



SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT
SEE-KRANKENKASSE

SCHIFFSSICHERHEIT

Jahresbericht 2006



Fakten: Die See-BG auf einen Blick

| | 2005 | 2006 |
|--|-------------------------|---|
| Unfallversicherung | | |
| Versicherte | 34.617 | 35.954 |
| Rentenempfänger | 3.456 | 3.349 |
| Umlagesatz | 7,5 | 7,3 |
| Leistungsausgaben (einschließlich Prävention) | 35,8 Mio. Euro | 35,3 Mio. Euro |
| Verwaltungskosten | 3,4 Mio. Euro | 3,4 Mio. Euro |
| Mitgliedsbetriebe | 3.507 | 3.509 |
| Krankenversicherung | | |
| Versicherte gesamt | 73.960 | 75.213 |
| – Pflichtversicherte | 20.951 | 21.645 |
| – freiwillig Versicherte | 8.827 | 8.726 |
| – Rentner | 26.403 | 27.393 |
| – Familienangehörige | 17.779 | 17.449 |
| Allgemeiner Beitragssatz | 12,0 | 12,5 (13,4 ab Jan. 07) |
| Leistungsausgaben | 167,4 Mio. Euro | 177,8 Mio. Euro |
| Verwaltungskosten | 7,7 Mio. Euro | 7,3 Mio. Euro |
| Pflegeversicherung | | |
| Leistungsfälle | 4.391 | 4.276 |
| Beitragssatz | 1,7 / 1,95 (Kinderlose) | 1,7 / 1,95 (Kinderlose) |
| Leistungsausgaben | 19,6 Mio. Euro | 19,6 Mio. Euro |
| Verwaltungskosten | 0,9 Mio. Euro | 0,9 Mio. Euro |
| Seeärztlicher Dienst | | |
| Seediensttauglichkeitsuntersuchungen | 20.878 | 21.147 |
| Untersuchung von Seelotsen | 289 | 308 |
| Messtechnische Analysen | 1.794 | 1.661 |
| Sozialmedizinische Gutachten, gesamt | | |
| – Unfallversicherung | 7 | 6 |
| – Krankenversicherung | 140 | See-Krankenkasse 140 Knappschaftl. KV 20 |
| – Pflegeversicherung | 857 | See-Pflegekasse 565 Knappschaftl. PV 364 |
| – Rentenversicherung | 463 | DRV-KBS 777 |
| Sozialmedizinische Stellungnahmen, gesamt | | |
| – Unfallversicherung | 86 | 134 |
| – Krankenversicherung | 2.721 | 2.853 |
| – Pflegeversicherung | 991 | See-Pfl. 886 |
| – Rentenversicherung | 6.203 | DRV-KBS 3.656 |
| Seemannskasse | | |
| Überbrückungsgeldempfänger | 2.372 | 2.049 |
| Neuanträge | 435 | 462 |
| Beitragssatz | 5,0 | 4,0 |
| Leistungsausgaben | 17,9 Mio. Euro | 24,95 Mio. Euro |
| Schiffssicherheitsabteilung | | |
| Schiffsbesichtigungen | 12.324 | 12.768 |
| Zeugnisse und Bescheinigungen | 4.671 | 4.662 |
| Fahrterlaubnisscheine | 926 | 1.091 |
| Hafenstaatkontrollen | 1.749 | 1.531 |

Stand 31. Dezember 2006



Jahresbericht 2006

| | |
|--|----|
| Vorwort | 4 |
| Summary | 6 |
| Schiffe, Bordpersonal, Betriebe | |
| Schiffe | 8 |
| Bordpersonal | 8 |
| Betriebe | 12 |
| Unfallversicherung | |
| Entwicklung und Perspektiven | 14 |
| Prävention | 14 |
| Versicherungsfälle | 15 |
| Leistungen | 23 |
| Widerspruchsverfahren | 24 |
| Service | 25 |
| Seeärztlicher Dienst | |
| Entwicklung und Perspektiven | 26 |
| Seediensttauglichkeit | 26 |
| Vorsorgeuntersuchungen | 27 |
| Infektionsschutzgesetz | 27 |
| Gefahrstoffverordnung | 27 |
| Arbeitsmedizinischer Dienst | 27 |
| Messtechnischer Dienst | 28 |
| Sozialmedizinischer Dienst | 29 |
| Krankenversicherung | |
| Entwicklung und Perspektiven | 30 |
| Versicherungsfälle | 30 |
| Leistungen | 31 |
| Service | 32 |
| Pflegeversicherung | |
| Entwicklung und Perspektiven | 33 |
| Versicherungsfälle | 33 |
| Leistungen | 33 |
| Service | 34 |
| Lohnausgleichskasse | 35 |

| | |
|------------------------------------|----|
| Seemannskasse | |
| Entwicklung und Perspektiven | 36 |
| Leistungen | 36 |
| Beiträge | 37 |
| Satzung | 37 |

| | |
|--|----|
| Schiffssicherheit | |
| Sicherheit auf See | 38 |
| Sicherheitsausbildung nach STCW 95 | 39 |
| MARPOL-Mängel | 40 |
| ISM | 43 |

| | |
|------------------------------------|----|
| Bericht aus der IMO | |
| Internationale Übereinkommen | 44 |
| Umweltausschuss (MEPC) | 44 |
| Design und Equipment (DE) | 45 |
| Flüssige Massengüter (BLG) | 46 |
| Stabilität (SLF) | 46 |
| Brandschutz (FP) | 47 |

| | |
|--|----|
| Hafenstaatkontrolle | |
| Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen | 48 |
| Hafenstaatkontrolle im Gebiet des Paris MOU .. | 49 |
| Deutsche Schiffe im Spiegel der Hafenstaatkontrolle | 52 |
| Neue Entwicklungen im Paris MOU | 53 |

| | |
|--|----|
| Prüf- und Zertifizierungsstelle | 54 |
|--|----|

| | |
|-----------------------|----|
| Personal | 56 |
|-----------------------|----|

| | |
|-------------------------------|----|
| Selbstverwaltung | 57 |
|-------------------------------|----|

| | |
|--|----|
| Anlagen | |
| Zusammensetzung der Selbstverwaltung | 60 |
| Ansprechpartner Schiffssicherheitsabteilung | 66 |
| Ausbildung im Schiffssicherungsdienst | 70 |
| Anerkennung von Nachweisen im Schiffssicherungsdienst | 71 |

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2006 war geprägt von der Diskussion über die Gesundheitsreform. Das am 1. April 2007 in Kraft getretene „Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Gesundheitswesen“ betrifft auch die See-Krankenkasse. Die wichtigste Veränderung: Zum 1. Januar 2009 wird die Pflichtmitgliedschaft in der See-Krankenkasse für Seeleute aufgehoben und die See-Krankenkasse wird für alle Versicherten unabhängig von ihrem Beruf frei wählbar sein.

Von der Öffentlichkeit weitgehend unbemerkt, aber darum nicht weniger wichtig für die See-Berufsgenossenschaft ist die Reform der gesetzlichen Unfallversicherung, auf die sich Bund und Länder im Jahr 2006 geeinigt haben. Ausgehend von 26 gewerblichen Berufsgenossenschaften sollen durch Fusionen weniger als zehn Einheiten entstehen. Die Selbstverwaltung der See-Berufsgenossenschaft hat lange versucht, wegen der Besonderheiten der See-Sozialversicherung und Schiffssicherheitsabteilung unter einem Dach, die Eigenständigkeit der See-Berufsgenossenschaft außerhalb des Fusionskonzepts zu bewahren. Im März 2007 beschloss die Vertreterversammlung jedoch, sowohl für die See-Berufsgenossenschaft als auch für die See-Krankenkasse Fusionspartner zu suchen. Grund dafür war vor allem die

klare Auskunft aus dem Ministerium für Arbeit und Soziales, dass eine weitere Eigenständigkeit der See-Berufsgenossenschaft im Widerspruch zur Organisationsreform der Unfallversicherung stehe und deshalb keine Aussicht auf Erfolg habe.

Die Verhütung von Unfällen an Bord von Schiffen, in den Landbetrieben und auf dem Arbeitsweg gehört zu den wichtigsten Aufgaben der See-Berufsgenossenschaft. Die Zahlen für 2006 setzen den positiven Trend der letzten Jahre weiter fort: Bezogen auf die Beschäftigten an Land und auf See liegt die Unfallquote nur noch bei 1,4 Unfällen pro 100 Versicherte, im Jahr davor waren es noch 1,6. An Bord der Seeschiffe ereigneten sich bezogen auf 100 Versicherte 2,0 Unfälle. Wie schon in den vergangenen Jahren geschehen Sturzunfälle und Unfälle an Türen und Leitern besonders häufig. Bei der Auswertung fällt erneut auf, dass oft Unachtsamkeit und Nichtbeachtung der wichtigsten Regeln die Unfallursache sind. Da Unfallverhütungsvorschriften und Merkblätter allein nicht ausreichen, sollen vor allem die technischen Aufsichtsbeamten und der Arbeitsmedizinische Dienst vor Ort gezielte Hinweise zur Prävention geben. Bei der großen Mehrzahl der gemeldeten Unfälle kommen die Verletzten glimpflich davon und können schon nach kur-



See-Sozialversicherung



Die See-Sozialversicherung 2006

zer Zeit wieder ohne Beeinträchtigung ihrer Arbeit nachgehen. Dagegen wiegen die acht tödlichen Unfälle im Jahr 2006 umso schwerer. Noch ist die Untersuchung nicht abgeschlossen, aber man kann jetzt schon sagen, dass die Unfallursachen unterschiedlich sind. Der Untergang eines Fischkutters bei stürmischer See ruft auf dramatische Weise in Erinnerung, mit welchen Naturgewalten die Männer und Frauen an Bord tagtäglich umgehen. Unser Mitgefühl gilt den Angehörigen und Freunden der verstorbenen Seeleute.

Auch im vergangenen Jahr haben Mitarbeiter der Schiffssicherheitsabteilung als Berater des Ministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung regelmäßig an Sitzungen der International Maritime Organisation in London teilgenommen. Unter anderem wurde dort über die Standards für neue Rettungsmittel zur Bergung von Personen aus dem Wasser und über verbindliche Vorschriften zur umweltschonenden Entsorgung von Schiffen beraten.

Eine weitere wichtige Aufgabe der Schiffssicherheitsabteilung im Auftrag des Bundes ist die Durchführung der Hafensaatkontrollen. Die Auswertung nach Art und Anzahl der festgestellten Mängel zeigt eine hohe Anzahl von Verstößen gegen die Sicherheits- und Umweltschutzbestimmungen, dabei sind die Zahlen im Gegensatz zu den Vorjahren leicht gestiegen. Von den 1.531 besichtigten Schiffen wies gut die Hälfte Mängel auf (50,2 Prozent, Vorjahr 43,2) und 54 Schiffe erhielten ein Auslaufverbot – im Vorjahr waren es nur 39. Es bleibt abzuwarten, ob sich diese Entwicklung in den nächsten Jahren fortsetzt. Die vorgeschriebene Kontrollquote von 25 Prozent hat die See-Berufsgenossenschaft auch im Jahr 2006 mit 1.531 Besichtigungen mehr als erfüllt.

Die See-Krankenkasse hat im Jahr 2006 kontinuierlich Mitglieder dazu gewonnen und verzeichnete zum Jahresende 2006 ein Plus von knapp drei Prozent gegenüber dem Vorjahr. Wie die meisten Kassen in Deutschland musste auch die See-Krankenkasse ihren Beitragssatz zum Jahreswechsel anheben, von 12,5 auf 13,4 Prozent. Damit liegt der Beitragssatz immer noch deutlich unter dem Durchschnitt der gesetzlichen Krankenkassen. Nach der internen Umstrukturierung, die Ende 2006 abgeschlossen war, ist die See-Krankenkasse zur Betreuung und Beratung der Versicherten gut aufgestellt. Als Beispiel seien die zügige Auszahlung der Bonusgelder aus dem Bonusprogramm Seestern und das reibungslos laufende Auftragsgeschäft für die Versicherten der Knappschaft im Norden genannt.

Die seit Jahren sehr gute Arbeitsqualität der Fachabteilungen dokumentiert und sichert die Zertifizierung nach DIN ISO 9001. Die Vorbereitungen in der Schiffssicherheitsabteilung sowie im Seeärztlichen Dienst begannen im Jahr 2006 und konnten Anfang 2007 mit der Verleihung des Zertifikats erfolgreich abgeschlossen werden.

Ungeachtet der schlanken Verwaltung und der Mehrbelastung durch Fusionen konnte das Tagesgeschäft für die Versicherten und Unternehmen in gewohnter Qualität gewährleistet werden.

Im Namen von Vorstand, Vertreterversammlung und Geschäftsführung sagen wir dafür und für die exzellente Arbeit auf allen Ebenen herzlichen Dank!



Gert Hüfner
Gert Hüfner
 (Vorsitzender
 Vorstand)



Röd Braren
Röd Braren
 (Vorsitzender
 Vertreterversammlung)



Nicolai Woelki
Nicolai Woelki
 (Vorsitzender
 Geschäftsführung)

Summary

Ships, crews, business

While the number of merchant ships had increased considerably in 2005, due to multiple flagging-ins and re-flaggings, the year 2006 saw a slight reversal of this trend. On the occasion of the Maritime Conference held in Hamburg, however, the German shipowners pledged to expand the fleet operating under the German flag from 100 to 500 vessels by 2008.

The labour market for German seafarers is approaching full employment, with a particularly strong demand for sea captains and marine engineers. In 2006, there were approximately a hundred more young persons starting an apprenticeship to train as ship mechanics than the previous year. For the first time since 1998, the number of mariners employed on German merchant ships rose to over 15,000 in 2006 – an increase of 231 seafarers of German nationality from 2005. Germans continue to outnumber foreigners on board German vessels at a ratio of 2 to 1 – 9,748 Germans were registered, as opposed to 5,343 foreigners.

Among the roughly 7,600 member companies of the See-Berufsgenossenschaft (Accident Insurance Association for Seafarers) are all businesses that are active in the seafaring industry, from shrimp cutters to international shipowners. This includes associations, federations, ship brokers, shipping-agents and ship management companies.

Accident insurance

Fortunately, the number of notifiable work-related accidents continued to drop – by 3% in 2006 – even though membership was growing. The Accident Insurance Association for Seafarers was notified of a total of 504 notifiable accidents (down from 522 the year before). 318 accidents occurred on board ships – 249 on merchant ships and 69 on fishing vessels. On shore, 49 mariners and 137 land-based employees suffered accidents.

On a yearly average, 35,863 persons were registered for accident insurance – up 2,358 from 2005. The resultant increase in contributions has allowed for a lowering of the contribution rate for 2007 from 7.3 to 6.8%.

Seeärztlicher Dienst (Maritime Medical Service)

At over 21,000, the number of medical fitness examinations for seafarers remained roughly the same as the year before. In all, 142 seagoing mariners had to be declared unfit for sea service. As in previous years, cardiovascular diseases, chronic alcohol abuse, other addictive diseases as well as diabetes and other metabolic disorders ranked among the leading reasons.

In addition to conducting fitness examinations of seafarers and sea pilots, the Maritime Medical Service acts as occupational health service for all member companies of the Accident Insurance Association for Seafarers. Moreover, it is available to the entire Seafarer's Social Fund and to the German pension insurance Knappschaft-Bahn-See for appraisal and consulting services concerning social and medical issues.

Health insurance

In 2006, membership continued on the increase, with a growing number of compulsorily insured and pensioners joining. At the end of the year, the total number of insured members stood at 75,213 – up from 73,960 12 months earlier.

With a 1.5% rise per insured member, expenditure has gone up less steeply than in 2005. This is mainly due to pharmaceutical spending that still saw a rise in absolute terms, but one entirely attributable to the growing membership base.

As expected, the health bonus program „Seestern“ proved very successful in terms of member participation throughout 2006. Accordingly, expenses for bonus payments more than doubled and added up to 190,000 euros.

Seemannskasse (Seafarer's Special Fund)

The favourable labour market for seafarers has had a direct impact on the Seafarer's Special Fund. In 2006, the number of beneficiaries continued to fall and at 462, new applications remain at a low level. At the end of 2006, 675 seafarers received tide-over allowances, a noticeable drop from 762 the year before. Payments in connection with equalization benefits, to be discontinued in 2008, were made to 1,374 persons, 230 fewer than in 2005.

The supplementary benefit paid on all tide-over allowances led to a renewed increase in expenditures, which rose from 17.8 million euros to 25 million euros. Nonetheless, this budgetary item fell 0.9 million euros short of the budgeted amount.

Ship safety

Nautical and technical surveyors of the Accident Insurance Association for Seafarers regularly inspect vessels sailing under the German flag to make sure the working and living conditions on board comply with applicable international standards. They pay particular attention to fire security measures and rescue equipment as well as, on principle, to the adherence to those building regulations concerning the onboard safety of mariners. If an accident has occurred, experts of the ship safety division board the ship to assess the situation on board and reconstruct the accident. In addition, they conduct port state control inspections on vessels sailing under foreign flag.

All visits on board ships, including routine inspections, control visits and visits to give on-site advice on accident prevention, added up to 12,768 visits in 2006.

Port state control

While there has been little change in the number of detected deficiencies (deficiencies detected on 50,2% of the ships inspected in 2006, 43.2% the year before), 54 ships, (compared to 39 the year before), had to be detained following particularly serious violations of safety or marine pollution regulations. Every year, at least 25% of all ships under foreign flag calling at German ports are inspected. With 25,3% inspected in 2006, this target quota was even exceeded.

Prüf- und Zertifizierungsstelle (Testing and Certification Body)

The Accident Insurance Association for Seafarers is the sole competent body in Germany for the certification of rescue equipment, fire protection material and fire security equipment as well as equipment for the prevention of marine pollution. During the last eight years, the demand for certification has been continuously on the rise. The experts in the Seehaus office building are called on for fire security issues and EC type approval certificates in particular. Another focus of their work consists in the approval of security equipment. Since the directive on marine equipment entered into force, 215 different types have already been approved.

Self-administration

The German government's reform plans concerning the statutory accident and health insurance were on the agenda in all of the self-administration's meetings. The different panels undertook to discuss and investigate whether the Accident Insurance Association for Seafarers could be maintained as an independent body or whether a merger was advisable. At the end of March of 2007, the assembly of representatives decided that both the Accident Insurance Association for Seafarers and the Seafarer's Health Fund should strive to merge with other accident and health insurance bodies. Once merged, the Seehaus should, if possible, continue to offer all services for employers and employees in the sea trade industry under its roof, albeit governed by a new body.

Schiffe

Weitere Einflaggungen erwartet

Im Dezember 2006 fand in Hamburg die 5. Maritime Konferenz statt, die mit mehr als 1.000 Gästen so gut besucht war wie noch nie. Mit großer Spannung wurden die Aussagen der Bundesregierung zur zukünftigen Ausrichtung der Schifffahrtspolitik erwartet. Hier hat die Bundeskanzlerin ein klares Signal gegeben und der deutschen Seeschifffahrt weiterhin verlässliche Unterstützung zugesagt. Die Tonnagesteuer werde beibehalten, die Lohnnebenkosten werden „erträglich“ gestaltet und es sollen 2,2 Milliarden Euro in die bessere Anbindung der

Seehäfen ans Hinterland investiert werden. Die deutschen Reeder sagten daraufhin zu, bis zum Jahr 2008 die Flotte unter deutscher Flagge um 100 auf 500 Schiffe zu erhöhen und um weitere 100 Schiffe bis zum Jahr 2010, falls die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen es zulassen.

Nachdem im Zuge der Ein- und Rückflaggungen die Anzahl der Handelschiffe im Jahr 2005 deutlich zugenommen hatte, ist der Bestand im Jahr 2006 leicht rück-

läufig. Im Schiffsverzeichnis der See-Berufsgenossenschaft waren am Jahresende 2006 mit 1.142 Schiffen 21 weniger als im vergangenen Jahr verzeichnet, dennoch stieg die Tonnage von 10,5 auf 10,6 Millionen BRZ.

Auch bei den Neubauten hat sich die Dynamik des Vorjahres etwas abgeschwächt: Zum Stichtag waren 65 Neubauten mit einer Vermessung von 1,2 Millionen BRZ angemeldet, ein Jahr vorher waren es 88 mit einer Vermessung von 2,2 Millionen BRZ gewesen.

In der Küstenfischerei ging die Anzahl der Schiffe bei nahezu unveränderter Tonnage leicht zurück, nämlich um 24 auf 1.877 Fahrzeuge.

