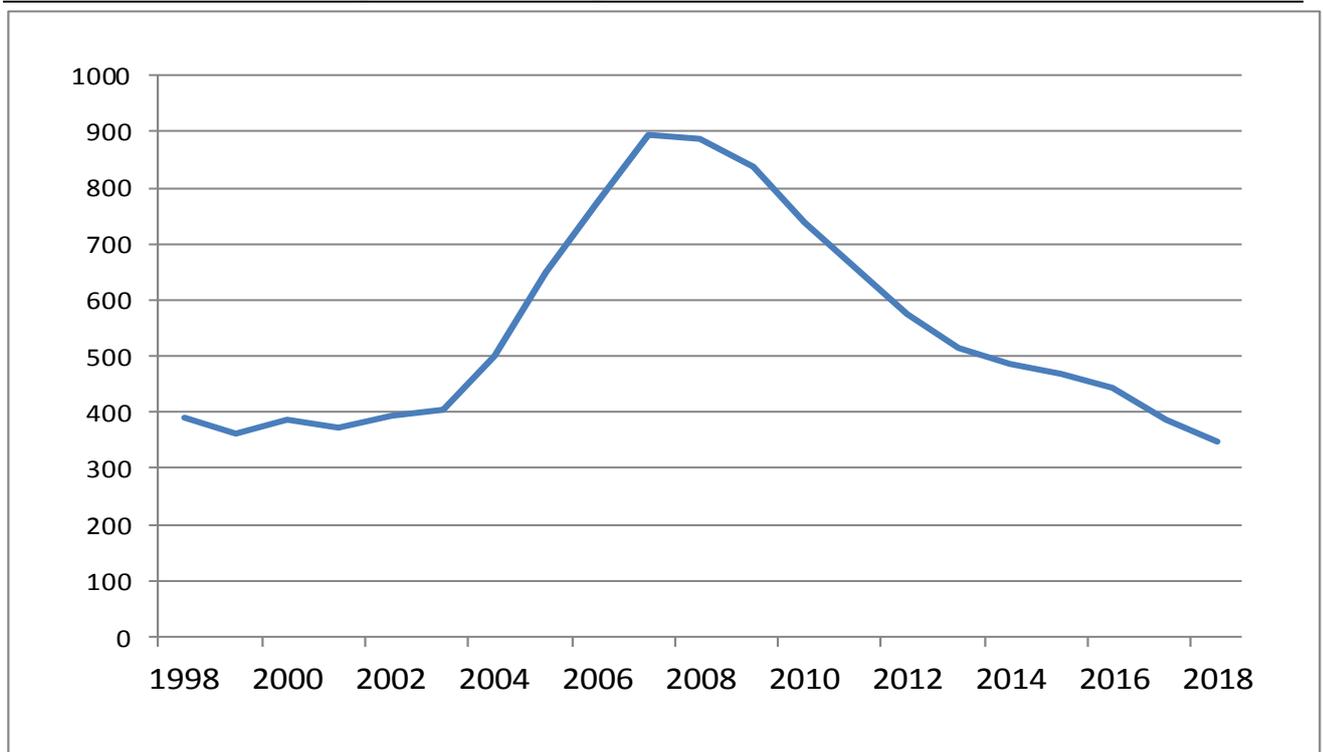
Jahr	Berufsausbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in			
	Neue Ausbildungs- verhältnisse	Auszubildende insgesamt	Prüfungsteilnehmer	
			insgesamt	davon mit Erfolg
1998	163	391	108	104
1999	145	363	141	138
2000	139	386	108	100
2001	140	372	108	100
2002	167	394	122	113
2003	151	405	91	87
2004	217	499	88	84
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
2016	126	444	132	132
2017	146	387	173	159
2018	108	349	145	137