Bordpersonal

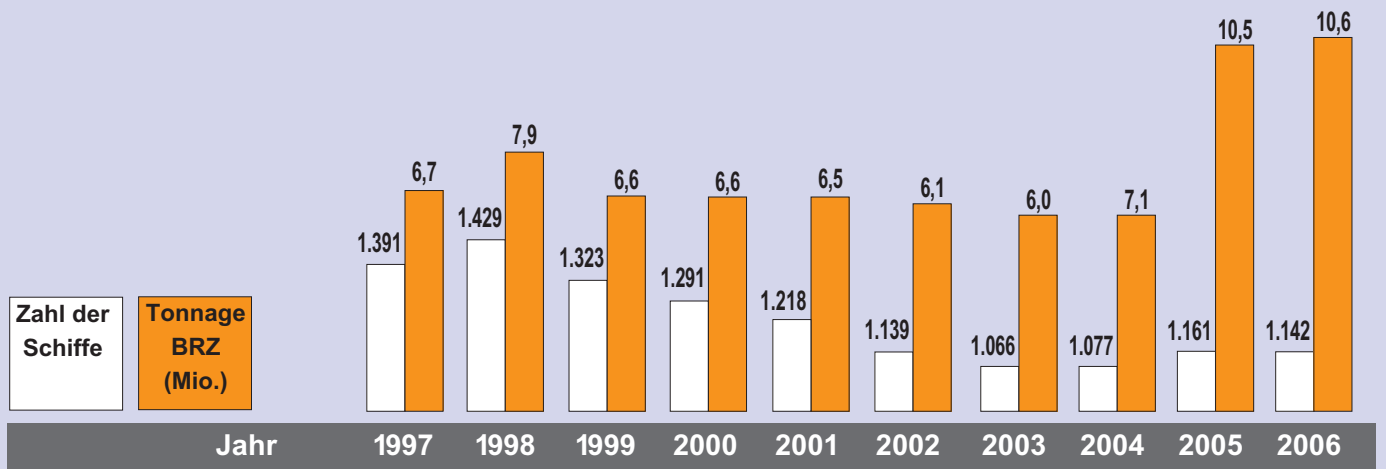
Deutlich mehr Auszubildende

Auf dem Arbeitsmarkt für deutsche Seeleute herrscht annähernd Vollbeschäftigung. Vor allem die gut ausgebildeten und erfahrenen Kapitäne und Ingenieure haben die Wahl, ob sie weiter die Leitung eines Schiffes übernehmen oder in einer der zahlreichen Funktionen an Land arbeiten wollen, denn Reedereien, Klassifikationsgesellschaften, Lotsen und Behörden (wie auch die See-Berufsgenossenschaft) bieten interessante Alternativen zur Tätigkeit an Bord. Die guten Berufsaussichten und die Initiative der Reeder im Zuge des



Im Schiffsverzeichnis der See-BG sind 119 Seefischereifahrzeuge eingetragen

Entwicklung der deutschen Seeschiffe im Schiffsverzeichnis der See-Berufsgenossenschaft nach Zahl und Tonnage



Im Schiffsverzeichnis der See-Berufsgenossenschaft eingetragene Schiffe

| Schiffsgattung | Anzahl der Schiffe | | Veränderung in Prozent | Tonnage (BRZ) | | Veränderung in Prozent |
|---|--------------------|--------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------------|
| | 31.12.2005 | 31.12.2006 | | 31.12.2005 | 31.12.2006 | |
| Trockenfrachter | 375 | 366 | - 2,4 | 9.454.928 | 9.432.313 | - 0,2 |
| Tankschiff (einschließlich Gas-, Chemikalien und Produktentanker) | 50 | 51 | 2,0 | 651.483 | 757.352 | + 16,3 |
| Fahrgastschiffe (Auslandsfahrt) | 41 | 39 | - 4,9 | 215.615 | 228.476 | + 6,0 |
| Bäder-, Fähr- und Fördeschiffe | 153 | 143 | - 6,5 | 35.673 | 35.697 | + 0,1 |
| Handelschiffe insgesamt: | 619 | 599 | - 3,2 | 10.357.699 | 10.453.838 | + 0,9 |
| Seefischereifahrzeuge | 119 | 119 | 0,0 | 53.415 | 51.254 | - 4,0 |
| Fahrzeuge unter 250 m³ in der Küstenfischerei | 1.901 | 1.877 | - 1,3 | 12.753 | 13.081 | + 2,5 |
| Spezialfahrzeuge, Versorger, Schlepper, Yachten, Behördenfahrzeuge*) und sonstige Fahrzeuge | 423 | 424 | 0,2 | 126.912 | 132.019 | + 4,0 |
| Schiffe insgesamt | 3.062 | 3.019 | - 1,4 | 10.550.779 | 10.650.192 | + 0,9 |

* Neben den in dieser Gruppe enthaltenen Behördenfahrzeugen überwacht die See-Berufsgenossenschaft auf Grund der Schiffssicherheitsverordnung ca. 700 weitere Behördenfahrzeuge anderer Berufsgenossenschaften.

Schiffe im Internationalen Seeschiffregister (ISR) gegliedert nach Fahrzeuggruppen (Stand 31. 12. 2006)

| | Schiffe | BRZ |
|--------------------------------|------------|------------------|
| Fahrgastschiffe | 6 | 114.879 |
| Bäder-, Fähr- und Fördeschiffe | – | – |
| Frachtschiffe | 277 | 8.258.563 |
| Tankschiffe | 27 | 556.890 |
| Spezialschiffe | 6 | 30.704 |
| Zusammen | 316 | 8.961.036 |

„Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ haben zu einer deutlichen Zunahme der Ausbildungsplätze geführt. Erfreuliches Ergebnis: 2006 haben fast 100 junge Leute mehr als im Jahr davor eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker begonnen.

Ende 2006 waren erstmals seit 1998 auch wieder mehr als 15.000 Seeleute an Bord deutscher Handelsschiffe beschäftigt. Der Löwenanteil des Stellenzuwachses entfällt mit 98 Stellen auf die Auszubildenden, bei den Kapitänen oder Offizieren gab es 194 neue Stellen. Verglichen mit der Bilanz des Vorjahres sind noch einmal 231 deutsche Seeleute dazu gekommen, während es bei den Ausländern im Ergebnis einen Rückgang um 29 Personen gab. Das Verhältnis zwischen Deutschen und Ausländern an Bord liegt unverändert etwa bei zwei zu eins – 9.748 Deutsche und 5.343 Ausländer wurden gemeldet. Die Ausländer an Bord sind überwiegend versicherungs-

frei in der Kranken-, Pflege- und Arbeitslosenversicherung und werden auch von der Rentenversicherungspflicht befreit.

Rund 44 Prozent der Deutschen sind als Schiffsoffiziere tätig, während es bei den Ausländern nur 20 Prozent sind. Erhöht hat sich auch der Anteil von Frauen in Führungspositionen: Waren es im Vorjahr noch 56, so übernahmen 2006 schon 74 Frauen Leitungsfunktionen als Kapitän, nautischer oder technischer Offizier. Einen leichten Stellenrückgang um 70 auf neu 1.022 Personen gab es dagegen bei der Gruppe „Sonstiges fahrendes Personal“, zu dem unter anderem die Besatzungen der Fischer- und Schifferboote gehören. Dasselbe gilt für die fahrenden Unternehmer und ihre Ehegatten, hier wurden zum Jahresende mit 1.496 Meldungen 23 weniger als im Jahr 2005 gezählt.

Bordpersonal 1997 – 2006

| Stichtag | Insgesamt | Deutsches Bordpersonal | Anteil der Ausländer | | Anteil auf ISR-Schiffen | | | |
|------------|-----------|------------------------|----------------------|--------|-------------------------|----------|-----------|------------------|
| | | | | | Insgesamt | Deutsche | Ausländer | Heimat- heuer |
| 31.12.1997 | 16.665 | 11.463 | 5.202 | 31,20% | 9.473 | 4.821 | 633 | 4.019 |
| 31.12.1998 | 17.174 | 11.427 | 5.747 | 33,50% | 10.026 | 4.793 | 693 | 4.540 |
| 31.12.1999 | 13.917 | 9.771 | 4.146 | 29,80% | 7.695 | 3.995 | 772 | 2.928 |
| 31.12.2000 | 14.108 | 9.807 | 4.301 | 30,50% | 7.889 | 3.990 | 519 | 3.380 |
| 31.12.2001 | 14.488 | 9.852 | 4.636 | 32,00% | 7.322 | 3.243 | 918 | 3.161 |
| 31.12.2002 | 13.380 | 9.529 | 3.851 | 28,80% | 6.444 | 3.075 | 654 | 2.715 |
| 31.12.2003 | 12.624 | 9.368 | 3.256 | 25,80% | 5.772 | 2.938 | 487 | 2.347 |
| 31.12.2004 | 12.771 | 9.175 | 3.596 | 28,16% | 6.365 | 3.118 | 459 | 2.788 |
| 31.12.2005 | 14.889 | 9.517 | 5.372 | 36,08% | 8.388 | 3.416 | 1.105 | 3.867 |
| 31.12.2006 | 15.091 | 9.748 | 5.343 | 35,41% | 8.457 | 3.510 | 877 | 4.070 |

Bordpersonal (Stand 31. 12. 2006)

| | Deutsche Flagge | | Antrags- versicherung | | Ausstrahlung | | Zusammen | | Gesamt |
|--|-----------------|-----------|--------------------------|-----------|--------------|-----------|----------|-----------|--------|
| | Deutsche | Ausländer | Deutsche | Ausländer | Deutsche | Ausländer | Deutsche | Ausländer | |
| Kauffahrtei | | | | | | | | | |
| | 6.712 | 5.209 | 13 | 1 | 1.156 | 60 | 7.881 | 5.270 | 13.151 |
| Große Hochsee- und Kleine Hochseefischerei über 250 cbm | | | | | | | | | |
| | 201 | 50 | – | – | – | – | 201 | 50 | 251 |
| Kleine Hochseefischerei bis 250 cbm und Küstenfischerei | | | | | | | | | |
| | 1.662 | 23 | – | – | 4 | – | 1.666 | 23 | 1.689 |
| Zusammen | | | | | | | | | |
| | 8.575 | 5.282 | 13 | 1 | 1.160 | 60 | 9.748 | 5.343 | |
| Gesamt, Deutsche und Ausländer | | | | | | | | | |
| | 13.857 | | 14 | | 1.220 | | 15.091 | | |

Bordpersonal – gegliedert nach Berufsgruppen (Stand 31. 12. 2006)

| Berufsgruppen | | Gesamt | Deutsche | | Ausländer | |
|--|---|--------|----------|--------|-----------|--------|
| | | | Männer | Frauen | Männer | Frauen |
| Kapitäne Offiziere und andere Angestellte | Kapitäne und Schiffsführer | 1.469 | 1.436 | 6 | 27 | - |
| | Nautische Offiziere | 1.917 | 1.210 | 45 | 653 | 9 |
| | Nautische Offiziersassistenten und -bewerber | 96 | 73 | 7 | 15 | 1 |
| | Technische Offiziere | 2.074 | 1.596 | 9 | 469 | - |
| | Technische Offiziersassistenten und -bewerber | 59 | 48 | 6 | 5 | - |
| | Funkoffiziere | 4 | 4 | - | - | - |
| | Elektriker und -assistenten | 443 | 197 | 1 | 244 | 1 |
| | Schiffsbetriebsmeister | 29 | 25 | - | 4 | - |
| Decks- personal | Facharbeiter | 1.638 | 753 | 4 | 880 | 1 |
| | Fachkräfte | 807 | 252 | 3 | 552 | - |
| | Hilfskräfte | 458 | 94 | 5 | 358 | 1 |
| | Auszubildende (Fischerei) | 94 | 93 | - | 1 | - |
| Maschinen- personal | Facharbeiter | 636 | 232 | 3 | 401 | - |
| | Fachkräfte | 340 | 41 | - | 299 | - |
| | Hilfskräfte | 124 | 23 | 1 | 100 | - |
| Personal im Gesamtschiffs- betrieb | Schiffsmechaniker | 548 | 490 | 2 | 56 | - |
| | Auszubildende zum Schiffsmechaniker | 649 | 611 | 28 | 9 | 1 |
| Wirtschafts- personal (Küche, Bedienung) | Angestellte | 109 | 29 | 14 | 64 | 2 |
| | Arbeiter | 1.079 | 316 | 123 | 619 | 21 |
| Sonstiges fahrendes Personal | Angestellte | 726 | 202 | 93 | 422 | 9 |
| | Arbeiter | 262 | 119 | 33 | 107 | 3 |
| | Auszubildende | 34 | 22 | 11 | 1 | - |
| Unternehmer und Ehegatten | Fahrende Unternehmer | 1.468 | 1.445 | 15 | 8 | - |
| | Ehegatten der Unternehmer | 28 | 18 | 10 | - | - |
| Zusammen | | 15.091 | 9.329 | 419 | 5.294 | 49 |

Betriebe

Vielfalt der Handelsschifffahrt

Zu den Mitgliedsunternehmen der See-Berufsgenossenschaft zählen vom Krabbenfischer bis zur international tätigen Reederei alle Betriebe, die gewerblich mit der Seefahrt zu tun haben. Auch Vereine und Verbände, Schiffsmakler, Agenturen und Bereederungsgesellschaften gehören zu den Mitgliedsbetrieben.

Etwa 3.500 Unternehmen beschäftigen Personal an Land oder auf See, das bei der See-Berufsgenossenschaft bei Unfällen versichert ist. Zu den 15.000 Versicherten an Bord kommen noch einmal rund 20.800 Beschäftigte an Land hinzu.

Durch die günstige Entwicklung der maritimen Wirtschaft hat die Anzahl der Versicherten in allen Zweigen der See-Sozialversicherung leicht zugenommen. Das Plus an Beitragseinnahmen wurde umgehend an die Betriebe zurückgegeben: Anfang 2007 konnte der Umlagesatz erneut um 0,5 auf neu 6,8 Prozent gesenkt werden.

Versicherte 1997–2006

| Stichtag | Unfallversicherung | Krankenversicherung | |
|------------|--------------------|------------------------|-----------|
| | | davon Landbeschäftigte | o. Angeh. |
| 31.12.1997 | 33.008 | 16.343 | 49.007 |
| 31.12.1998 | 34.011 | 16.837 | 49.304 |
| 31.12.1999 | 29.819 | 15.902 | 46.438 |
| 31.12.2000 | 30.436 | 16.328 | 47.244 |
| 31.12.2001 | 31.666 | 17.178 | 51.232 |
| 31.12.2002 | 30.559 | 17.179 | 53.266 |
| 31.12.2003 | 30.678 | 18.054 | 54.317 |
| 31.12.2004 | 31.638 | 18.867 | 54.032 |
| 31.12.2005 | 34.617 | 19.728 | 56.181 |
| 31.12.2006 | 35.954 | 20.863 | 57.764 |



Containerfeeder im Einsatz



Schiffsoffiziere der Zukunft

Mitgliedsunternehmen und unfallversicherte Personen

| Unternehmen | Anzahl | Landpersonal | | Bordpersonal | | Versicherte gesamt |
|---|--------|------------------|-------------|------------------|-------------|-----------------------|
| | | Arbeitnehmer | Unternehmer | Arbeitnehmer | Unternehmer | |
| Fahrgastschiffahrt | 22 | 655 | – | 803 | 1 | 1.459 |
| Frachtschiffahrt | 571 | 3.361 | – | 7.435 | 19 | 10.815 |
| Tankschiffahrt | 75 | 67 | – | 435 | – | 502 |
| Schlepper und Leichter | 17 | 98 | – | 282 | 2 | 382 |
| Bäder- u. Sportangelfahrten | 88 | 124 | – | 168 | 47 | 339 |
| Fähr- und Fördeschiffahrt | 7 | 212 | – | 240 | – | 452 |
| Nebenerwerbsschiffahrt | 35 | 8 | – | 6 | 32 | 46 |
| Große Hochseefischerei | 8 | 38 | – | 189 | – | 227 |
| Kleine Hochseefischerei | 36 | 15 | – | 86 | 2 | 103 |
| Küstenfischerei | 563 | 205 | – | 160 | 548 | 913 |
| Krabbenfischerei | 193 | 52 | – | 162 | 171 | 385 |
| Nebenerwerbsfischerei | 791 | 3 | – | – | 646 | 649 |
| Taucherei- und Bergungsbetriebe | 6 | 110 | – | 313 | – | 423 |
| Schulschiffsbetriebe | 4 | 18 | – | – | – | 18 |
| Lotsbetriebe | 16 | 129 | – | 287 | – | 416 |
| Forschungsbetriebe | 9 | 17 | – | 294 | – | 311 |
| Segelschulen, priv. Yach- ten, gewerbl. Yachtcharter | 58 | 68 | – | 16 | 13 | 97 |
| Schiffsmakler | 386 | 6.598 | – | 82 | – | 6.680 |
| Verbände, Vereine | 35 | 575 | – | 213 | – | 788 |
| sonstige Schifffahrts- betriebe (mit Schiff) | 175 | 2.055 | – | 2.233 | 14 | 4.302 |
| sonstige Schifffahrts- betriebe (ohne Schiff) | 414 | 6.092 | – | 191 | 1 | 6.284 |
| Unternehmer/Ehegatten ohne Bordtätigkeiten | – | – | 363 | – | – | 363 |
| gesamt | 3.509 | 20.500 | 363 | 13.595 | 1.496 | 35.954 |
| | | insgesamt 20.863 | | insgesamt 15.091 | | 35.954 |

Entwicklung und Perspektiven

Mehr Versicherte – niedrigere Beiträge

Auch im Jahr 2006 ist die Versichertenzahl weiter gestiegen: Im Jahresdurchschnitt waren 35.863 Personen in der Unfallversicherung gemeldet, das sind 2.358 mehr als im Vorjahr. Der deutliche Zuwachs beim Personal an Bord und in den Landbetrieben geht in erster Linie auf die Ein- und Rückflaggungen deutscher Handelsschiffe zurück, die sich positiv auf dem Arbeitsmarkt widerspiegeln.

Die steigenden Beitragseinnahmen erlaubten es, den Beitragssatz für 2007 von 7,3 auf 6,8 Prozent zu senken.

Die Leistungsausgaben sind gegenüber dem Vorjahr um rund zwei Prozent (etwa 580.000 Euro) gesunken. Nach wie vor fließt das meiste Geld in die Zahlung von Unfallrenten: Rund 86 Prozent der Leistungsausgaben wurden im Berichtsjahr für Rentenzahlungen aufgewendet. Der hohe Rentenbestand ist auf kräftige Zugänge aus den siebziger und achtziger Jahren zurückzuführen. Damals gab es noch wesentlich mehr Bordpersonal und auch eine höhere Unfallhäufigkeit als heute.

Prävention

Bekannte Unfallschwerpunkte

Die Analyse der Unfälle an Bord zeigt erneut zwei bereits bekannte Schwerpunkte, nämlich „Decks, Fußböden und Laufbrücken“ mit 71 und „Treppen, Leitern, Türen und Lücken“ mit 52 meldepflichtigen Arbeitsunfällen. An diesen beiden Unfallschwerpunkten ereignen sich 39 Prozent aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle von Seeleuten an Bord. Die Technischen Aufsichtsbeamten werden bei ihren jährlichen Besichtigungen die Versicherten darüber intensiv informieren und beraten. Sie knüpfen damit auch weiterhin an die Kampagne „Aktion Sicherer Auftritt“ der Berufsgenossenschaften an, die die Gefahr der Stolper-, Sturz- und Rutschunfälle an Bord konsequent thematisiert. Ob noch weitere Maßnahmen erforderlich sind, wird die Auswertung der Unfälle für 2007 ergeben.

An Land passieren die meisten Unfälle auf dem Weg von oder zur Arbeit. Im vergangenen Jahr hatten 62 Landbeschäftigte und elf Seeleute einen so genannten Wegeunfall. Um diesen Anteil zu reduzieren, bieten wir ein Fahr-sicherheitstraining an. Die Kosten übernimmt die See-



Besatzung eines Motortankschiffs

Berufsgenossenschaft. Insgesamt nahmen 120 Versicherte an einem solchen Fahrsicherheitstraining teil. Interessierte Betriebe wenden sich bitte an die Schiffssicherheitsabteilung.

Sicherheitsausbildung dient der Prävention

Ein wesentlicher Bestandteil der Prävention ist die Ausbildung der Fachkräfte für Arbeitssicherheit und der Sicherheitsbeauftragten See an der Ausbildungs- und Trainingsstätte der See-Berufsgenossenschaft bei der Schleswig-Holsteinischen Seemannsschule auf dem Priwall. Im Berichtsjahr erwarben 31 Teilnehmer (drei Lehrgänge) den Nachweis „Bordfachkraft für Arbeitssicherheit“ und fünfzehn (ein Lehrgang) den Nachweis „Fachkraft für Arbeitssicherheit für den Seebetrieb“.

Seitdem die Schulungen an der Ausbildungs- und Trainingsstätte der See-Berufsgenossenschaft konzentriert wurden, erhielten 442 Teilnehmer (44 Lehrgänge) den Titel „Bordfachkraft für Arbeitssicherheit“. Zur „Fachkraft für Arbeitssicherheit Seebetrieb“ wurden 112 Teilnehmer (elf Lehrgänge) ausgebildet.

Die Schleswig-Holsteinische Seemannsschule und die Staatliche Seefahrtsschule Cuxhaven führten während der Ausbildung jeweils unterrichtsbegleitend Lehrgänge zum Sicherheitsbeauftragten durch. Im Berichtsjahr beteiligten sich 100 Seeleute daran. Eine Grundausbildung in Erster Hilfe erhielten 1.057 Personen, vor allem als betriebliche Ersthelfer an Land und auf See.

Überarbeitung der Unfallverhütungsvorschriften

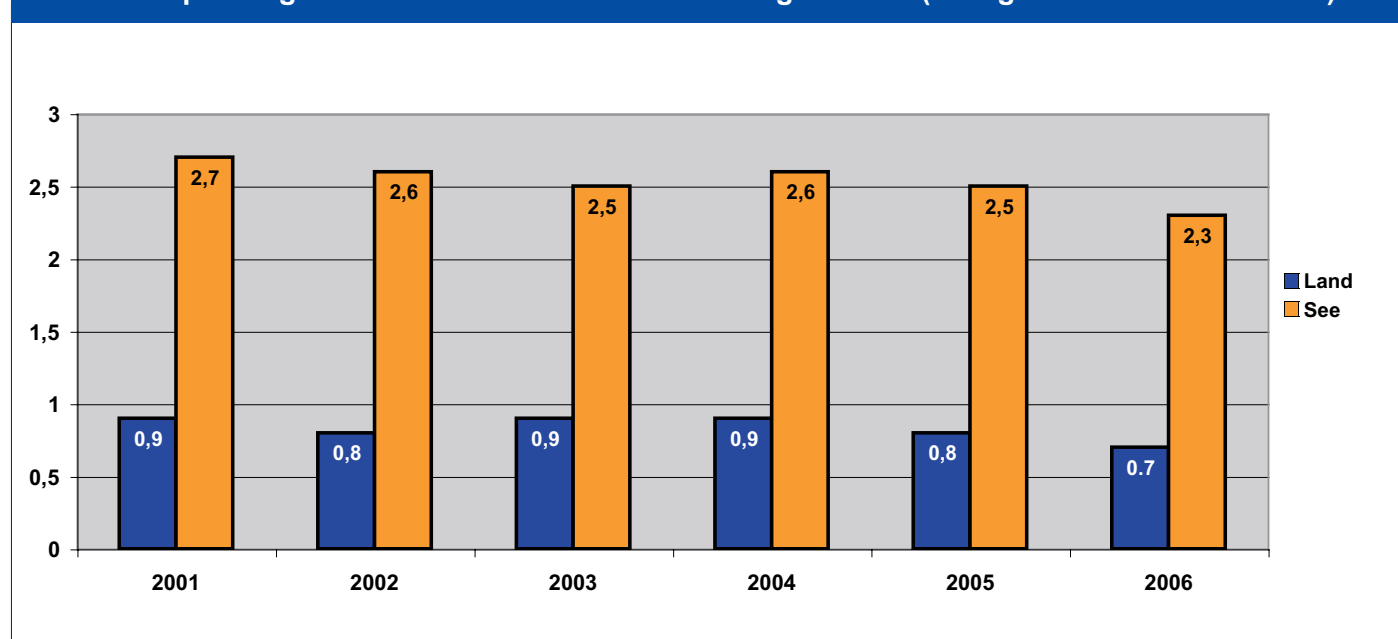
Im Jahr 2006 haben sich die Fachleute aus der Schiffssicherheitsabteilung und der Selbstverwaltung der See-Berufsgenossenschaft intensiv mit der Überarbeitung der Unfallverhütungsvorschriften befasst. Die UVV See wird einerseits an Vorgaben des Hauptverbands der Berufsgenossenschaften angepasst und andererseits nach den Regularien der EU überarbeitet. Dabei wurden vor allem Bau- und Ausrüstungsvorschriften gestrichen, die in anderen Gesetzen und Regelwerken bereits enthalten sind. Dadurch reduziert sich der Umfang der Vorschriften, ohne dass deswegen auf die speziellen Anforderungen der Seeschifffahrt verzichtet wird. Dieses Projekt ist fast abgeschlossen.

Versicherungsfälle

Unfallrate so niedrig wie noch nie

Im Jahr 2006 ist die Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle trotz gestiegener Versichertenzahlen gegenüber dem Vorjahr um drei Prozent gesunken. Der See-Berufsgenossenschaft wurden insgesamt 504 meldepflichtige Unfälle angezeigt (im Jahr davor 522). An Bord ereigneten sich 318 Unfälle - 249 auf Handelsschiffen und 69 in der Fischerei. An Land verunglückten 49 Seeleute und 137 Landbeschäftigte.

Meldepflichtige Unfälle der Seeleute und Landangestellten (bezogen auf 100 Versicherte)



Bezogen auf 100 Versicherte (Durchschnittswert aus Land- und Bordpersonal) liegt die Unfallhäufigkeit bei 1,4 Prozent und ist damit weiter rückläufig. Betrachtet man nur die Unfälle, die auf See passieren, wird die Entwicklung besonders deutlich: Die Unfallhäufigkeit sank von 2,2 auf 2,0 Unfälle bezogen auf 100 Versicherte. Einen so niedrigen Wert hat es bisher noch nie gegeben! Der positive Trend setzte sich in allen Bereichen mit Ausnahme der Hochseefischerei fort. Hier stieg die Unfallhäufigkeit von 7,2 auf 9,4 Prozent.

Meist handelt es sich um leichte bis mittelschwere Unfälle, die keine dauerhafte Gesundheitsschädigung verursachen. Demgegenüber stehen allerdings acht tödliche Unfälle an Bord von Schiffen, doppelt so viele wie im Vorjahr. Allein beim Untergang eines Fischkutters starben vier Seeleute. Auf die tödlichen Unfälle gehen wir im nächsten Kapitel genauer ein.

Tödliche Unfälle

Am 21. Januar 2006 kam es auf dem TMS „Oliver Jacob“ zu einem tragischen Unfall. Nach einem Bootsmanöver ist das Rettungsboot beim Wiedereinsetzen aus etwa 17 Metern Höhe abgestürzt und kopfüber auf dem Wasser aufgeschlagen. Zwei Brüder, die als nautische Offiziere führen und sich an Bord des Rettungsbootes befanden, kamen dabei ums Leben.

Die Unfalluntersuchung ist noch nicht abgeschlossen

An Bord des CMS „Heinrich S.“ stürzte der Bootsmann am 25. Januar 2006 im Hafen von Koper von der Gangway auf die Pier und von dort weiter in das Wasser. Der Unfall verlief tödlich.

Die Unfalluntersuchung ist noch nicht abgeschlossen

Beim Aussetzen des Fanggeschirrs ereignete sich am 13. März 2006 auf dem Fischereifahrzeug „Jan Maria“ gegen 22:50 Uhr ein tödlicher Unfall. Ein Besatzungsmitglied wurde auf dem Fangdeck beim Fieren des Netzen zwischen dem Tailend und dem vertikalen Netzleiter eingeklemmt und zog sich dabei Quetschungen im oberen Bauchbereich zu.

Die Unfalluntersuchung ist noch nicht abgeschlossen

Am 7. November 2006 gegen 21:00 Uhr sank der Fischkutter „Hoheweg“ in der Nordsee südöstlich von Helgoland. Vermutlich kamen alle vier Besatzungsmitglieder dabei ums Leben, zwei konnten bisher tot geborgen werden, die beiden anderen werden noch vermisst.

Die Unfalluntersuchung ist noch nicht abgeschlossen

Meldepflichtige Arbeitsunfälle aller Versicherten – Häufigkeit und Gliederung

| | insgesamt | Davon | | Versicherte im Jahresdurchschnitt*) | Unfallhäufigkeit auf 100 Versicherte | |
|-------------------------------|------------|-------------|------------|-------------------------------------|--------------------------------------|------------|
| | | Wegeunfälle | Todesfälle | | 2005 | 2006 |
| Kauffahrtei | 249 | - | 3 | 13.596 | 2,0 | 1,8 |
| Hochseefischerei | 29 | - | 5 | 308 | 7,2 | 9,4 |
| Kleinfischerei | 40 | - | - | 1.742 | 2,6 | 2,3 |
| auf See insgesamt | 318 | - | 8 | 15.646 | 2,2 | 2,0 |
| Bordpersonal an Land | 49 | 11 | - | 15.646 | 0,3 | 0,3 |
| Bordpersonal insgesamt | 367 | 11 | 8 | 15.646 | 2,5 | 2,3 |
| Landbeschäftigte | 137 | 62 | - | 20.217 | 0,8 | 0,7 |
| Rehabilitanden | - | - | - | - | - | - |
| Gesamt | 504 | 73 | 8 | 35.863 | 1,6 | 1,4 |

*) Wie im Vorjahr wurde die Unfallhäufigkeit aus dem Verhältnis der Unfallzahlen und der Anzahl der Versicherten im Jahresdurchschnitt ermittelt, weil die Anzahl der Versicherten zum Stichtag 31.12. eines Jahres saisonal schwankt. Im Jahresdurchschnitt waren in der gesetzlichen Unfallversicherung 35.863 Personen versichert.

Auf dem Containerschiff „Cap Egmont“ ereignete sich am 28. Dezember 2006 beim Beseitigen von Seeschäden ein folgenschwerer Unfall, als das Schiff mit der Back bei einem Seegang von ca. vier Metern Höhe während dieser Arbeiten plötzlich grünes Wasser übernahm. Ein Besatzungsmitglied wurde dabei über Bord gespült, ein weiteres zog sich so schwere Verletzungen zu, das es später an Bord verstarb. Zwei weitere Personen erlitten Verletzungen.

Die Unfalluntersuchung ist noch nicht abgeschlossen

Besondere Betriebsgefahren

Fischereiunfälle

Eine mit Netzen beladene Kiste kam auf einem Fischkutter durch Seegang ins Rutschen und quetschte den linken Fuß eines Fischers zwischen Kiste und Bordwand ein. Wegen der starken Schwellung und der Schmerzen war der Fischer mehrere Tage arbeitsunfähig.

Gerade auf kleineren Fahrzeugen kommt dem Laschen eine besondere Bedeutung zu. Hier sollten zu jeder Zeit alle Gegenstände, speziell schwere Gegenstände, seefest gelascht sein.

*

Auf einem Fischereifabriksschiff zog sich ein Arbeiter Schnittverletzungen an der Sohle des rechten Fußes zu, als er sich nach dem Aufheben eines Fisches wieder aufrichtete. Dabei kam der Verunfallte mit dem rechten Fuß auf den Tisch einer Fischschneidemaschine, der Fuß wurde durch den Mitnehmer hineingezogen.

Dieser Unfall hätte eigentlich gar nicht passieren dürfen. Fischverarbeitungsmaschinen müssen unfallsicher betrieben werden können. Weiterhin müssen ausreichend Notstoppschalter vorhanden sein, die vom Arbeitsplatz leicht erreichbar sind. Sollte, wie in diesem Fall, die Möglichkeit des Erfassens durch einen Mitnehmer bestehen, sind geeignete technische Schutzmaßnahmen vorzusehen: UVV See §257 (1 und 3) .

*

Als ein Matrose das Netz hievte, rollte eine hohe Welle auf das Arbeitsdeck und warf ihn zu Boden: Er prellte sich dabei den Brustkorb, die linke Seite und die Rippen.

Beim Hieven von Netzen werden immer wieder Fischer durch überkommene Wellen verletzt. Das Hieven des Netzes bei Seegang zählt zu den Gefährlichen Arbeiten im Sinne der UVV See. Dort heißt es: Es ist ständig höchste Wachsamkeit walten zu lassen, und die Besatzung muss während der Fischfangarbeiten oder sonstiger Arbeiten an Deck vor der unmittelbar drohenden Gefahr schwerer überkommender See gewarnt werden: UVV See § 262 (11) .

*

Beim Netzeinholen wurde ein Fischer von einem Kaulbarsch in den Zeigefinger gestochen. Die Stichwunde infizierte sich.

Während ein Fischer den Fang sortierte, biss ihn ein Fisch in den rechten Zeigefinger. Die Wunde entzündete sich.

Bei der Benutzung geeigneter persönlicher Schutzausrüstung in Form von durchstichsicheren Handschuhen hätten diese Unfälle vermieden werden können.

*

Angezeigte Unfälle und Berufskrankheiten aller Versicherten

| Jahr | angezeigte Unfälle +Berufskrankheiten | meldepflichtige Arbeitsunfälle, davon | | | | Anzeigen auf Verdacht einer Berufskrankheit |
|------|---------------------------------------|---------------------------------------|------------|---------------------|-----------|---|
| | | Wegeunfälle | Todesfälle | auf 100 Versicherte | insgesamt | |
| 1996 | 2.794 | 97 | 9 | 2,5 | 832 | 118 |
| 1997 | 2.756 | 93 | 12 | 2,5 | 844 | 107 |
| 1998 | 2.804 | 113 | 6 | 2,6 | 878 | 109 |
| 1999 | 2.698 | 95 | 9 | 2,2 | 714 | 118 |
| 2000 | 2.549 | 81 | 4 | 2,2 | 664 | 113 |
| 2001 | 2.561 | 89 | 6 | 2 | 620 | 104 |
| 2002 | 2.401 | 90 | 5 | 1,9 | 591 | 125 |
| 2003 | 2.452 | 92 | 3 | 1,8 | 550 | 128 |
| 2004 | 2.267 | 93 | 5 | 1,8 | 553 | 180 |
| 2005 | 2.172 | 80 | 4 | 1,6 | 522 | 135 |
| 2006 | 2.328 | 73 | 8 | 1,4 | 504 | 156 |



Stolper-Sturz- und Rutschunfälle

Wie schon in den vergangenen Jahren stellen auch im Jahr 2006 die Stolper- Rutsch- und Sturzunfälle einen wesentlichen Unfallschwerpunkt dar.

Beim Waschen der Ruderhausfenster stolperte ein Versicherter über einen Deckwaschschlauch und fiel. Dabei brach er sich eine Hand.

Beim Sichern von Lukendeckeln stolperte ein Matrose über eine Laschstange und verletzte sich schwer am Schienbein.

Umherliegende Gegenstände sind immer wieder Auslöser von Stolperunfällen. Meistens wird die von ihnen ausgehende Gefahr nicht wahrgenommen. Um solche Unfälle zu vermeiden, sollten alle Versicherten, die sich am Arbeitsplatz befindlichen Stolperfallen vor Beginn der Arbeiten beseitigen und während der Arbeit darauf achten, dass keine neuen entstehen.

*

Ein Maschinist verletzte sich das rechte Sprunggelenk, als er beim Verlassen des Maschinenraums über das Türsüß stolperte.

Sülle jeglicher Art sind eine immer wieder beliebte Stolperstelle. Diese Unfälle können nur durch die Versicherten selbst vermieden werden, indem sie aufmerksam und langsam Sülle überschreiten.

*

Ein Besatzungsmitglied rutschte an Bord auf Glatteis aus, stürzte und prellte sich dabei die rechte Hand.

Bei Arbeiten an Deck rutschte ein Besatzungsmitglied auf einer Eisfläche aus, fiel auf das linke Knie und zog sich dabei einen Knieschaden zu.

Bei Außentemperaturen um den Gefrierpunkt oder kälter ist mit Eisbildung an Deck zu rechnen. Es sind dann geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Wirksamkeit des geforderten rutschhemmenden Belags oder Anstrichs zu gewährleisten: UVV See § 92 (6).

*

Leiter-, Treppen- und Absturzunfälle

Unfälle durch Seegang und durch zuschlagende Türen

Bedingt durch die Bewegung des Schiffes im starken Seegang stürzte ein Matrose auf dem Weg vom Wohndeck zur Messe die Treppe herunter und prellte sich dabei das linke Knie.

Versicherte müssen sich so verhalten, dass keine Unfälle durch Ausgleiten oder Abstürzen entstehen können. Weitere Hinweise liefert die Durchführungsanweisung zu dem Paragraphen in den Unfallverhütungsvorschriften: UVV See § 25.

*

In schwerer See löste sich eine Salontür aus der Halterung und schlug zu. Dem Kapitän, der sich gerade in der Tür befand, wurde der Daumen der rechten Hand abgerissen.

Ein Koch verletzte sich am rechten Ellbogen, als er durch eine Tür zum Proviandraum ging. Die Tür schlug durch das Rollen des Schiffes im Seegang zu und traf dabei seinen Ellbogen.

Versicherte haben sich beim Durchschreiten von schweren oder selbstschließenden Türen so zu verhalten, dass keine Unfälle durch zuschlagende Türen eintreten können. Die Durchführungsanweisung in den Unfallverhütungsvorschriften führt dazu aus: „Schwere und selbstschließende Türen müssen beim Durchschreiten festgehalten werden. Müssen Lasten von Hand durch Türöffnungen transportiert werden, so müssen die Türen vorher in geöffneter Stellung gesichert werden. Die Sicherungen sind bei selbstschließenden Türen nach dem Durchschreiten zu entfernen“: UVV See § 25.

*

Ein Mitarbeiter der Schiffsgastronomie verbrühte sich am rechten Unterschenkel und am Fuß, als bei einem plötzlichen Überholen des Schiffes heißes Wasser aus einem Kocher schwappete.

Bei Koch-, Brat- und Fettbackgeräten ist ein den Seegangbedingungen entsprechender Füllstand einzuhalten. Damit soll das Herausschwappen von heißen Flüssigkeiten verhindert werden. Seefahrtunerfahrenes Personal ist vor der Aufnahme der Tätigkeiten an Bord entsprechend zu unterweisen: UVV See § 199.

*

Als ein Versicherter bei Seegang duschte, löste sich ein Haltegriff in der Dusche. Der Seemann stürzte und verletzte sich an der linken Schulter.

Auch ein so selbstverständlicher Gegenstand wie ein Haltegriff in der Dusche stellt eine Sicherungseinrichtung dar, die regelmäßig überprüft und bei Bedarf umgehend instandgesetzt werden sollte.

Unfälle bei Ladungsarbeiten

Beim Abdecken einer Decksladung mit Persenningen erfasste der Wind eine Persenning, die gerade ausgebreitet wurde. Der damit beschäftigte Schiffsmann wurde aus etwa vier Metern Höhe auf die Pier geschleudert. Er zog sich Prellungen im Gesicht, an der Brust, am linken Arm und der Hand zu.

Beim Ausbreiten von Persenningen muss immer der vorherrschende Wind berücksichtigt werden. Nach Möglichkeit ist dafür ein windgeschützter Ort zu wählen. Besteht wie in diesem Fall noch Absturzgefahr, so müssen geeignete Schutzmaßnahmen getroffen werden: UVV See § 9 (2).

Unfälle im Bereich Catering

Als ein Auszubildender die Arbeitsmesser säuberte, schnitt er sich in den rechten Daumenballen.

Beim Aufschneiden von Brötchen rutschte eine Servicekraft mit dem Sägemesser ab und fügte sich dabei eine sehr tiefe Schnittwunde am linken Zeigefinger zu.

Ein Koch rutschte beim Schärfen eines Messers ab und erlitt dabei eine Schnittverletzung am linken Daumen.

Unfälle dieser Art können durch das Tragen von geeigneten schnittsicheren Arbeitshandschuhen verhindert werden.

*

Als eine Pantrykraft den Rand einer Friteuse reinigte, rutschte sie mit der rechten Hand ab und griff in das heiße Fett. Verbrennungen 1. und 2. Grades waren die Folge.

Auch Pantrypersonal muss regelmäßig unterwiesen werden, damit solche Unfälle nicht vorkommen.

Unfälle bei Reparaturarbeiten

Nachdem ein leitender Ingenieur mit den Wartungsarbeiten an einer Stevenrohr-Schmierölpumpe fertig war, wollte er nach Einschalten der Pumpe über eine Leiter wieder zu der Pumpe hinunter steigen. Er verfehlte eine Sprosse und stürzte etwa drei Meter tief auf die Tankdecke. Dabei brach sich der Mann den Unterarm und das Handgelenk.

Bei der Benutzung von Anlegeleitern sollten unbedingt die Unfallverhütungsvorschriften beachtet werden. Detaillierte Hinweise stehen außerdem im Merkblatt F8 „Anlegeleitern im Schiffsbetrieb“. Um eine unfallsichere Benutzung von Leitern in tiefer gelegene Arbeitsbereiche (z.B. Tanks, Bilgen u.ä.) sicherzustellen, muss die Leiter mindestens einen Meter über die Austrittsstelle hinausragen: UVV See § 73 (3).

*

Auf einem Containerschiff war ein Rauchgasrohr der Kesselanlage undicht. Nach entsprechenden Sicherheitsvorbereitungen wurde der Kessel innen besichtigt und durch den 2. Ingenieur ein Stück Rauchgasrohr dichtgesetzt. Plötzlich löste sich der vermeintlich festsitzende Blindstopfen - das im Rohr angesammelte heiße Kesselwasser verbrühte das linke Bein des Ingenieurs.