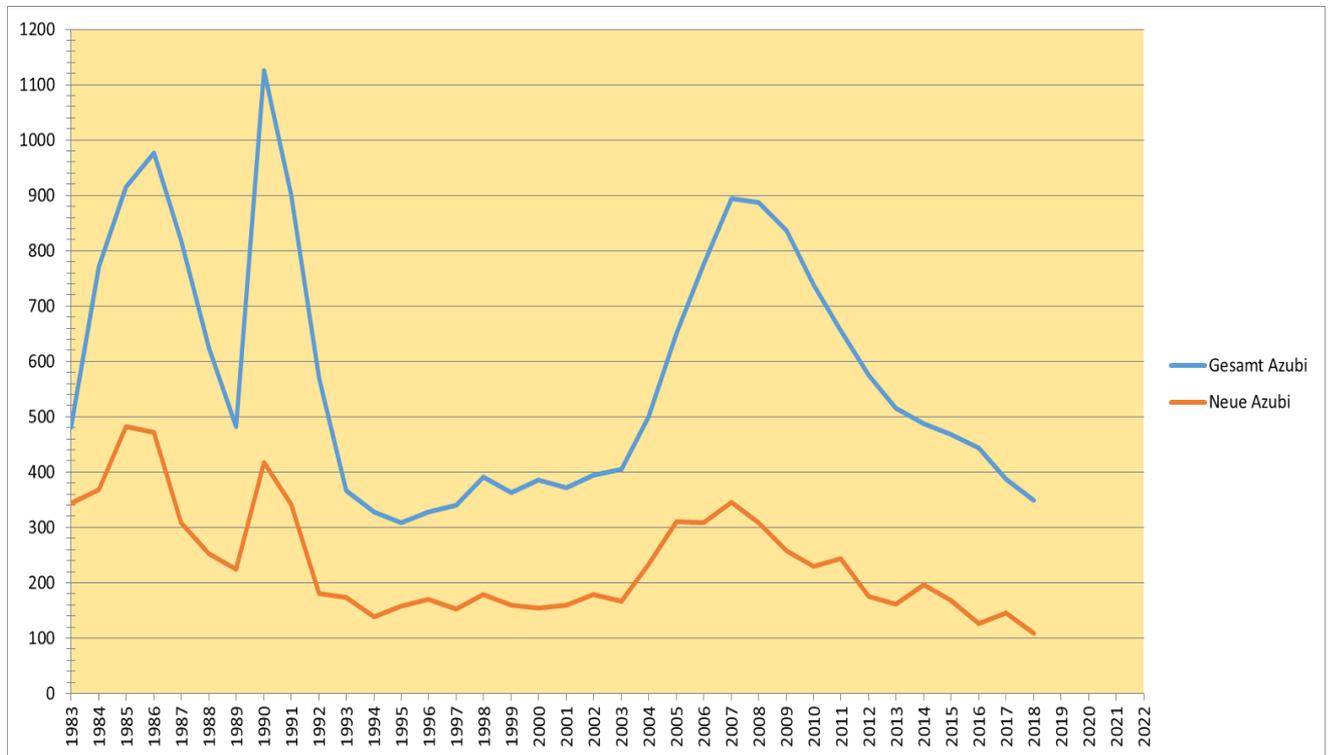
4. Zusammenfassende Übersicht von 1998-2018

4/02 Neu abgeschlossene Ausbildungsverhältnisse



4/03 Ausbildungsverhältnisse gesamt





4. Zusammenfassende Übersicht von 1998-2018

4/05 Berufliche Weiterbildung

Jahr	Berufliche Weiterbildung zum/zur Schiffsmechaniker/in		
	Lehrgangsteilnehmer	Prüfungsteilnehmer	
		insgesamt	davon mit Erfolg
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
2016	0	0	0
2017	0	0	0
2018	2	2	2

4. Zusammenfassende Übersicht von 1998-2018

4/06 Ausbildung als NOA / TOA

Jahr	NOA		TOA	
	zu Beginn der Ausbildung	mit beendeter Ausbildung	zu Beginn der Ausbildung	mit beendeter Ausbildung
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
2016	148	36	37	25
2017	163	56	40	21
2018	179	64	27	16

BERUFSBILDUNGSTELLE SEESCHIFFFAHRT e. V.

Buschhöhe 8
28357 Bremen

Tel. 0421-17367-0
Fax 0421-17367-15
info@berufsbildung-see.de
www.berufsbildung-see.de

BERUFSBILDUNGSSTELLE SEESCHIFFFAHRT e.V.

Meer Ausbildung