Generell sind Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten in Kesselanlagen als gefährliche Arbeiten einzustufen. Hierzu gehören auch alle Arbeiten, die ein Befahren von Tanks und Behälter notwendig machen. Unverzichtbar hierbei ist das Tragen angemessener Arbeitskleidung zum Schutz gegen Hitze und ätzende Stoffe. Da das Kesselinhaltswasser im Schiffsbetrieb chemisch aufbereitet ist, muss bei Reparaturen besonders sorgfältig und umsichtig gearbeitet werden: UVV See § 9 und § 27.

Feuer an Bord

Während das Schiff „L“ im Hafen lag, entstand ein Brand im Maschinenraum. Die Ermittlung der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) ergab: Ursache für den Brand war der Einbau von Absperrventilen im Schwerölbrennstoffsystem für die Hilfsdieselmotoren, die nicht mit der vorgesehenen Rückschlagfunktion ausgestattet waren. Deshalb strömte das unter Druck stehende Schweröl (10 bar) in das Kraftstoff-Notanfahrssystem über und wurde über die Dichtungen der Dieselölfiler versprüht. Als das fein versprühte Schweröl auf die heißen Teile des Turboladers und der Anschlussbereiche des Abgasrohres auftraf, entstand das Feuer. Dank der gut organisierten Brandbekämpfung der Besatzung und der Landfeuerwehr konnte der Brand unter Kontrolle gebracht und gelöscht werden. Zwei Besatzungsmitglieder erlitten leichte Verbrennungen.



Der Sicherheitshelm gehört immer dazu

Durch die BSU wurden entsprechende Sicherheitsinstruktionen erlassen, die von der Besatzung in Zusammenarbeit mit der zuständigen Klassifikation umgesetzt wurden.

Das Feuer konnte entstehen, weil nicht sachgerecht arbeitende Rückschlagventile in das Notanfahr-Brennstoffsystem eingebaut wurden. Unabhängig von dem fehlerhaften Einbau der oben genannten Ventile zeigt dieser Seeunfall, wie wichtig es ist, grundsätzlich und besonders nach Reparaturen darauf zu achten, dass alle heißen Oberflächen der Abgasleitung sofort wieder isoliert und mit Stahlblech eingekleidet werden. Besonderes Augenmerk ist auf nicht einsehbare Stellen der Abgasleitung zu legen: SOLAS, Kap.II-2, Regel 4.2.2.6.1 und 4.3 sowie UVV-SEE § 166. In diesem Zusammenhang verweisen wir auf die Einhaltung und Umsetzung des MSC/Circ. 647 der IMO - Richtlinien zur Minimierung von Leckagen Anlagen mit entzündbaren Flüssigkeiten.

Unfälle bei Wartungsarbeiten

Auf dem MS „C“ war der 3. Ingenieur am Hauptmotor damit beschäftigt, den Sitz eines Auslassventiles einzuschleifen.

Dazu musste vorher die Ventilspindel mittels einer hydraulischen Werkzeugvorrichtung angehoben werden. Durch Hantieren an der Spindel rutschte sie aus der hydraulischen Vorrichtung und schlug auf den Ventilsitz auf. Dabei wurde dem Ingenieur eine Fingerkuppe an der rechten Hand abgetrennt.

Vor Arbeitsaufnahme muss sicher gestellt werden, dass die hydraulische Vorrichtung eine unfallsichere Anbringung und Bedienung gewährleistet. Falls es einen Grund zur Beanstandung gibt, soll dieser sofort und vor der Bedienung beseitigt werden: UVV See § 127 (3).

*

Der Leitende Ingenieur auf MS „M“ überwachte beim Absetzen des Zylinderdeckels am Hauptmotor die saubere Einführung der Zylinderkühlwassereintritte. Dabei bemerkte er, dass der Hydraulikring hängen blieb und der Deckel sich nicht weiter absenken ließ. Er wollte aufstehen und fasste dabei von oben über den Hydraulikring, der sich in diesem Augenblick löste. Folge: Schnittwunden und Quetschungen am Finger.

Wer an hydraulischen Haltevorrichtungen arbeitet, die unter Druck stehend und beweglich sind, darf wegen der plötzlich möglichen Druckentlastung nicht in den Gefahrenbereich hineinfassen. Erst nach Entlastung des Arbeitsdruckes und nach unfallsicherem Absetzen der Maschinenteile kann mit der Instandhaltungsarbeit begonnen werden: UVV See § 127.

*

Bei Wartungsarbeiten am Ballastwassersystem wollte ein Seemann ein halb geöffnetes „Butterfly“-Ventil mit einem Spezialschlüssel komplett öffnen. Beim Aufsetzen des Steckschlüssels fuhr das Ventil plötzlich nach Zuschalten der Pumpe auf und quetschte ihm einige Finger der linken Hand.

Grundsätzlich ist vor Beginn der Arbeit an druckführenden Systemen darauf zu achten, dass selbststartende Pumpen o.ä. nicht unbeabsichtigt starten können. Gegebenenfalls sind diese Anlagenteile von den druckführenden Systemen sicher zu trennen und zugehörige Bedienelemente vor Aufnahme der Instandhaltungsaufgaben zu sichern. UVV- See § 128, § 150, § 151 (6).

Wichtig: Eine ausreichende Sicherheit für eine Systemtrennung ist auch dann nicht gegeben, wenn Rückschlagventile – ggf. auch zwei hintereinander geschaltete – vorhanden sind !

UVV See § 151 – D zu (6).

*

Auf MS „I“ war eine Inspektionsklappendichtung an der Hilfskesselanlage undicht. Unter Einhaltung der Sicherheitsvorkehrungen wurde die Isolierung beseitigt. Nachdem sichergestellt war, dass sich die Kesselanlage im drucklosem Zustand



Unfälle mit Leinen passieren häufig

befand, löste ein Besatzungsmitglied den Deckel zur Inspektionsöffnung. Dabei fiel der schwere Deckel abrupt in den Wasserraum und heißes Wasser schwappte aus dem Kessel. Der Mann erlitt Hautverbrennungen 2. Grades.

Dieser Unfall wäre vermeidbar gewesen, wenn die Besatzung beim Lösen der Inspektionsklappe umsichtiger vorgegangen wäre. Da in der Regel Inspektionsdeckel, Mannlöcher und ähnliches in senkrechter Lage angebracht sind, müssen sie aufgrund ihres Gewichtes durch geeignete Maßnahmen (etwa durch zusätzliches Befestigen von Drähten oder Tauwerk) „abgefangen“ werden: UVV See § 151 (7) und Durchführungsanweisungen zu (7).

Unfälle bei Transportarbeiten

Ein Schiffsmechaniker war damit beschäftigt, Stahlplatten aus einer Halterung heraus zu nehmen. Dabei zog er sich eine tiefe Schnittverletzung am Bein zu.

Auf dem MS „P“ wurde ein Reserve-Auslassventil für den Hauptmotor mittels Maschinenkran in die Halterung eingesetzt. Dabei versuchte ein Versicherter, einen neu angefertigten Haltebügel aufzusetzen und griff zwischen das Ventilgehäuse und den Haltebock. Das Auslassventil war noch nicht vollständig

abgesetzt und pendelte – die linke Hand des Seemanns wurde gequetscht und ein Finger gebrochen.

Beim Abnehmen eines Zylinderkopfes von der Wandhalterung kippte dieser nach vorn über und brach einem Besatzungsmitglied auf MS „B“ den Daumen.

Der Praktikant F. und ein Kollege nahmen aus einer senkrechten Wandhalterung eine Stahlplatte heraus. Dazu wurden die Spannschrauben der Halterung gelöst. Da sich die Stahlplatte nicht aus dem Plattenpulk herausnehmen lies, lösten die Männer die beiden Haltespangen komplett. Nun gerieten alle Platten ins Kippen. Dabei klemmte sich F. das rechte Bein – mehrere Knochenbrüche und Sehnenabriss waren die Folge.

Ein guter Seemann kann Unfälle dieser Art, die in der Regel zu schweren körperlichen Schäden führen, vermeiden. Wichtig ist die vorausschauende Vorgehensweise beim Lösen von Feststellvorrichtungen, die zur Lagerung von Halbzeugen und Reserveteilen dienen. Die Besatzung sollte daran denken, dass beim Lösen von Halterungen Spannungen frei werden, die zum Kippen von Reserveteilen und Halbzeugen führen können. Deshalb gelten die gleichen Maßnahmen zur Unfallverhütung wie bei der Sicherung von Ladung und Verbrauchsmaterial: UVV See § 47.

Berufskrankheiten: Wieder mehr asbestbedingte Erkrankungen

Im Jahr 2006 wurden der See-Berufsgenossenschaft deutlich mehr Berufskrankheiten angezeigt als im Vorjahr. Die Steigerung um 16 Prozent geht vor allem auf Lärmschwerhörigkeit und Lungenkrebserkrankungen durch Asbest zurück.

Obwohl seit 1990 alle Schiffsneubauten nachweislich asbestfrei sein müssen, nimmt die Anzahl der Erkrankungen weiter zu. Durch die langen Latenzzeiten treten die schwerwiegenden Erkrankungen der Atemwege erst Jahrzehnte nach dem Einatmen der Asbestfasern auf. Der Höhepunkt des Ausbruchs der asbestbedingten Erkrankungen – Asbestose, Lungenkrebs oder Mesotheliom – wird erst in zehn bis fünfzehn Jahren erwartet. Die Anzahl der Rentenfälle bei asbestbedingten Lungenerkrankungen ist deshalb nach wie vor hoch. In fünf Fällen waren Renten an Versicherte und in sechs Fällen Renten an Hinterbliebene zu zahlen. Vor allem bei den Tumorerkrankungen besteht in den seltensten Fällen eine Aussicht auf Heilung: Im vergangenen Jahr starben sieben ehemalige Seeleute an den Folgen einer Asbesterkran-
kung.

Ganz anders sieht die Lage bei Lärmschwerhörigkeit aus: Sie könnte durch gezielte und konsequente Nutzung der Lärmschutzausrüstung vollständig vermieden werden. Die See-Berufsgenossenschaft wird deshalb ihre Informations- und Präventionsmaßnahmen intensivieren.

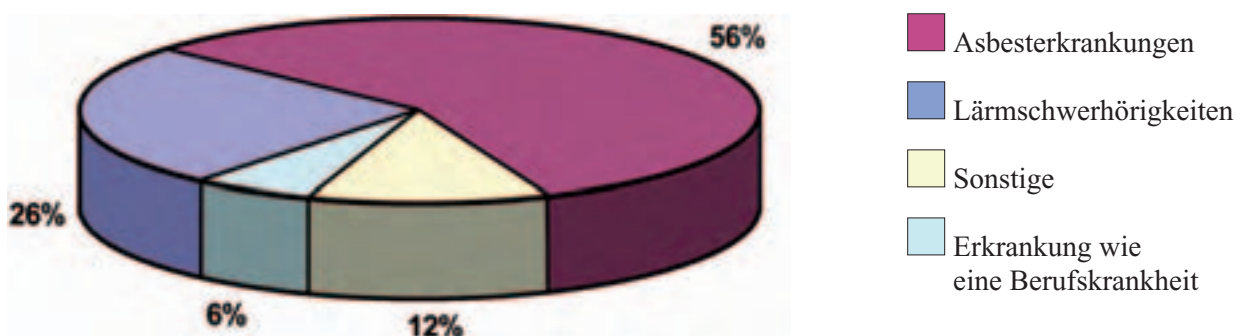


Gehörschutz im Maschinenraum

Ausgewählte Berufskrankheiten

| (mehr als fünf Anzeigen) | 2005 | 2006 |
|--|------------|------------|
| Lärmschwerhörigkeiten (BK-Nr. 2301) | 35 | 40 |
| Lungen- und Pleuraasbestosen (BK-Nr. 4103) | 34 | 46 |
| Lungenkrebs durch Asbest (BK-Nr. 4104) | 32 | 31 |
| Durch Asbest verursachtes Mesotheliom (BK-Nr. 4105) | 8 | 12 |
| Erkrankung wie eine Berufskrankheit (§ 9 Abs. 2 SGB VII) | 9 | 9 |
| Gesamt | 118 | 138 |
| Insgesamt angezeigte Berufskrankheiten | 135 | 156 |

Verteilung der Berufskrankheiten



Leistungen

Rentenbestand sinkt weiter

Wie schon im Jahr zuvor reduzierte sich der Rentenbestand auch im Jahr 2006. Die See-Berufsgenossenschaft zahlte 3.349 Renten an Verletzte, Witwen, Waisen und Eltern. Obwohl 48 neue Renten hinzu kamen, ergibt das ein Minus von drei Prozent (oder 107 Renten). Auf der Ausgabenseite macht sich dieses Phänomen allerdings kaum bemerkbar, weil die für die Rentenberechnung maßgeblichen Jahresarbeitsverdienste bei alten Versicherungsfällen überwiegend niedriger waren, als die der neu hinzu gekommenen Renten. Die Gesamtausgaben für Renten im Jahr 2005 in Höhe von rund 25,3 Millionen Euro fielen um etwa zwei Prozent auf rund 24,8 Millionen Euro.

Auch die Aufwendungen für Rehabilitation waren rückläufig und zwar vor allem beim Verletztengeld. Im Jahr 2005 wurden noch rund 970.000 Euro aufgewendet, 2006 sanken die Ausgaben auf rund 640.000 Euro. Schließlich sind auch die Gesamtausgaben für Reha-Leistungen (zum Beispiel Heilbehandlung, Verletzten- und Übergangsgeld, Leistungen zur Teilhabe am Arbeitsleben oder in der Gemeinschaft, Pflege, Wohnungshilfe) um etwa elf Prozent auf rund 4,1 Millionen Euro gesunken.

Neue Renten 2000 – 2005

| | | Gesamt | Verletzte | Hinterbliebene |
|------|-------------------|--------|-----------|----------------|
| 2001 | Arbeitsunfälle | 41 | 35 | 6 |
| | Wegeunfälle | 5 | 5 | – |
| | Berufskrankheiten | 15 | 13 | 2 |
| 2002 | Arbeitsunfälle | 36 | 32 | 4 |
| | Wegeunfälle | 5 | 4 | 1 |
| | Berufskrankheiten | 15 | 11 | 4 |
| 2003 | Arbeitsunfälle | 31 | 28 | 3 |
| | Wegeunfälle | 3 | 2 | 1 |
| | Berufskrankheiten | 18 | 16 | 2 |
| 2004 | Arbeitsunfälle | 33 | 25 | 8 |
| | Wegeunfälle | 11 | 11 | – |
| | Berufskrankheiten | 16 | 8 | 8 |
| 2005 | Arbeitsunfälle | 26 | 22 | 4 |
| | Wegeunfälle | 4 | 4 | – |
| | Berufskrankheiten | 14* | 8 | 6 |
| 2006 | Arbeitsunfälle | 30 | 23 | 7 |
| | Wegeunfälle | 7 | 7 | – |
| | Berufskrankheiten | 11* | 5 | 6 |

* In weiteren 31 Fällen wurde der Verdacht auf eine Berufskrankheit zwar bestätigt, eine Rente wird aber u.a. wegen Fehlens einer rentenberechtigenden Minderung der Erwerbsfähigkeit nicht gezahlt.

Rentenbestand

| Jahr | Renten insgesamt | Verletzte | Renten an | | |
|------|------------------|-----------|-----------|--------|--------|
| | | | Witwen | Waisen | Eltern |
| 1997 | 4.102 | 2.944 | 909 | 242 | 7 |
| 1998 | 4.002 | 2.890 | 896 | 210 | 6 |
| 1999 | 3.922 | 2.846 | 877 | 193 | 6 |
| 2000 | 3.843 | 2.803 | 854 | 182 | 4 |
| 2001 | 3.752 | 2.746 | 844 | 159 | 3 |
| 2002 | 3.682 | 2.697 | 833 | 149 | 3 |
| 2003 | 3.600 | 2.639 | 821 | 138 | 2 |
| 2004 | 3.563 | 2.608 | 806 | 147 | 2 |
| 2005 | 3.456 | 2.547 | 783 | 124 | 2 |
| 2006 | 3.349 | 2.463 | 769 | 115 | 2 |

Widerspruchs- und Klageverfahren

Widerspruchsausschuss und Sozialgerichte bestätigen Entscheidungen der See-BG

Wenn Versicherte oder Hinterbliebene mit einer Entscheidung der See-Berufsgenossenschaft nicht einverstanden sind, können sie dagegen Widerspruch einlegen. Zunächst prüft der Widerspruchsausschuss die Angelegenheit. Ist der Versicherte mit der Entscheidung des Widerspruchsausschusses nicht einverstanden, kann er den Fall vor dem Sozialgericht überprüfen lassen. Insofern ist die Anzahl der Widersprüche und die Entscheidung der Gerichte ein gewisser Indikator für die Qualität der Sachbearbeitung. Im Berichtsjahr wurden 67 Widersprüche erledigt. 13 Widersprüche zogen die Versicher-

ten zurück, in fünf Fällen half die Verwaltung selbst ab, ein Fall wurde auf sonstige Weise erledigt. Bei den 48 Fällen, die im Ausschuss verhandelt wurden, bestätigte das Gremium die Entscheidung der Unfallabteilung. Auch die Sozialgerichte bestätigten in sämtlichen 21 Fällen, die dort überprüft wurden, die Rechtsauffassung der Unfallabteilung.

Fazit: Die Entscheidungen der See-BG sind von guter Qualität und müssen nur selten korrigiert werden.



Service

Optimierung der Widerspruchsverfahren

Durch verschiedene organisatorische Maßnahmen wurde die Bearbeitung der Widerspruchsverfahren optimiert, damit unsere Kunden möglichst schnell wissen, ob ihren Widersprüchen abgeholfen werden kann. Die Maßnahmen zeigen positive Wirkung: Die Anzahl der erledigten Widerspruchsverfahren haben 2006 deutlich zugenommen.

Synergieeffekt durch Kooperation mit anderen Berufsgenossenschaften

Zur Optimierung des Reha-Managements tauschen wir uns regelmäßig mit unseren Kooperationspartnern aus. Davon profitieren die Versicherten durch verbesserte Heilerfolge. Die erforderlichen Weiterbildungen der Mitarbeiter werden gemeinsam und damit wirtschaftlicher durchgeführt. Ebenso dient der Erfahrungsaustausch dazu, Verfahrensabläufe abzugleichen und zu optimieren („best practices“).

Elektronisches Rentenzahlverfahren

Bisher wurden die an den Postrentenservice gerichteten Zahlungsaufträge in Papierform übermittelt. Das Verfahren wurde auf elektronischen Datenaustausch umgestellt. Das neue Verfahren verkürzt und optimiert Arbeitsabläufe und beschleunigt den gegenseitigen Informationsaustausch mit dem Postrentenservice. Selbstverständlich werden die übermittelten Daten in digitaler Form verschlüsselt und sind damit vor unberechtigtem Zugriff geschützt.



Auf der Brücke eines Fährschiffes

Entwicklung und Perspektiven

Dienstleister für Reeder und Seeleute

Der Seeärztliche Dienst der See-Berufsgenossenschaft hat sehr vielfältige Aufgaben: Neben den Tauglichkeitsuntersuchungen für Seeleute und Seelotsen betreut er als überbetrieblicher Arbeitsmedizinischer Dienst die Mitgliedsunternehmen der See-Berufsgenossenschaft. Außerdem steht er als sozialmedizinischer Begutachtungs- und Beratungsdienst der gesamten See-Sozialversicherung und der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See zur Verfügung.

Das Team der See-Berufsgenossenschaft besteht aus 14 Ärzten und einer Arbeitstoxikologin an den Standorten Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Kiel und Rostock. Zusätzlich gibt es im Inland an 26 Orten sowie in Antwerpen, Rotterdam und Manila Ärzte, die von der See-Berufsgenossenschaft ermächtigt sind, die Seediensttauglichkeitsuntersuchungen vorzunehmen.

Der Seeärztliche Dienst wird Anfang 2007 nach der internationalen Norm DIN EN ISO 9001 : 2000 zertifiziert. Die vorbereitenden Arbeiten haben bereits im Jahr 2006 begonnen. Mit der Zertifizierung soll die Qualität der Dienstleistungen für Seeleute und Reeder nachweislich gesichert werden.



Taucher müssen körperlich topfit sein

Seediensttauglichkeit

Mehr als 21.000 Untersuchungen jährlich

Wer auf einem deutschen Seeschiff arbeiten will, braucht zwingend einen Nachweis darüber, dass er körperlich für die oft fordernde Arbeit auf See geeignet ist. Neben einem allgemein guten Gesundheitszustand kommt es dabei vor allem auf gutes Hör- und Sehvermögen an. Der Seeärztliche Dienst bescheinigt die Tauglichkeit für den Seedienst in der Regel für zwei Jahre, diese Frist kann aus medizinischen Gründen auch verkürzt werden.

Die Anzahl der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen ist mit 21.147 Untersuchungen im Vergleich zum Vorjahr annähernd gleich geblieben. Im Inland fanden 15.268 Untersuchungen statt. Der Anteil der Untersuchungen im Ausland (vorwiegend Manila) stieg um fast fünf Prozent auf insgesamt 5.879.

Insgesamt mussten 142 der fahrenden Seeleute als seedienstuntauglich beurteilt werden. Hauptursachen waren wie in den vergangenen Jahren Herz- und Kreislauferkrankungen (21 Prozent), chronischer Alkoholmissbrauch und andere Suchtformen (15 Prozent) sowie Zuckerkrankheit und andere Stoffwechselerkrankungen (14 Prozent). Von 3.686 Neubewerbern wurden 427 Bewerber als nicht tauglich eingestuft, das sind gut elf Prozent. Die meisten der 427 Ablehnungen wurden bei Untersuchungen in Manila ausgesprochen. Im Jahr davor war die Quote deutlich niedriger, nämlich 280 Ablehnungen (knapp sieben Prozent) bei 4.026 Bewerbern.

Untersuchung der Seelotsen

Seelotsen müssen genau wie die Kollegen auf hoher See regelmäßig ihre gesundheitliche Tauglichkeit unter Beweis stellen. Für die Erstuntersuchung sind seit 1998 auf Wunsch der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sowie der Lotsenbrüderschaften aus fachlichen Gründen ausschließlich die Dienststellen des Seeärztlichen Dienstes verantwortlich. Im Jahr 2006 wurden 308 Seelotsen auf Lotsdiensttauglichkeit untersucht, im Jahr davor waren es 289.

Kaum Arbeit für den Widerspruchsausschuss

Jeder Seemann kann Widerspruch einlegen, wenn er aus den genannten medizinischen Gründen für untauglich erklärt wird. Der Widerspruchsausschuss für Seediensttauglichkeitsachen überprüft dann den Fall. Allerdings akzeptieren fast alle abgelehnten Seeleute die Entscheidung der Ärzte – im Jahr 2006 ist nur ein Widerspruch eingegangen. Die Entscheidung darüber steht noch aus. Aus dem Vorjahr wurden keine Verfahren übernommen. Die vom Widerspruchsausschuss getroffene Entscheidung kann durch eine Klage beim Verwaltungsgericht Hamburg angefochten werden. Am 31. Dezember 2006 war kein Klageverfahren anhängig.

Vorsorgeuntersuchungen

Vorsorge bei erhöhtem Risiko

Der Arbeitsmedizinische Dienst der See-Berufsgenossenschaft betreut Seeleute, die Umgang mit Gefahrstoffen haben oder andere möglicherweise gesundheitsgefährdende Tätigkeiten ausüben. Jeder Unternehmer ist dafür verantwortlich, dass seine Mitarbeiter vor, während oder gegebenenfalls auch noch nach der entsprechenden Tätigkeit untersucht werden. Vermutet ein Versicherter einen Zusammenhang zwischen seiner Erkrankung und der Tätigkeit am Arbeitsplatz, kann er die Untersuchung selbst veranlassen.

Die meisten Vorsorgeuntersuchungen finden wegen erhöhter Lärmbelastung statt. Im Jahr 2006 ließen sich 8.077 Versicherte, die in Lärmbereichen beschäftigt werden sollten, audiometrisch untersuchen.

Außerdem überprüften die Ärzte in der Dienststelle Hamburg bei 44 Tauchern, ob sie körperlich den besonderen Belastungen ihrer Arbeit gewachsen sind.

Infektionsschutzgesetz

Besondere Sorgfalt in der Küche

Das Küchen- und Servicepersonal trägt an Bord eine besondere Verantwortung, denn der hygienische Umgang mit Lebensmitteln vermeidet die Übertragung von Krankheiten. Deshalb sind seit 2001 mündliche und schriftliche Belehrungen des Personals vorgeschrieben, die dokumentiert und bescheinigt werden. Der Seeärztliche Dienst ist für die Durchführung zuständig. Die gesetzliche Grundlage bildet das Infektionsschutzgesetz.

Die Anzahl dieser Belehrungen ist annähernd gleich geblieben: Im Jahr 2006 wurden 3.551 Versicherte informiert, im Vorjahr waren es 3.457. Um Doppeltermine zu vermeiden, verbinden wir die Belehrung mit der jährlichen Seediensstauglichkeitsuntersuchung.

Gefahrstoffverordnung

Sicherer Umgang mit gefährlichen Stoffen

Die Ärzte der See-Berufsgenossenschaft überprüfen regelmäßig den Gesundheitszustand von Seeleuten, die mit Gefahrstoffen umgehen. Im Jahr 2006 wurden 723 Versicherte untersucht, im Jahr 2005 waren es 558. Schwerwiegende Erkrankungen wurden dabei nicht festgestellt.

Die Gefahrstoffverordnung soll das Risiko beim Umgang mit gesundheitsgefährdenden Stoffen minimieren. Auf Seeschiffen kommen dafür bestimmte Anstrich- und Beschichtungsstoffe sowie so genannte Kaltreiniger in Betracht. Besondere Sorgfalt ist auch beim Umgang mit Chemikalien und Gasen auf Spezialtankschiffen geboten, zum Beispiel beim Ladungsumschlag, der Tankentlüftung oder der Tankreinigung.

Überbetrieblicher Arbeitsmedizinischer Dienst

Individuelle Beratung vor Ort

Schon 1973 wurde der Betriebsarzt im deutschen Arbeitsrecht verankert, heute garantieren europäische Richtlinien jedem Arbeitnehmer einen Anspruch auf betriebsärztliche Betreuung. Für die Mitgliedsunternehmen der See-Berufsgenossenschaft ist je nach Art der Ladung und Anzahl der Mitarbeiter die Zeit festgelegt, die ihnen der Betriebsarzt pro Jahr mindestens zur Verfügung steht. Finanziert wird dieser Service für die Gesundheit über die Beiträge der Arbeitgeber zur Unfallversicherung. Im Jahr 2006 berieten und betreuten die Betriebsärzte der See-Berufsgenossenschaft wie im Vorjahr auf einer Vielzahl von Schiffen. Auch den Landbetrieben standen sie mit Rat und Tat zur Seite.



Jeder Koch an Bord kennt die Hygienevorschriften

Von Defibrillator bis Gripeschutz

Die Betriebsärzte beraten zu zahlreichen recht unterschiedlichen Fragen, die ihnen aus der betrieblichen Praxis gestellt werden. Dabei geht es zum Beispiel um

- ▶ „Aktiv – Gesund – Erfolgreich“, ein fünf Berufsgenossenschaften einbindendes Projekt zur Harmonisierung der Arbeitswelt in einer Reederei,
- ▶ Einführung halbautomatischer Defibrillatoren auf Fährschiffen und in größeren Landbetrieben im Rahmen der Aktion „Kampf dem Herztod“,
- ▶ pragmatische Handhabung von Augenspülflaschen an gefährdeten Arbeitsplätzen,
- ▶ Auswahl von Wetterschutzkleidung für spezielle Bereiche,
- ▶ Arbeitszeitmodelle unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Ruhezeiten für Schiffsbesatzungen,
- ▶ Optimierung von Büroeinrichtungen,
- ▶ Handhabung des Betäubungsmittelgesetzes im Ausland,
- ▶ Hilfestellung bei Unternehmenszertifizierungen,
- ▶ Impfberatungen vor beruflichen Auslandsaufenthalten sowie eine Vielzahl von Grippe-, Tetanus- und Diphtherie-Schutzimpfungen.

Gemeinsam mit dem Messtechnischen Dienst der See-Berufsgenossenschaft untersuchten die Arbeitsmediziner in entsprechenden Projekten

- ▶ Atemwegserkrankungen an Bord im Hinblick auf den Hygienestatus raumlufttechnischer Anlagen,
- ▶ die Belastung durch Schiffsabgase in Wohnbereichen,
- ▶ Verunreinigungen des Trinkwassers durch Farben bzw. Trinkwassertankbeschichtungen,
- ▶ die mögliche Belastung durch Ausdünstungen in Büroräumen.



Auch während der Fahrt werden Proben genommen

Messtechnischer Dienst

Messen, auswerten, beraten

Der Messtechnische Dienst prüft, ob und in welcher Konzentration gefährliche Arbeitsstoffe in der Luft verschiedener Arbeitsbereiche vorkommen. Die Messungen sind präventiv und stehen allen Mitgliedsunternehmen kostenlos zur Verfügung.

Zu den Aufgaben des Messtechnischen Dienstes gehören

- ▶ die Erfassung und Bewertung von biologischen und chemischen Parametern an Bord und in Landbetrieben,
- ▶ die Beratung von Reedereien,
- ▶ die Erarbeitung von Handlungsanleitungen,
- ▶ die Bearbeitung von Stellungnahmen nach Gefahrstoffexposition,
- ▶ die Beteiligung an Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen.

Im Jahr 2006 wurden 34 Seeschiffe und vier Verwaltungsräume von Reedereien sowie eine Lagerhalle untersucht. Vor Ort entnahmen die Mitarbeiter des Messtechnischen Dienstes etwa 800 Luft- und Materialproben.

Langfristige Studien

Frischwasser auf Seeschiffen

Im Auftrag einer Reederei untersuchte der Messtechnische Dienst das Frischwasser auf Schiffsneubauten. Vorausgegangen waren Klagen der Besatzungen über Geschmacks- und Geruchsbeeinträchtigungen. Bei der chemischen Analyse konnten organische Stoffe wie Benzylalkohol, Xylol oder Ethylbenzol im Trinkwasser nachgewiesen werden. Nachdem gezielt Proben entlang des Leitungssystems genommen und die Tankbeschichtungen analysiert wurden, stand fest, dass die Verunreinigungen aus den Frischwassertanks stammen.

Arbeitsbedingte Gesundheitsstörungen durch organische Stäube

Organische Stäube sind Gemische aus Schimmelpilzen, Bakterien, Endotoxinen (Zellgifte bestimmter Bakterien) u.ä.. Diese Bestandteile können durch Einatmen, Haut- und Augenkontakt gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen. Vor allem bei der Verladung von Futtermitteln und Getreide muss mit einer Exposition gerechnet werden. Um das Ausmaß der Belastung festzustellen, nehmen die Mitarbeiter des Messtechnischen Dienstes Luftproben bei Lade- und Löschvorgängen. Bisher wurden vor allem beim Laden von Weizen und Brotweizen hohe Mikroorganismengehalte auf dem Hauptdeck und in den Aufbauten nachgewiesen.

Die Mitarbeiter untersuchen auch weiterhin, ob die raumlufttechnischen Anlagen auf Seeschiffen hygienisch unbedenklich sind, und sie entnehmen Proben zur Bestimmung der Gesundheitsgefährdung bei Lade-, Lösch- und Tankreinigungsvorgängen auf Tankschiffen.

Sozialmedizinischer Dienst

Einer für alle

Der Seeärztliche Dienst der See-Berufsgenossenschaft ist für die sozialmedizinischen Begutachtungs- und Beratungsaufgaben aller Zweige der See-Sozialversicherung zuständig. Das vereinfacht die Abläufe und bringt den Versicherten konkrete Vorteile: Wird zum Beispiel ein Seemann für seedienstuntauglich befunden, kann er häufig anschließend im Hinblick auf eine konkrete Erwerbsminderung begutachtet werden. Das schlanke Verfahren verkürzt die Zeit bis zur Entscheidung über eine medizinische oder berufliche Rehabilitation oder zu einer Rentenleistung erheblich.

Unfallversicherung

Für die Erstbetreuung von Verletzten und Unfallopfern sind in der Regel Durchgangs- und Fachärzte da. Zu deren Einschätzung gibt der Seeärztliche Dienst seine Stellungnahme ab. Im Jahr 2006 wurden 134 gutachterliche Stellungnahmen abgegeben und sechs Versicherte untersucht.

Krankenversicherung

Im vergangenen Jahr untersuchten unsere Ärzte 140 Personen im Auftrag der See-Krankenkasse. Außerdem wurden 1.884 schriftliche und 969 mündliche Stellungnahmen abgegeben. Der Seeärztliche Dienst nimmt immer dann Stellung, wenn eine Beratung erforderlich ist: zum Beispiel wegen der Verordnung besonderer Heil- und Hilfsmittel oder medizinischer Rehabilitation oder bei Arbeitsunfähigkeit des Versicherten.

Pflegeversicherung

Für die See-Pflegekasse prüft der Sozialmedizinische Dienst, ob ein Versicherter pflegebedürftig ist und wie er eingestuft wird. Häufig ist eine Stellungnahme nach Aktenklage möglich (886 Fälle), 565 Begutachtungen fanden in häuslicher Umgebung oder im Pflegeheim statt.

Im Rahmen des Auftragsgeschäfts für die knappschaftliche Pflegeversicherung erstellte der Seeärztliche Dienst im Jahr 2006 insgesamt 364 Pflegegutachten.

Rentenversicherung

Nach der Fusion der Seekasse am 1. Oktober 2005 beauftragte die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See den Seeärztlichen Dienst Hamburg mit seinen Außenstellen Bremen, Kiel und Rostock, sämtliche rentenrechtlichen Begutachtungen für die Länder Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein und das nördliche Niedersachsen durchzuführen. Für die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See erstellte der Seeärztliche Dienst im Berichtsjahr 777 sozialmedizinische Gutachten sowie 3.656 Stellungnahmen zu Renten-, Heilverfahrens- oder Berufsförderungsgutachten.



Schulung für den Notfall

Entwicklung und Perspektiven

Solide Ausgangsbasis für Neuausrichtung

Die Gesundheitsreform und ihre konkreten Auswirkungen stand im vergangenen Jahr im Zentrum der Überlegungen für die zukünftige Ausrichtung der See-Krankenkasse. Strategien und Maßnahmen zur Öffnung und Positionierung im Wettbewerb wurden intensiv diskutiert. Anfang 2007 beschloss die Selbstverwaltung, sich vom Konzept einer eigenständigen Krankenkasse zu lösen und einen Fusionspartner zu suchen (siehe Vorwort).

Auch im Jahr 2006 stiegen die Mitgliederzahlen, allerdings hat sich der erfreuliche Trend gegenüber dem Vorjahr etwas abgeschwächt: Zuwachs gab es bei den Pflichtversicherten und bei den Rentnern, die Gesamtzahl der Versicherten erhöhte sich von 73.960 Ende 2005 auf 75.213 zum Jahresende 2006.

Die Zuwachsrate bei den Leistungsausgaben hat sich mit 1,5 Prozent je Mitglied im Vergleich zum Vorjahr abgeschwächt. Verantwortlich hierfür ist in erster Linie die Entwicklung der Arzneimittelausgaben: Hier ist zwar immer noch eine absolute Kostensteigerung zu verzeich-

nen, jedoch ist diese ausschließlich auf den Mitgliederzuwachs zurückzuführen. Das zum 1. Mai 2006 verabschiedete Gesetz zur Wirtschaftlichkeit in der Versorgung mit Arzneimitteln hat somit schnell zu den erforderlichen Ausgabenbegrenzungen geführt und die beabsichtigten Einsparungen tatsächlich erzielt.

Im Jahr 2004 konnten die Versicherten erstmalig durch besonders gesundheitsbewusstes Verhalten einen Bonus erhalten. Die Beteiligung an dem dafür geschaffenen Bonusprogramm „Seestern“ ist wie erwartet stark gestiegen, so dass die Ausgaben für Bonuszahlungen sich mehr als verdoppelt haben (rund 190.000 Euro).

Der Ausblick auf die Finanzentwicklung im Jahr 2007 lässt die Vermutung zu, dass sich der Ausgabenanstieg fortsetzen wird. Neben der allgemeinen Ausgabendynamik werden die Erhöhung der Mehrwertsteuer, die Abschmelzung der Bundeszuschüsse sowie die vorgesehenen Leistungsausweitungen dazu beitragen.

Versicherungsfälle

Große Nachfrage nach Rehabilitationskuren

Die Anzahl der Krankenhausbehandlungen hat 2006 um 17,9 Prozent zugenommen. Der beträchtliche Anstieg der Krankenhausfälle ist zum größten Teil auf ein geändertes Meldeverfahren für die im Krankenhaus durchgeführten Dialysen zurück zu führen. Dies wird auch durch die Kostensteigerung je Mitglied belegt: Sie liegt mit 1,4 Prozent unter dem Bundesdurchschnitt von 2,7 Prozent und steht in keinem Verhältnis zur Fallzahlentwicklung.

Eine leichte Zunahme um 0,6 Prozent je Mitglied gibt es bei den Fällen von Arbeitsunfähigkeit. Gleichzeitig ist die durchschnittliche Dauer der Arbeitsunfähigkeit allerdings um einen auf 22 Tage gesunken. Dies wiederum hat dazu beigetragen, dass die Krankengeldausgaben je Mitglied gesunken sind.

Die Fallzahl der im vergangenen Jahr durchgeführten stationären Rehabilitationskuren ist um rund 13 Prozent gestiegen. Die Mehrausgaben sind deshalb vor allem auf die Mengenentwicklung zurück zu führen. Anders verlief die Entwicklung im Bereich der Leistungsfälle zur häuslichen Krankenpflege – hier sank die Anzahl der Fälle, ohne dass Einsparungen erzielt wurden. Ursache hierfür ist die gestiegene Leistungsdauer je Fall.



Geschicklichkeitsübung bei der Reha

Leistungen

Ausgabenanstieg gebremst

Die Einnahmen der See-Krankenkasse durch Beiträge und aus dem Risikostrukturausgleich werden als Leistungsausgaben annähernd vollständig an die Versicherten weitergegeben. Die Kosten der Krankenhausbehandlung sowie die Aufwendungen für Arznei-, Verband- und Heilmittel beanspruchen den größten Anteil an den Leistungsausgaben. Von 190,3 Millionen Euro Gesamtausgaben wurden 178,1 Millionen Euro für Leistungen (93,6 Prozent), 5,0 Millionen Euro für sonstige Ausgaben (2,6 Prozent) und 7,3 Millionen Euro für Verwaltungs- und Verfahrenskosten (3,8 Prozent) aufgewendet. Bei den Verwaltungskosten fließt der größte Teil in die Personalkosten, außerdem werden Mieten für Gebäude, technische Anlagen, Fahrzeuge sowie allgemeine Sachkosten der Verwaltung, z. B. Geschäftsbedarf, finanziert. Die See-Krankenkasse liegt mit ihren Verwaltungskosten deutlich unter dem Bundesschnitt von 5,5 Prozent.

Ausgaben für Krankenhauspflege und ärztliche Behandlung steigen weiter

Absolut haben sich die Ausgaben der See-Krankenkasse um 6,3 Prozent erhöht. Dies liegt vor allem daran, dass die See-Krankenkasse neue Mitglieder gewonnen hat. Bezogen auf das einzelne Mitglied haben sich die Ausgaben nämlich nur um rund 1,5 Prozent erhöht. Damit liegt die See-Krankenkasse deutlich unter dem Bundesdurchschnitt, wo ein Anstieg von 2,6 Prozent je Mitglied verzeichnet wurde. Die Kostensteigerung ergibt sich vor allem aus den Mehrkosten für Krankenhauspflege und ärztliche Behandlung.

Die Kosten für Krankenhauspflege sind absolut um 3,9 Millionen Euro gestiegen. Ärztliche Leistungen vergütete die See-Krankenkasse mit 26 Millionen Euro (Vorjahr 24 Millionen Euro). Große Teile der ärztlichen Gesamtvergütung waren budgetiert, das bedeutet, die See-Krankenkasse hat wie alle Krankenkassen einen bestimmten Betrag an die Kassenärztlichen Vereinigungen überwiesen, mit dem die Ärzte wirtschaften mussten. Je Mitglied sind die Kosten der ärztlichen Behandlung um 3,4 Prozent gestiegen. Die Erhöhung des ärztlichen Honorars, die Einführung neuer Leistungen und die vermehrte Inanspruchnahme nicht budgetierter Leistungen haben hierzu beigetragen.

Mehrkosten für Zahnersatz

Bundesweit sind die Ausgaben für zahnärztliche Behandlung um 1,9 Prozent je Mitglied gestiegen. Bei der See-Krankenkasse ist ein Ausgabenanstieg von 0,8 Prozent je Mitglied festzustellen. Grund: Nach dem drastischen Rückgang der Ausgaben beim Zahnersatz im Jahr 2005 entstand bei den Versicherten ein gewisser Nachholbedarf, der zu einer Kostensteigerung beim Zahnersatz von 11,5 Prozent je Mitglied führte.

Auch die Ausgaben für Heil- und Hilfsmittel haben sich geringfügig erhöht (um 0,5 Prozent je Mitglied). Ursache hierfür sind u. a. die höheren Ausgaben für Leistungen von Hörgeräteakustikern, Orthopädietechnikern, Krankengymnasten sowie Ergo-, Beschäftigungs- und Arbeitstherapeuten. Gesunken sind die Ausgaben nur im Bereich der Sehhilfen, die nur noch für Kinder und Personen mit schwerer Sehbeeinträchtigung übernommen werden.

Leistungsausgaben für alle Bundesländer (in Euro)

| | 2005 | 2006 | gegenüber Vorjahr in Prozent |
|---|-------------|-------------|------------------------------------|
| Krankenhausbehandlung einschl. ambul. Operieren und vor- und nachstat. Behandlung | 63.863.024 | 67.783.499 | + 6,1 |
| Ärztliche Behandlung | 24.053.763 | 26.045.710 | + 8,3 |
| Arzneien aus Apotheken | 32.075.891 | 33.421.459 | + 4,2 |
| Krankengeld einschl. Beiträge auf Krankengeld | 11.501.958 | 11.621.547 | + 1,0 |
| Heil- und Hilfsmittel | 9.702.686 | 10.211.766 | + 5,2 |
| Zahnärztliche Behandlung einschl. Kieferorth. Behandlung | 7.663.063 | 8.036.507 | + 4,9 |
| Zahnersatz | 3.637.068 | 4.243.779 | + 16,7 |
| Sonstige Leistungen | 8.262.456 | 9.012.629 | + 9,1 |
| Häusliche Krankenpflege | 2.765.004 | 2.932.376 | + 6,1 |
| Kuren | 2.646.565 | 3.032.961 | + 14,5 |
| Leistungen im Ausland | 1.188.515 | 1.509.569 | + 27,0 |
| Summe insgesamt | 167.359.993 | 177.849.802 | + 6,3 |

Leistungen im Ausland

Die Versicherten der See-Krankenkasse können sich auch im Ausland behandeln lassen – Grundlage dafür sind die Verordnungen der Europäischen Gemeinschaft, des Europäischen Wirtschaftsraumes oder bilaterale Sozialversicherungsabkommen. Seit dem Jahr 2003 sind die Leistungsausgaben regelmäßig gestiegen, im vergangenen Jahr sogar um 27 Prozent. Die Höhe der Ausgaben ist abhängig von der Menge der in Anspruch genommenen Leistungen sowie dem Abrechnungsverhalten der ausländischen Versicherungsträger. Da die ausländischen Versicherungsträger ihre Abrechnungen nicht regelmäßig erstellen, sind die Ausgaben im Jahresvergleich oft starken Schwankungen unterworfen.

Fallmanagement hilft Kosten sparen

Im Rahmen des Fallmanagements gewährleisten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der See-Krankenkasse die intensive Beratung und Unterstützung der Versicherten. Ein wichtiges Thema ist dabei die häusliche Krankenpflege. Sie wird unter anderem zur Vermeidung von Krankenhauspflege sowie zur Sicherung des Ziels der ärztlichen Behandlung eingesetzt. Außerdem wurden zur Wiederherstellung der Arbeitsfähigkeit gezielte Rehabilitationsmaßnahmen eingeleitet. Ergebnis: Die Krankengeldausgaben sanken um 4,5 Prozent je Mitglied.

Service

Die Extras sind gefragt

Geld sparen mit dem Bonusprogramm „Seestern“

Das Bonusprogramm mit dem Namen „Seestern“ ist klar und übersichtlich aufgebaut und wird von den Versicherten gut angenommen. Wer zum Beispiel regelmäßig an Vorsorgeuntersuchungen teilnimmt oder Gesundheitskurse belegt, bekommt dafür einen Seestern. Am Jahresende werden die Seesterne dann gegen Euros eingetauscht. Die Versicherten machen mit, wie die Zahlen belegen: Die Ausgaben für Leistungen zur Verhütung und Früherkennung von Krankheiten stiegen um 30 Prozent, die Bonusauszahlungen haben sich mehr als verdoppelt.

Behandlungsprogramme für chronisch Kranke

Zur besseren Versorgung und Betreuung chronisch kranker Patienten bietet die See-Krankenkasse ihren Versicherten die Teilnahme an strukturierten Behandlungsprogrammen an. Dieses Angebot wurde im vergangenen Jahr noch einmal erweitert. Die Diagnostik und Behandlung der teilnehmenden Patienten erfolgt immer auf Grundlage der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse, so dass die Lebensqualität verbessert und Spätfolgen verhindert werden können. Die Versicherten der See-Krankenkasse nahmen diese Chance gern an, so dass die Teilnehmerquote verdoppelt werden konnte und voraussichtlich weiter steigen wird.

Zusatzversicherungen zur sinnvollen Vorsorge

Neben der privaten Zusatzversicherung für Zahnersatz und Sterbegeld eröffnet die See-Krankenkasse ihren Versicherten jetzt auch die Möglichkeit, zu günstigen Konditionen eine Pflegezusatzversicherung abzuschließen. Verhandlungen zu weiteren Zusatzversicherungen wurden bereits aufgenommen, um das Angebot kontinuierlich zu erweitern.



Entwicklung und Perspektiven

Reform der Pflegeversicherung geplant

Die Pflegeversicherung erfüllt eine wesentliche Aufgabe im System der sozialen Sicherheit. Mit dem demografischen Wandel in Deutschland wird sie immer wichtiger, denn die Familie allein bietet bei Pflegebedürftigkeit keinen ausreichenden Schutz mehr.

Die finanzielle Situation der Pflegekassen hat sich im vergangenen Jahr verbessert: Die Beitragseinnahmen stiegen, weil die Fälligkeit der Gesamtsozialversicherungsbeiträge vorgezogen wurde und die Konjunktur sich positiv entwickelte. So verbuchte die soziale Pflegeversicherung für das Jahr 2006 insgesamt einen Überschuss von rund 450 Mio. Euro. Im Vorjahr sah die Lage wesentlich schlechter aus – das Defizit zum Jahresabschluss betrug damals 370 Millionen Euro.

Während der Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs in der gesetzlichen Krankenversicherung breit und kontrovers diskutiert wurde, konnte der Eindruck entstehen, dass die Reform der Pflegeversicherung vernachlässigt wird. Dies ist jedoch nicht der Fall. Mit Blick auf die in den vergangenen Jahren schwindenden Finanzreserven und die demografischen Herausforderungen der Zukunft soll die Pflegereform nach Abschluss der Reform der gesetzlichen Krankenversicherung zügig in Angriff genommen werden. Dabei soll auch der Begriff der Pflegebedürftigkeit neu definiert werden.

Versicherungsfälle

Häusliche Pflege an erster Stelle

Vor allem alte Menschen sind auf Pflege angewiesen, aber auch ein Unfall oder eine schwere Krankheit kann jemanden zum Pflegefall machen. Dennoch gehört nicht

jeder, der im Alltag auf Hilfe angewiesen ist, zum Kreis der Pflegebedürftigen im Sinne des Gesetzes. Ein Arzt des medizinischen Dienstes stellt fest, wie groß der Pflegebedarf ist und legt die Einstufung in eine der drei Pflegestufen fest.

Die See-Pflegekasse unterstützte im vergangenen Jahr rund 3.700 Versicherte. 1.120 neue Anträge gingen ein, das waren rund 3,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Die meisten Versicherten fragten nach häuslicher Pflege (986 Anträge). In 134 Fällen wurden Leistungen bei stationärer Pflege sowie bei Unterbringung in vollstationären Einrichtungen der Behindertenhilfe beantragt. Gut zwei Drittel der Anträge konnte positiv entschieden werden. Diese Quote ist seit Jahren stabil geblieben und weist darauf hin, dass die Mehrheit der Versicherten über die Leistungen der See-Pflegekasse gut informiert ist.

Leistungen

Mehr Mitglieder – weniger Ausgaben

Die Anzahl der Leistungsfälle ist leicht gesunken und lag mit 4.276 Fällen um gut 2,6 Prozent unter dem Vorjahr. Absolut haben sich die Ausgaben der See-Pflegekasse um 0,25 Prozent verringert – damit unterscheidet sich die See-Pflegekasse deutlich vom Bundesdurchschnitt, denn dort stiegen die Ausgaben um 0,9 Prozent. Bezogen auf das einzelne Mitglied sanken unsere Ausgaben um 4,7 Prozent. Dies liegt vor allem daran, dass die See-Krankenkasse und damit auch die See-Pflegekasse neue Mitglieder gewonnen hat, die Anzahl der Leistungsfälle aber nicht angestiegen ist.

Die Mehrheit der Pflegebedürftigen beantragt Pflegegeld und lebt dank privater Hilfe oder mit Unterstützung eines ambulanten Pflegedienstes weiter zu Hause. Wegen der Abnahme der Leistungsfälle sanken nicht nur die Ausgaben für ambulante Pflegeleistungen, sondern auch für

Leistungsausgaben der Pflegeversicherung in Euro

| | 2005 | 2006 | Differenz in Prozent |
|---|------------|------------|----------------------|
| Pflegesachleistungen | 3.306.837 | 3.179.888 | - 3,84 |
| Pflegegeld | 4.240.888 | 4.209.614 | - 0,74 |
| Tagespflege und Nachtpflege | 115.067 | 126.626 | + 10,05 |
| Kurzzeitpflege und Häusliche Pflege | 509.694 | 504.027 | - 1,11 |
| Pflegehilfsmittel und Technische Hilfen | 365.954 | 380.427 | + 3,95 |
| Sonstige Leistungen | 845.404 | 688.484 | - 18,56 |
| Vollstationäre Pflege | 9.938.764 | 10.203.337 | + 2,66 |
| Behindertenpflege | 223.848 | 204.280 | - 8,74 |
| Teilweise Kostenerstattung | 38.182 | 39.667 | + 3,89 |
| Pflegepflichtsätze | 28.229 | 28.110 | - 0,42 |
| Gesamt | 19.612.867 | 19.564.460 | - 0,25 |

Kurzzeit- und Ersatzpflege. Wer zu Hause gepflegt wird, kann zwischen Geld- und Sachleistungen oder einer Kombination daraus wählen. Zu den Sachleistungen gehört beispielsweise die Betreuung durch ambulante Pflegedienste oder Sozialstationen. Die Übernahme der Kosten einer vollstationären Unterbringung ist ebenfalls möglich, allerdings nur bis zur gesetzlich festgelegten Höhe 1.432 Euro monatlich (in Ausnahmefällen bis zu 1.688 Euro). Die teilweise Erstattung von Kosten hat gegenüber dem Vorjahr leicht zugenommen (hier geht es vor allem um Zuschüsse für Pflegebedürftige, die vollstationäre Pflege gewählt haben, obwohl diese nicht erforderlich war).

Die vollstationäre Pflege stellt nach wie vor den größten Ausgabeposten der See-Pflegekasse dar. In vollstationärer Pflege befanden sich ein gutes Drittel der Pflegebedürftigen. Die Ausgaben stiegen, weil sich die Leistungsdauer pro Fall verlängerte. Etwa zwei Prozent der Pflegebedürftigen wurden vollstationär in Einrichtungen der Behindertenhilfe versorgt. Weil es weniger Leistungsfälle gab, sind die Ausgaben hier leicht gesunken.

Service

Kompetent, menschlich, schnell

Die See-Pflegekasse hat im Jahr 2006 rund drei Prozent Anträge mehr als im Vorjahr erledigt. Die Leistungsdaten sowie die positive Resonanz der Versicherten belegen, dass die Versorgung gut und schnell funktioniert.

Fast jeder möchte am liebsten zu Hause gepflegt werden. Diesem Wunsch folgen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der See-Pflegekasse, wo immer es möglich ist. Besonders die Leistungen zur Rehabilitation verhelfen den Pflegebedürftigen zu mehr Selbständigkeit.

Die Leistungen der Pflegeversicherung decken nicht in jedem Fall die vollen Kosten, die bei Pflegebedürftigkeit entstehen. Deshalb bietet die See-Krankenkasse ihren Mitgliedern die Möglichkeit, eine private Zusatzversicherung zu besonders günstigen Bedingungen bei einem privaten Versicherungsunternehmen abzuschließen.



Rechtzeitig vorsorgen: Jeder Dritte über 80 ist auf Pflege angewiesen



Die Lohnausgleichskasse erstattet kleinen Betrieben die Krankenheuer

Lohnausgleichskasse

Mehrausgaben durch Gesetzesänderung

Das Lohnfortzahlungsgesetz wurde 2006 durch das Arbeitgeberaufwendungsausgleichsgesetz (AAG) ersetzt. Die wichtigste Änderung: Für die Umlagepflicht der Arbeitgeber gilt nun eine einheitliche Grenze von 30 Beschäftigten, davor waren es nur 20. Bisher wurden die Aufwendungen der Arbeitgeber für die Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall für Arbeiter und Auszubildende erstattet. Ab 2006 werden auch die ehemaligen Angestellten beim Umlageverfahren berücksichtigt. Die historisch begründete Unterscheidung zwischen Arbeitern und Angestellten war im Sozialrecht bereits vor geraumer Zeit aufgehoben worden. Wegen dieser Neuerungen sind die Ausgaben der Lohnausgleichskasse für Krankenheuer und Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung im vergangenen Jahr stark angestiegen.

Unabhängig von der Zahl ihrer Beschäftigten nehmen ab dem 1. Januar 2006 alle Arbeitgeber am Umlageverfahren zum Ausgleich der Aufwendungen bei Mutterschaft teil.

Die Lohnausgleichskasse entlastet kleine Betriebe. Sie können sich Lohnfortzahlungskosten für erkrankte Mitarbeiter sowie die Arbeitgeberbeiträge zum Mutterschaftsgeld für schwangere Mitarbeiterinnen erstatten lassen. Dafür zahlen sie zusätzlich zu den Arbeitgeberbeiträgen jeweils eine Umlage. Erstattet werden 80 Prozent der Aufwendungen für Krankheit und 100 Prozent der Aufwendungen für die Mutterschaft.

Leistungsfälle und Ausgaben in Euro

| Erstattet wurden an Krankenheuer und Arbeitgeberanteilen zum Sozialversicherungsbeitrag | | | | |
|---|-------------------|-------------------------|---------------------------|--------|
| | 2005 | 2006 | Differenz in Prozent | |
| | 922.650 | 2.448.402 | + 165,37 | |
| Aufteilung nach Erstattungsfällen und -tagen | | | | |
| | Erstattungs-fälle | Erstattungstage je Fall | Erstattungsbetrag in Euro | |
| | | | je Fall | je Tag |
| 2005 | 1.132 | 11,9 | 815 | 68 |
| 2006 | 2.329 | 13,2 | 1.051 | 80 |

Entwicklung und Perspektiven

Unverändert stabile Finanzlage

Eine Besonderheit innerhalb der See-Sozialversicherung und dem Sozialversicherungssystem in Deutschland überhaupt ist die Seemannskasse. Sie wurde 1974 geschaffen, um langjährigen Berufsseeleuten den Ausstieg aus der Seefahrt vor Erreichen des regulären Rentenalters zu erleichtern. Die Seemannskasse hat in den letzten Jahren einen wichtigen Beitrag zur sozialen Abfederung des Personalabbaus in der deutschen Seeschifffahrt geleistet. Ab dem 56. Lebensjahr erhalten Seeleute, die die entsprechenden Voraussetzungen erfüllen, bis zur Rente aus der gesetzlichen Rentenversicherung ein monatliches Überbrückungsgeld. Das Überbrückungsgeld entspricht in der Höhe der Altersrente und wird darum auch gerne „Seemannsrente“ genannt. Die Finanzierung hat aber mit der deutschen Rentenversicherung nichts zu tun: Die Beiträge zur Seemannskasse teilen sich allein die Arbeitgeber und Arbeitnehmer der Seeschifffahrt. Bei der Seemannskasse sind alle Seeleute versichert, die auf Seefahrzeugen rentenversicherungspflichtig beschäftigt und bei der See-Berufsgenossenschaft unfallversichert sind, außerdem die Küstenschiffer und Küstenfischer.

Weil die maritime Wirtschaft sich unverändert positiv entwickelt, ist die Seemannskasse finanziell gut aufgestellt. Auf der einen Seite steigen die Beitragseinnahmen, auf der anderen sinkt die Anzahl derjenigen, die Über-

brückungsgeld beziehen. Deswegen hat die Selbstverwaltung bereits im Jahr 2005 das Leistungsangebot erweitert. Der bisherige Zuschlag zur Kranken- und Pflegeversicherung wurde nur zu den Überbrückungsgeldern auf Dauer gezahlt. Neu erhöhen sich jetzt alle Leistungen der Seemannskasse um den so genannten Leistungszuschlag, der 7,5 Prozent beträgt.

Leistungen

Weniger Anträge auf Überbrückungsgeld

Die gute Beschäftigungssituation für Seeleute spiegelt sich in der Seemannskasse wider: Auch 2006 ging die Zahl der Leistungsempfänger noch einmal zurück und die Anzahl der neuen Anträge hält sich mit 462 Anträgen auf niedrigem Niveau. Das Überbrückungsgeld wurde Ende 2006 an 675 Seeleute gezahlt, im Jahr davor waren es mit 762 noch deutlich mehr. Zuschussleistungen erhielten 1.374 Personen – 230 weniger als im Jahr davor.

Der Leistungszuschlag für alle Überbrückungsgelder führte zusammen mit den einmaligen Zahlungen zum Ausgleich des Rentenabschlags erneut zu einem Anstieg der Aufwendungen von 17,8 auf 25 Millionen Euro. Damit fielen diese Leistungsausgaben allerdings immer noch um 0,9 Millionen Euro niedriger aus als im Haushaltsplan veranschlagt.

Leistungsausgaben der Seemannskasse

| | Leistungsausgaben in Millionen Euro |
|------|-------------------------------------|
| 2002 | 21,76 |
| 2003 | 19,37 |
| 2004 | 17,01 |
| 2005 | 17,89 |
| 2006 | 24,95 |

Leistungsempfänger der Seemannskasse

| | Gesamt | Überbrückungsgeld | Zuschussleistungen gemäß § 15a, b, c |
|------|--------|-------------------|--------------------------------------|
| 2002 | 2.482 | 1.218 | 1.264 |
| 2003 | 2.540 | 1.000 | 1.540 |
| 2004 | 2.525 | 814 | 1.711 |
| 2005 | 2.372 | 762 | 1.610 |
| 2006 | 2.049 | 675 | 1.374 |

Beiträge

Günstiger Beitragssatz bleibt bestehen

Die Beiträge zur Seemannskasse werden so kalkuliert, dass damit die Ausgaben gedeckt sind. Aufgrund der guten Wirtschaftslage konnte der niedrige Beitragssatz von 4,0 Prozent, den sich die Arbeitgeber und Arbeitnehmer je zur Hälfte teilen, auch im Jahr 2006 gehalten werden.

Satzung

Flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren

Die Selbstverwaltung hat auch 2006 dafür gesorgt, dass die Satzung der Seemannskasse immer auf dem aktuellen Stand bleibt. Die Versicherten werden durch Rundschreiben, das Internet, das Magazin „See-Sozial“ oder durch die Schifffahrtszeitschrift „Hansa“ über Satzungsänderungen schnell informiert.

Die wichtigste Satzungsänderung in 2006 betraf die Ausländer aus den so genannten Drittstaaten. Seit dem 1. Juni 2006 zahlen die Unternehmer für diese Versicherten wieder Beiträge in die Seemannskasse.



Gut versorgt mit der Seemannsrente

Sicherheit auf See

Schiffssicherheitsabteilung arbeitet auch im Auftrag des Bundes

Der Verkehr auf den Weltmeeren wächst weiter, deswegen sind die hohen internationalen Sicherheitsstandards für Seeschiffe und die Auflagen zum Schutz der Meeresumwelt äußerst wichtig. Die Vorgaben dafür werden durch internationale Vereinbarungen weltweit geregelt. Der Bund hat der See-Berufsgenossenschaft in weitem Umfang die Überwachung der Einhaltung dieser Übereinkommen übertragen: Die See-Berufsgenossenschaft hat damit die Stellung einer Bundesbehörde und nimmt so eine Sonderstellung innerhalb der Berufsgenossenschaften ein. Zu den nationalen und internationalen Aufgaben gehören:

- ▶ die Überwachung der Einhaltung aller nationalen und internationalen Vorschriften zur technischen Sicherheit des Schiffs, zu den Rettungsmitteln und den Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord sowie zum Meeresumweltschutz
- ▶ die Festsetzung der Mindestbesatzung auf Seeschiffen,
- ▶ die Tätigkeit als Prüf- und Zertifizierungsstelle für Rettungsmittel, Brandschutzmaterialien und -ausrüstungen sowie für Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung,
- ▶ die Hafenstaatkontrollen,
- ▶ die Überwachung der Ausbildungsstellen für die Ausbildung nach STCW 95, Kapitel VI, (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers),
- ▶ Maßnahmen zur Überwachung der Organisation eines sicheren Schiffsbetriebs (ISM).

Das Volumen der aus diesen Aufgaben resultierenden Tätigkeit ist beachtlich: Addiert man alle Schiffsbesichtigungen wie Regelbesichtigungen, Schiffskontrollen und Beratungen zur Unfallverhütung, verzeichnet die See-Berufsgenossenschaft 12.768 Schiffsbesichtigungen für das Jahr 2006. Die Abteilung für Schiffssicherheit arbeitet eng mit verwandten Behörden wie dem BSH, den Hafenbehörden, der Wasserschutzpolizei und den Klassifikationsgesellschaften zusammen.

Vielfältige Aufgaben für Schiffsbesichtigter

Wer die Sicherheitsstandards auf Seeschiffen kontrolliert, kommt selbst aus der Praxis. Alle Technischen Aufsichtspersonen der See-Berufsgenossenschaft sind erfahrene Kapitäne und Ingenieure, die eine zweijährige Ausbildung bei uns abgeschlossen haben. Den Titel „Technischer Aufsichtsbeamter der See-Berufsgenossenschaft“ darf nur führen, wer eine praktische Prüfung in Form

einer Schiffsbesichtigung, die schriftliche Hausarbeit zu einem Thema der Schiffssicherheit sowie eine mündliche Prüfung erfolgreich absolviert hat.

Die Aufsichtsbeamten besichtigen in regelmäßigen Abständen die deutschen Seeschiffe, um sich davon zu überzeugen, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen den gültigen Standards entsprechen. Besonderes Augenmerk legen sie außerdem auf die Brandschutzvorkehrungen und die Rettungsmittel sowie grundsätzlich auf die Einhaltung der Bauvorschriften, die der Sicherheit der Seeleute dienen.

Nach einem Unfall gehen Fachleute der Schiffssicherheitsabteilung an Bord, um sich einen konkreten Eindruck von der Situation an Bord und dem Unfallhergang zu verschaffen.

Außerdem besichtigen sie im Rahmen der Hafenstaatkontrolle Schiffe unter ausländischer Flagge (siehe dazu das Kapitel Hafenstaatkontrolle auf Seite 48).



Die Besichtigter gehen an Bord

Sicherheitsausbildung nach dem STCW 95-Übereinkommen

Die Ausbildung von Seeleuten ist für die Seeverkehrssicherheit und den Schutz der Meeresumwelt von zentraler Bedeutung. Deshalb ist die Festlegung von Mindestanforderungen an die Ausbildung von Seeleuten in der Europäischen Gemeinschaft unter Einhaltung der auf internationaler Ebene bereits beschlossenen Ausbildungsstandards eminent wichtig. Zum Sicherheitstraining der Berufsseeleute gehört zwingend der Umgang mit Rettungsweste und Überlebensanzug, Rettungsbooten, Notsignalen und das Bekämpfen und Löschen von Bränden.

Die See-Berufsgenossenschaft überprüft als zertifizierte Ausbildungsüberwachungsstelle, ob die Ausbildungsstellen im Hinblick auf Personal und Ausstattung den Anforderungen für die Durchführung der Sicherheitsgrundausbildung genügen. Sie stellt die Befähigungsnachweise über Einführungs- und Sicherheitsgrundausbildung und die Unterweisung für alle Seeleute, als Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote und auch in fortschrittlicher Brandbekämpfung aus.

Die Nachfrage nach den Lehrgängen ist ungebrochen groß, zeitweilig konnten von den Ausbildungsstätten nicht alle Bewerber berücksichtigt werden. Im Jahr 2006 haben 1.495 Seeleute die Sicherheitsgrundausbildung durchlaufen. Als Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge qualifizierten sich 920 Teilnehmer. Die Ausbildung zum Feuerschutzmann in fortschrittlicher Brandbekämpfung schlossen 819 Seeleute mit erfolgreich ab.

Als weitere Ausbildungsstätte konnte im Jahr 2006 der Schiffssicherungslehrgang der Sonderstelle für Aus- und Fortbildung bei der WSD Mitte, Außenstelle Neustadt für die Ausbildungen zum Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote, ausgenommen schnelle Bereitschaftsboote sowie zum Feuerschutzmann in fortschrittlicher Brandbekämpfung anerkannt werden. Teilnehmer am Schiffssicherungslehrgang dieser Ausbildungsstätte erhalten somit die Möglichkeit, die beiden oben genannten Befähigungsnachweise durch Prüfung vor einem technischen Aufsichtsbeamten der See-BG zu erwerben.



Gut geschultes Personal ist ein Garant für die Sicherheit des Schiffes

Erfassung von Schiffen mit Mängeln nach MARPOL für die Jahre 2005 und 2006

Die Anzahl der MARPOL-Mängel ist rückläufig. Im Jahr 2006 wurden 362 Mängel bei 1.749 kontrollierten Schiffen entdeckt, gegenüber 400 Mängeln bei 1.728 überprüften Schiffen im Jahr 2005. Dies entspricht einem Rückgang von annähernd zehn Prozent von 2005 auf 2006 und sogar einem Rückgang von 34 Prozent gegenüber dem Jahr 2004. Die Gesamtanzahl der überprüften Schiffe ist in diesen Jahren nahezu konstant geblieben.

Bei der Auswertung der durchgeführten Hafenstaatenkontrollen für den Berichtszeitraum 2006 wird festgestellt, dass der Prozentsatz von Mängeln in der MARPOL-Dokumentenführung (IOPP-Zertifikat, SOPEP-Plan, Öltagebuch) und in der MARPOL-Anlagentechnik nach wie vor unverändert hoch ist. Diese Mängelschwerpunkte ergaben sich auch schon bei den Auswertungen der vorhergehenden Jahre. Dieses gilt sowohl für die Kontrollen im Bereich der Ostsee als auch für die Kontrollen in den Nordseehäfen.

So ergaben sich insbesondere Mängel in der Dokumentierung von Eintragungen im IOPP-Zertifikat, ausgestellt durch den Flaggenstaat oder die jeweilige Klassifikationsgesellschaft des Schiffes, welche im Auftrag des Flaggenstaates die Zeugnisse ausstellen. Im Wesentlichen sind hier Mängel wie fehlende bzw. falsche Tankbezeichnungen und Tankinhalte, fehlerhafte Angaben zur Entöleranlage und deren Elektroneinrichtungen nach Neuinstallationen, sowie ungenaue Angaben zu den Verbrennungsanlagen zu nennen.

Unvollständige Unterlagen

Die Vollständigkeit der SOPEP-Unterlagen an Bord wurde ebenfalls häufig bemängelt. Hauptmangelpunkte sind die nach IMO-EntschlieÙung MEPC.54(32) in MARPOL 73/78, Regel 26 geforderten Schiffsplanunterlagen, welche nicht vollständig vorhanden bzw. nach Anlagenmodifizierungen nicht aktualisiert worden sind, und die "Nationalen Kontaktlisten", die veraltet an Bord vorgefunden werden.

Die während der Hafenstaatenbesichtigungen kontrollierten Öltagebücher belegen, dass die geforderte Nachweisführung gemäß MARPOL 73/78, Regel 20 der durchgeführten Umpumpoperationen von Bilgenwasser und Ölschlamm durch das zuständige Bordpersonal ungenau dokumentiert bzw. nicht erbracht wird. Dazu gehört auch die Entwässerung von Schlamm tanks über offene Trichterstrecken. Dieses führt häufig zum Nachweis von Fehlmengen an Ölschlamm, welches zunehmend Sanktionen durch die Wasserschutzpolizei gegenüber der Schiffsleitung nach sich zieht.



Aufmerksame Kontrolle der Ölleitungen

Mangelnde Wartung der Entöleranlagen

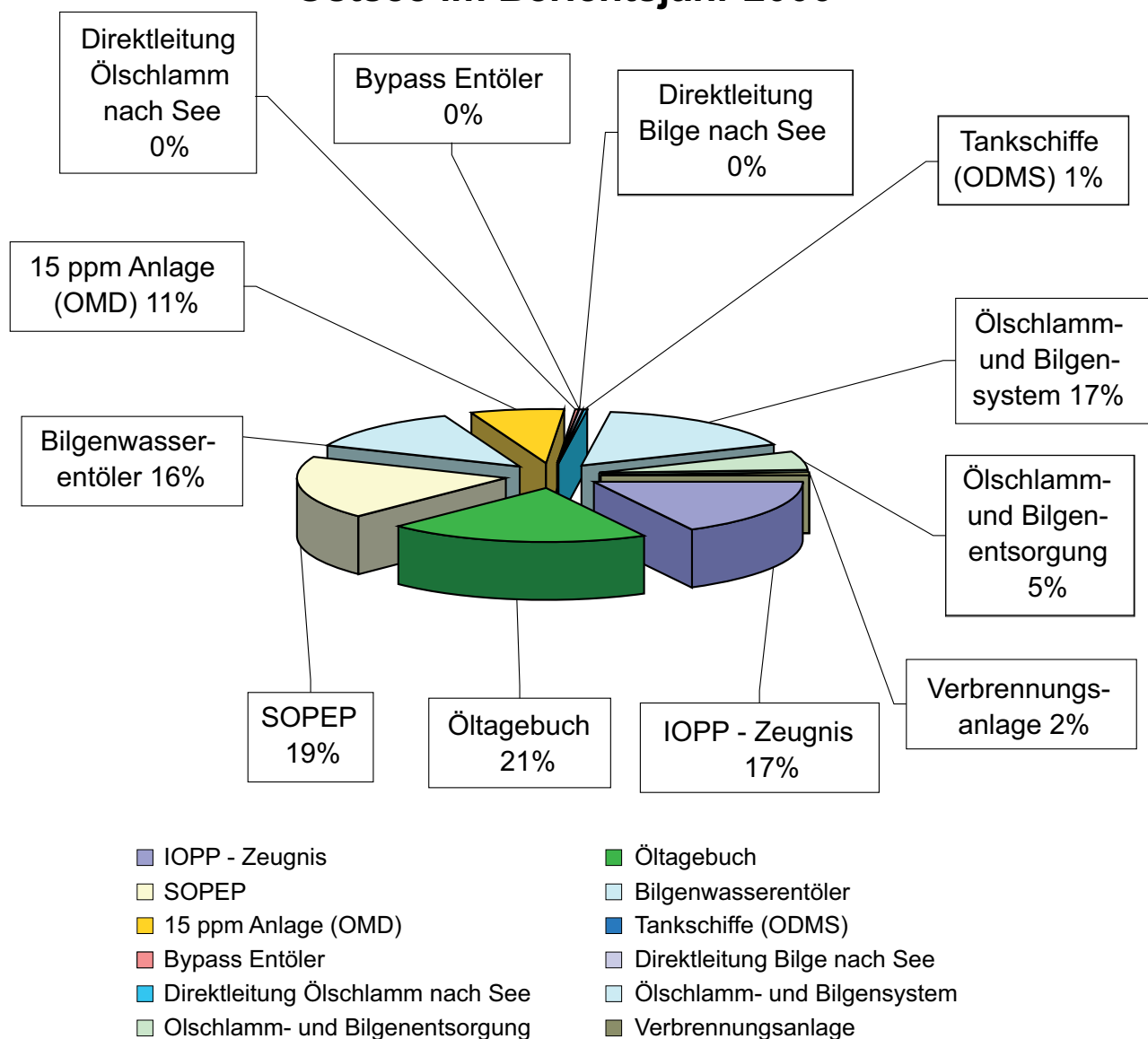
In der Rubrik „MARPOL-Anlagentechnik“ ist auffällig, dass die technische Verfügbarkeit und Einsatzbereitschaft der Bilgenwasserentöleranlagen und der 15ppm-Ölgehalt-Messanlagen durch mangelnde Wartung bzw. Kontaminierung durch Ölschlamm sich nicht signifikant verbessert hat. Diese Mängelermittlung begründet in der Regel die Erteilung eines Auslaufverbotes. Es ist anzunehmen, dass durch die neue Generation der 15 ppm Bilgenwasserentöler, welche ab dem 1. Januar 2005 an Bord installiert werden und nach der EntschlieÙung MEPC.107 (49) baumustergeprüft sein müssen, sich diese Situation in den nächsten Jahren verbessern wird.

Ein weiteres Problem begründet sich in der Tatsache, dass nach wie vor auf vielen kontrollierten Seeschiffen das Bilgenwasser-Lenzsystem mit dem Ölschlammssystem verbunden ist, was zur Folge hat, dass bei geringer Schlamm tankkapazität die vorhandenen Bilgenwasserhaltetanks als zusätzliche Schlamm tanks genutzt werden. Des Weiteren kommt es durch diese Rohrleitungsverbindungen zur hochviskosen Verschlammung der Bilgenwasserentöleranlagen. Aus diesem Grund mussten im Berichtszeitraum 2006 auf 20 Schiffen Zwangsentsorgungen der Ölschlamm- und Bilgenwassertanks sowie Reinigungen und Grundinstandhaltungen an den Bilgenwasserentöleranlagen gefordert werden. Dieses war im Vorjahr 2005 bei 26 Schiffen der Fall. Gemäß MEPC/Circ.235, Pkt.7.4 der IMO gilt für Seeschiffe mit Kiellegung nach dem 1. Januar 1992 bei Vorhandensein von Bilgenwasserhaltetanks die Pflicht der Trennung des Ölschlamm systems vom Bilgenwassersystem.

Auf älteren Seeschiffen, auf denen die Forderung der Systemtrennung international nicht zwingend vorgeschrieben ist, müssen von Seiten der Reedereien in Zusammenarbeit mit den Klassifikationsgesellschaften Normen erarbeitet werden, die einen sicheren Umgang gewährleisten, um den festgelegten Konzepten im Rahmen des ISM-Codes im Hinblick auf dessen Zielsetzung

und der Verhütung von Meeresumweltschäden gerecht zu werden. Um dieser Pflichtenerfüllung der Reedereien für den Schiffsbetrieb besser Rechnung tragen zu können, werden auf vielen Seeschiffen Rohrleitungsmodifikationen zwischen dem Bilgenwasser- und Ölschlamm-system unausweichlich bleiben.

MARPOL-Mängel im Bereich von Nord- und Ostsee im Berichtsjahr 2006



Schiffe mit MARPOL-Mängeln (Nord und Ostseeküste/nur Ostseeküste)

| Anzahl kontrollierter Schiffe | Festgestellte Mängel | Nord- u. Ostseeküste | | nur Ostseeküste | | | | | |
|--|--|----------------------|-------|--------------------------|------|--------|------|--------------------------|------|
| | | (2005) | 2006 | (2005) | 2006 | | | | |
| | | (1.728) | 1.749 | (327) | 340 | | | | |
| | | (400) | 362 | (60) | 46 | | | | |
| Art der Mängel | Grund der Beanstandung | Anzahl | | Schiffe mit Mängeln in % | | Anzahl | | Schiffe mit Mängeln in % | |
| | | (2005) | 2006 | (2005) | 2006 | (2005) | 2006 | (2005) | 2006 |
| Öltagebuch | fehlende/falsche Tankeintragungen/ Führung gemäß „Code“ Schlammfehlmengen | (91) | 74 | (22,8) | 20,4 | (14) | 8 | (23,3) | 17,4 |
| Bilgenwasserentöler | mit Schlamm/Öl zugesetzt innen reinigen, Filterwechsel notwendig, Materialschäden, illegale Flanschanschlüsse usw. | (48) | 46 | (12) | 12,7 | (11) | 7 | (18,3) | 15,2 |
| 15 ppm-Anlage | defekte Magnetventile, Ölablaß- / 3-Wegeventil defekt, Bypass an der Anlage, Elektronik defekt, usw. | (22) | 27 | (5,5) | 7,5 | (7) | 4 | (11,7) | 8,7 |
| Bypass am Bilgenwasserentöler | | (1) | – | (0,3) | – | (–) | – | (–) | 0 |
| IOPP-Zeugnis/ Anhang | fehlende/falsche Eintragungen durch die Klassifikationen / Flaggenstaaten | (75) | 62 | (18,8) | 17,1 | (16) | 14 | (26,7) | 30,4 |
| Verbrennungsanl. defekt, illegale Anlagen an Bord | | (7) | 3 | (1,8) | 0,8 | (–) | – | (–) | – |
| Schlamm- mit Bilgenlenz- system verbunden, direkt von Pumpe nach Pumpe, illegale Leitungen und Anschlüsse (Blindflansche) usw. | | (64) | 59 | (16) | 16,3 | (2) | 3 | (3,3) | 6,5 |
| Schlamm- und Bilgenent- sorgung angewiesen | Bilgen / Tanks reinigen | (26) | 20 | (6,5) | 5,5 | (3) | 1 | (5) | 2,2 |
| SOPEP | (nicht geprüft/nicht vorhanden/ nicht aktualisiert) | (56) | 68 | (14) | 18,8 | (7) | 8 | (11,7) | 17,4 |
| ODMS defekt, | Bypass vorhanden, usw. | (3) | 1 | (0,8) | 0,3 | (–) | – | (–) | 0 |
| Direktleitung von Bilge nach See | | (2) | 1 | (0,5) | 0,3 | (–) | – | (–) | 0 |
| Direktleitung Schlamm- system nach See | | (5) | 1 | (1,3) | 0,3 | (–) | 1 | (–) | 2,2 |

International Safety Management (ISM)

Die neun ausgebildeten Auditoren (ab Frühjahr 2007 sind es zehn) haben die für das Jahr 2006 definierten Ziele gut erreicht. Als Weiterbildungsmaßnahme absolvierten sie unter anderem den Lehrgang zum Ship Security Officer (SSO) und Company Security Officer (CSO). Die Auditoren der See-BG werden regelmäßig durch interne Rundschreiben über neue Entwicklungen, Schwerpunkte und Aktivitäten zum Thema sichere Schiffsbetriebsführung informiert.

Die Auditberichte der vergangenen Jahre zu den Betrieben und Schiffen, die dem ISM-Code unterliegen, wurden wie geplant in die Datenbank eingestellt. Die Auditoren der See-Berufsgenossenschaft haben über das Internet Zugriff auf diese Datenbank.

Auditierungen und Auditbegleitung

| Auditierungen 2006 | | | | | |
|--------------------|---------------|----------------|----------------|------------|-----------------|
| | Gesamt Audits | Renewal Audits | Initial Audits | Pre Audits | Zusätzl. Audits |
| Office | 140 | 25 | 2 | 4 | 5 |
| Schiff | 236 | 103 | 42 | 38 | 10 |

| Auditbegleitung 2006 | | | |
|----------------------|--------|-----------|----------------|
| | Gesamt | Begleitet | Abdeckungsgrad |
| Office | 140 | 78 | 56 % |
| Schiff | 236 | 60 | 25 % |

Im Inland verläuft die Begleitung von Audits in Unternehmen und auf den Schiffen hinsichtlich Quantität und Qualität äußerst zufriedenstellend. In 15 Fällen wurden Überprüfungen im Ausland begleitet, in neun Fällen kam es aus besonderem Anlass zu einer außerordentlichen Flaggenstaatsbesichtigung. Der Bedarf nach Begleitungen im Ausland steigt weiter, allerdings sind diese wegen des hohen Reiseaufwands und der kurzfristigen Terminverschiebungen nicht ganz unproblematisch. Die Ergebnisse der Auditbegleitungen unterstreichen die Relevanz der Maßnahmen und die Erfordernis, diese Besichtigungen weiter auszubauen.

Festhaltungen und externe Meldungen wurden aufgenommen und zielgerichtet bearbeitet. Auf die Festhaltungen deutscher Schiffe im Ausland konnte die See-Berufsgenossenschaft oft nur zeitverzögert reagieren, da die Information über die Festhaltung häufig erst dann eintrifft, wenn das Schiff bereits wieder freigelassen ist.

Umfassende Information

Im Frühjahr 2006 erhielten die anerkannten Organisationen (RO) und die Unternehmen die flaggenstaatlichen Grundsätze und die „Flag State Requirements“. Sie enthalten eine Übersicht über die besonderen Anforderungen an Safety Management Systeme und an die Überprüfungen der Betriebe mit Schiffen unter deutscher Flagge.

Neun ISM-Circulars fassen Richtlinien, Empfehlungen und Informationen zusammen. Die Rundschreiben und Anhänge stehen auf der neu eingerichteten ISM-Seite der See-BG-Homepage zum Download bereit. Dieser neue Service findet großen Anklang. Die Überprüfung und die Implementierung der Safety Management Systeme befindet sich auf dem geplanten Weg. Prüfungen der Systeme wurden hauptsächlich anlassbezogen durchgeführt.

Mehr Sicherheit durch Kontrollen des Flaggenstaats

Die Überwachung der Umsetzung des ISM-Code ist gut angelaufen und wird von Reedern und ROs größtenteils angenommen. Die „Flag State Requirements“ und die Rundschreiben der See-Berufsgenossenschaft sind hierbei eine gute Hilfe, die vor allem die Reedereien schätzen und akzeptieren. Die Rundschreiben werden in Zukunft im Zuge der nationalen Umsetzung des ISM-Code in deutsch und englisch herausgegeben.

Fazit: Die See-Berufsgenossenschaft stellt bei überschaubaren Kosten sicher, dass die Unternehmen ihrer Eigenverantwortung zur sicheren Schiffsbetriebsführung und zur Einhaltung der internationalen und nationalen Vorschriften nachkommen.

Internationale Übereinkommen

See-Berufsgenossenschaft als Berater des Verkehrsministeriums bei der IMO

Auch im Jahre 2006 waren die Mitarbeiter der Schiffssicherheitsabteilung als Berater für das Bundesverkehrsministerium tätig und nahmen hierzu an Sitzungen der IMO-Ausschüsse teil. Die See-Berufsgenossenschaft ist in Deutschland für die Umsetzung und Überwachung der internationalen Richtlinien zuständig.

Die International Maritime Organization (IMO) mit Sitz in London wurde 1948 als Unterorganisation der Vereinten Nationen gegründet. Sie hat die Aufgabe, internationale und völkerrechtlich verbindliche Regelungen zur Verbesserung der Sicherheit der Seeschifffahrt und zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Seeschiffe zu erarbeiten.

Sicherheit und Umweltschutz

Die wichtigsten internationalen Übereinkommen zu Sicherheit und Umweltschutz sind:

- ▶ Safety of life at sea (SOLAS): Übereinkunft der seefahrenden Nationen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See,
- ▶ Marine Pollution (MARPOL): Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe.

Die See-Berufsgenossenschaft übernimmt im Auftrag des Ministeriums folgende Aufgaben:

- ▶ Zertifizierung und Überwachung des International Safety Managements (ISM-Code),
- ▶ Hafenstaatkontrollen/Port State Controls (PSC),
- ▶ Überwachung des MARPOL-Übereinkommens,
- ▶ Überwachung der Schiffssicherheitsstandards nach SOLAS.

Vertreter der See-Berufsgenossenschaft haben als Mitglied der deutschen Delegation an mehreren Haupt- und Unterausschüssen teilgenommen, über deren Arbeit hier kurz berichtet wird.

Marine Environmental Protection Committee (MEPC)

Der Umweltausschuss tagte im Jahre 2006 zweimal, vom 20. bis 24. März 2006 sowie vom 9. bis 13. Oktober 2006 jeweils in London. Wesentliche Ergebnisse dieser beiden Sitzungen waren die Entwicklung verbindlicher Vorschriften für eine umweltgerechte Entsorgung von Schiffen. Vor dem Hintergrund der derzeit üblichen Abwrackpraxis – überwiegend an den Stränden von Indien, Pakistan und Bangladesch – soll eine „Recycling Konvention“ den umweltgerechten Rückbau von Schiffen nach heutigen technischen Standards und unter Berücksichtigung von Grundstandards im Arbeits- und



Umweltschutz sicherstellen. Es ist beabsichtigt, diese neuen Regelungen auf einer Diplomatischen Konferenz Ende 2008 oder Anfang 2009 zu verabschieden.

Des Weiteren berieten die internationalen Fachleute in einzelnen Arbeitsgruppen darüber, wie die Einleitung von fremden Organismen im Ballastwasser reduziert werden könne sowie über weitere Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung, mit dem Ziel, auch die Reduzierung der CO₂ Emissionen durch Schiffe mit einzubeziehen.

Auf der Sitzung im Oktober 2006 wurde mit der Entschließung MEPC.159(55) ein neuer Prüfstandard für Abwasseraufbereitungsanlagen (Schiffskläranlagen) verabschiedet. Dieser gilt verbindlich für alle Neuinstallationen solcher Anlagen ab dem 1. Januar 2010. Die Schiffssicherheitsabteilung hat hierzu im Vorwege in den entsprechenden Arbeits- und Korrespondenzgruppen ihre Expertise insbesondere bei der Baumusterprüfung dieser Anlagen einfließen lassen. Hierbei wurden alle Erfahrungen über mögliche Fehlfunktionen dieser Anlagen, die speziellen Anforderungen des Schiffsbetriebes sowie auch die Verbesserungsvorschläge durch die deutschen Hersteller aufgenommen und entsprechend berücksichtigt.

Als wesentliche Neuerungen sind hierbei zu nennen:

- ▶ verringerte Einleitwerte von Koliformen, Keimen und Bakterien,
- ▶ reduzierte Einleitung von Schwebstoffen,
- ▶ Berücksichtigung von Wechselbelastungen der Anlage bei der Prüfung
- ▶ Einleitgrenzwerte für Chlorrückstände

Alle Hersteller dieser Anlagen, die von der See-Berufsgenossenschaft Zulassungen haben, wurden umgehend informiert, um mit den notwendigen Planungen für die neuen Baumusterprüfungen beginnen zu können. Weitere Informationen hierzu gibt die Schiffssicherheitsabteilung.

Design and Equipment (DE)

Der Unterausschuss Design and Equipment tagte vom 20. bis 24. Februar 2006. Die See-Berufsgenossenschaft war bei diesen Tagungen nicht vertreten.

Der Themenkomplex Rettungsmittel wurde aufgrund der Überlastung des Unterausschusses Design and Equipment ausgegliedert und beim Unterausschuss Fire Protection behandelt. Die See-Berufsgenossenschaft hat hier teilgenommen.

Die See-Berufsgenossenschaft hat sich dafür eingesetzt, dass die SOLAS-Regel, III, 20.4.1 und 4.2, Umkehren der Bootsläufer bei Rettungsbooten nach höchstens 30 Monaten in Verbindung mit der vierjährigen Erneuerung bei Wegfall der Läuferumkehr, ersatzlos gestrichen wurde. Falls es vorher keine Beschädigung gab, müssen die Bootsläufer jetzt spätestens alle fünf Jahre ausgetauscht werden.

Eine Empfehlung zur Gestaltung von Betriebs- und Wartungshandbüchern für Rettungsbootssysteme wurde verabschiedet. Die Hersteller müssen die dort aufgeführten Erläuterungen und Inhalte zukünftig in ihre Handbücher aufnehmen.

Es wurde eine Zusammenfassung von vier einzelnen Empfehlungen zu einem neuen MSC. 1/Circular 1206 mit Annex 1 und Annex 2 beschlossen, das ab Juli 2006 als verbindlich gilt. Die bereits bestehende Wartungsempfehlung MSC. 1/Circ. 1093 für regelmäßige Instandhaltung, Inspektion, Wartung von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und unter Last auszulösenden Vorrichtungen wurde inhaltlich nicht geändert, sondern als Annex 1 des neuen MSC. 1/ Circ. 1206 – mit verbindlichem Charakter – überführt. Allerdings wurde auf der 82. MSC – Sitzung in Istanbul die Verbindlichkeit des Circulars zurückgenommen.

Um Unfälle mit Freifallrettungsbooten zu vermeiden, wurde eine sofortige Änderung zur Umsetzung der vorgeschriebenen Übungen mit Freifallbooten entwickelt.



Praxistest: Neues Rettungssystem zur Bergung von Personen aus dem Wasser

Eine Anpassung der Einsatzkriterien und Aufstellungshöhen für Überlebensfahrzeuge im Rahmen der SOLAS Definitionen konnte nicht abschließend geklärt werden und wurde an den Unterausschuss Stability, Loadlines and Fishing Vessel (SLF) zur weiteren Erörterung gegeben. Zu SLF 49 wurde von Deutschland ein Papier eingereicht. Auch dieser Themenkomplex wird erneut bei DE 50 im März 2007 behandelt werden müssen. Außerdem diskutierte man geeignete Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen mit Rettungsbooten und Rettungsmittelrichtungen. Dieses Aufgabenfeld ist nicht abgeschlossen und wird bei DE 50 im März 2007 weiterhin zu behandeln sein.

Bulk, Liquids and Gases (BLG)

Die Besprechungen im Unterausschuss für flüssige Massengüter und Gase fanden vom 3. bis zum 7. April 2006 statt.

Auf der Tagesordnung stand wie in jedem Jahr die Beurteilung der Gefährdung, die flüssige Massengüter und Tankreinigungszusätze für Sicherheit und Umwelt darstellen.

Außerdem wurde über folgende Themen beraten:

- ▶ Einführung gemeinsamer Richtlinien zur Ballastwasserkonvention 2004,
- ▶ Einführung von Richtlinien für gasbetriebene Schiffe,
- ▶ Entwicklung von Sicherheitsdatenblättern (MSDS – material safety data sheets) für alle Arten von Tankladungen mit giftigen Eigenschaften,
- ▶ Verringerung der Luftverschmutzung durch Schiffe durch technische Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂, NO_x und SO₂.

Stability, Loadlines and Fishing Vessel (SLF)

Vom 24. bis 28. September 2006 fand in der IMO-Zentrale in London die 49. Sitzung des Unterausschusses für Stabilität, Freibord und Fischereifahrzeuge statt. Es waren 59 IMO-Mitglieder und 15 weitere Beobachter von assoziierten Staaten, Regierungs- und Nichtregierungsorganisationen vertreten. Themen der Beratungen waren u.a. Erläuterungen zum harmonisierten Kapitel II-1 des SOLAS-Übereinkommens, die Überarbeitung des Codes über die Intakt-Stabilität, die Überarbeitung der Richtlinie für Offshore-Versorgungsschiffe, die Sicherheit von Fahrgastschiffen, die Sicherheit von kleinen Fischereifahrzeugen sowie die Vermessung von Open-Top Containerschiffen.

Sicherheit von Fahrgastschiffen

Die Leckstabilitätsarbeitsgruppe erörterte die von MSC

81 bereits angenommenen SOLAS Ergänzungen zu einer ganzheitlichen Bewertung zukünftiger Fahrgastschiffe. Dabei standen die Fragen zum Konzept „return to port“ im Mittelpunkt. Das Konzept basiert auf der Überlegung, dass das havarierte Schiff selbst das beste Rettungsboot ist. Deswegen müsste bei der Konstruktion künftiger Passagierschiffe eine zusätzliche Stabilitätsreserve vorgesehen werden. Im Hinblick auf das noch nicht in Kraft getretenen neuen SOLAS Kapitel II-1 konnte sich der Unterausschuss jedoch nicht dazu entschließen, dieses Sicherheitskonzept weiter zu verfolgen.

Explanatory Notes zu SOLAS-Kapitel II-1, Teil A, B und B-1

Der Bericht der Korrespondenzgruppe wurde einvernehmlich angenommen. Die erneut eingerichtete Arbeitsgruppe erhielt den Auftrag, auf Basis des Reports der Korrespondenzgruppe und unter Berücksichtigung der zu diesem Thema eingereichten Unterlagen den Text der ersten „Explanatory Notes“ weiterzuentwickeln. Es wurden „Interim Explanatory Notes“ erarbeitet. Der erreichte Zwischenstand, der noch nicht alle erforderlichen Bestimmungen des Kapitels II-1 umfasst, gilt als wichtige Grundlage für die Schiffbauindustrie, die die Bestimmungen für die Schiffskonstruktion bereits nutzen kann.

Harmonisierung von Leckstabilitätsanforderungen bei anderen IMO-Instrumenten

Die Arbeitsgruppe konnte zu den folgenden Punkten einvernehmlich Ergebnisse beschließen, die durch den Unterausschuss bestätigt wurden:

- ▶ Harmonisierung des INF-Code (Internationaler Code für die sichere Beförderung von verpackten bestrahlten Kernbrennstoffen, Plutonium und hochradioaktiven Abfällen mit Seeschiffen) Class INF 1 und Class INF 3 Schiffe,
- ▶ Die Fußnote zu SOLAS II-1/4.1 erhält mit Bezug auf die Internationale Freibord-Konvention eine Ergänzung.



Alle Seeschiffe sind zum Schutz der Meeresumwelt verpflichtet

Intakt-Stabilität

Der bisherige Entwurf der überarbeiteten Intakt-Stabilitäts-Richtlinie wurde nach Diskussion in der Arbeitsgruppe in sechs Punkten modifiziert. Zu den einzelnen Modifikationen konnte noch kein Einvernehmen erzielt werden. Zum Thema Intakt-Stabilität wurde erneut eine Korrespondenzgruppe eingesetzt.

Vermessung von Open-Top Containerschiffen

Der Unterausschuss entschied, dass die Bestimmungen für die Vermessung von Open-Top Containerschiffen nicht durch Zirkular und Protokoll, sondern durch eine Resolution des Schiffssicherheitsausschusses MSC beschlossen werden sollten. Der von einer redaktionellen Arbeitsgruppe verfasste Entwurf einer MSC-Resolution wurde vom Unterausschuss bestätigt und zur Annahme an MSC weitergeleitet.

Sonstiges

Am Rande der SLF-Sitzung fand eine informelle Sitzung der Mitgliedstaaten des Stockholmabkommens statt, deren Ziel es war, aus technischer Sicht einzuschätzen, ob das Stockholmabkommen im Hinblick auf das überarbeitete Kapitels II-1 weiterhin erforderlich bleibt.

Das Stockholmübereinkommen dient der Erhöhung der Stabilität und Lecksicherheit von neuen und vorhandenen RoRo-Fährschiffen. Technische Einzelheiten wurden ausgetauscht und ein weiterer enger informeller Kontakt auf technischer Ebene vereinbart. Die Werftindustrie braucht dringend eine Entscheidung über die Anpassung des Abkommens im Sinne des neuen SOLAS Standards.

Fire Protection (FP)

Der Unterausschuss für Brandschutz tagte Anfang des Jahres, vom 9. bis 13. Januar 2006.

Der Bericht der von Deutschland geleiteten Korrespondenzgruppe war die Grundlage weiterer Beratungen über die Sicherheit von Fahrgastschiffen. Im Vordergrund standen folgende Themen: bordseitige Sicherheitszentren, die sichere Rückkehr zu einem Hafen, das Safe-Area-Konzept und die ordnungsgemäße Evakuierung.

Die meiste Zeit nahm die Beratung über die Entwicklung einheitlicher Richtlinien für Feuerlöschsysteme ein, die in einem erneuerten FSS-Code münden sollen. Einen weiteren Arbeitsschwerpunkt bildete die umfassende Überholung des FTP-Codes.



Die Sicherheitsvorschriften der IMO verlangen regelmäßige Brandschutzübungen

Hafenstaatkontrolle

Ein Viertel der Schiffe wird besichtigt

Im Jahr 1982 beschlossen 14 europäische Staaten auf Initiative Frankreichs, in ihren Häfen Handelsschiffe unter fremder Flagge ohne Voranmeldung zu kontrollieren. Ziel des Abkommens: Die Schiffe sollten sicherer und die Meere sauberer werden. Das in Paris unterzeichnete „Memorandum of Understanding“ (Paris MOU) gilt als Erfolgsgeschichte. Die See-Berufsgenossenschaft ist in Deutschland von Anfang an im Auftrag des Bundes für die Durchführung der Hafenstaatkontrollen zuständig.

Als erste sind der Eigner bzw. der Betreiber eines Schiffes für die Sicherheit an Bord, die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Mannschaft und den Meeresumweltschutz verantwortlich. Der Flaggenstaat oder die in seinem Auftrag arbeitende anerkannte Organisation (Klassifikationsgesellschaft) kontrolliert, ob die internationalen Vorschriften eingehalten werden. An dritter Stelle steht die Hafenstaatkontrolle, die als „Second Line of Defense“ angesehen wird. Die Mitgliedsstaaten des Paris MOU verpflichteten sich, ein Viertel der Schiffe unter ausländischer Flagge, die in ihren Häfen festmachen, zu besichtigen. Diese Quote hat die See-Berufsgenossenschaft auch im Jahr 2006 mit 25,3 Prozent erfüllt.

Die Schiffe werden nach den Kriterien des Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU) und der europäischen Hafenstaatkontrollrichtlinie ausgewählt. Bei allen Schiffen findet zunächst eine Eingangskontrolle statt. Dazu gehört die Kontrolle aller Zeugnisse und Dokumente sowie eine Überprüfung der Brücke, der Aufbauten, des Hauptdecks und des Maschinenraumes. Werden dabei triftige Gründe entdeckt, die auf eine Nichterfüllung der Bestimmungen der internationalen Übereinkommen deuten, folgt eine gründlichere Überprüfung. Im Inspektionsbericht halten die Besichtigter fest, welche

Mängel behoben werden müssen. Bei schwerwiegenden Verstößen gegen die Anforderungen der internationalen Übereinkommen kann ein Schiff solange im Hafen festgehalten werden, bis die Mängel beseitigt sind.

Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen

Erstmals seit sechs Jahren hatten die Besichtigter der See-Berufsgenossenschaft 2006 mehr Grund zu Beanstandungen als im Vorjahr: Die gute Hälfte der kontrollierten Schiffe wies Mängel auf, (50,2 Prozent, Vorjahr 43,2), und 54 Schiffe mussten wegen schwerwiegender Verstöße gegen die Sicherheits- oder Umweltschutzbestimmungen festgehalten werden (Vorjahr 39).

Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen in Zahlen:

- ▶ Auf der Basiszahl von 6.045 Anläufen von individuellen Schiffen unter ausländischer Flagge wurden
- ▶ 1.531 Kontrollen durchgeführt, wobei
- ▶ 769 Schiffe Mängel aufwiesen (Vorjahr 755) und
- ▶ 54 Schiffe festgehalten wurden (Vorjahr 39).

Flaggenstaaten der festgehaltenen Schiffe:

- ▶ Niederlande 6
- ▶ St. Vincent & the Grenadines 5
- ▶ Zypern, Russische Föderation je 4
- ▶ Norwegen, Panama je 3
- ▶ Bahamas, Liberia, Litauen, Vereinigtes Königreich, Niederländische Antillen je 2
- ▶ Antigua & Barbuda, Algerien, Belize, Bulgarien, Cayman Isl., Dänemark, Estland, Frankreich, Gibraltar, Hongkong, Isle of Man, Italien, Jamaika, Nordkorea, Libanon, Malta, Marshall Islands, und Ukraine je 1



Die PSC kommt an Bord



Die Schiffspapiere werden genau geprüft



Die Besichtiger nehmen das Schiff genau unter die Lupe



Das Paris MOU gilt als Erfolgsgeschichte

Festgehaltene Schiffstypen:

| | |
|-----------------------|----|
| ▶ Trockenfrachter | 28 |
| ▶ Massengutfrachter | 14 |
| ▶ Ro-Ro-Frachtschiffe | 6 |
| ▶ Öltankschiffe | 3 |
| ▶ Containerschiffe | 1 |
| ▶ Chemikaliertanker | 1 |
| ▶ Fahrgastschiffe | 1 |

Überprüfungen gemäß europäischer Richtlinie 1999/35/EG des Rates

Für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge im regelmäßigen Liniendienst schreibt die Richtlinie jährliche Überprüfungen verbindlich fest. Die Technischen Aufsichtsbeamten der Schiffssicherheitsabteilung führten 97 (im Vorjahr 96) Inspektionen durch. Damit hat die Bundesrepublik Deutschland die Bestimmungen der Richtlinie auch im Jahre 2006 erfüllt.

Wie in den Vorjahren fanden alle Überprüfungen in Absprache und unter Beteiligung der jeweiligen Annahmestaaten statt. Entsprechend der Verteilung der Ro-Ro-Fähren sind dies hauptsächlich die maritimen Verwaltungen von Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland und Estland. Insgesamt wurden 51 Schiffe, inklusive der Neuzugänge, kontrolliert.

Hafenstaatkontrolle im Bereich des Paris MOU

Die von der deutschen Hafenstaatkontrolle festgestellte Zunahme an Mängeln und Festhaltungen bestätigt sich auch im Bereich des Paris MOU: Die Zahl der gemeldeten Mängel stieg ebenso wie die Anzahl der Festhaltungen (180 Schiffe mehr als im Vorjahr, das bedeutet ein Plus von 0,7 Prozent). Es wäre allerdings verfrüht, daraus schon eine Trendumkehr ableiten zu wollen.

Hafenstaatkontrolle im Gesamtbereich des Paris MOU:

- ▶ 13.417 Schiffe wurden überprüft (Vorjahr 13.024),
- ▶ 21.566 Kontrollen wurden durchgeführt (Vorjahr 21.302),
- ▶ 66.142 Mängel wurden festgestellt (Vorjahr 62.434),
- ▶ 1.174 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 994),
- ▶ die Festhalterate liegt damit bei 5,4 Prozent (Vorjahr 4,7 Prozent).

| Festhaltung von Schiffen im Raum des Paris MOU | | |
|--|--------|------------|
| | Anzahl | in Prozent |
| 2002 | 1.577 | 7,98 |
| 2003 | 1.431 | 7,05 |
| 2004 | 1.187 | 5,84 |
| 2005 | 994 | 4,67 |
| 2006 | 1.174 | 5,44 |

Hafenstaatkontrollen auf Schiffen ausgewählter Flaggen im Bereich des Paris MOU

| Staat | Anzahl durchgeführter Kontrollen | Kontrollen mit Mängeln | in Prozent | Anzahl kontrollierter Schiffe | Anzahl der Festhalter | in Prozent | Jahr |
|---------------------|----------------------------------|------------------------|------------|-------------------------------|-----------------------|------------|------|
| Antigua und Barbuda | 1.522 | 815 | 53,55 | 747 | 58 | 3,81 | 2006 |
| | 1.442 | 727 | 50,42 | 719 | 43 | 2,98 | 2005 |
| Bahamas | 1.203 | 595 | 49,46 | 769 | 38 | 3,16 | 2006 |
| | 1.153 | 536 | 46,49 | 734 | 28 | 2,43 | 2005 |
| Dänemark | 422 | 164 | 38,86 | 271 | 12 | 2,84 | 2006 |
| | 416 | 163 | 39,18 | 268 | 8 | 1,92 | 2005 |
| Deutschland | 432 | 166 | 38,43 | 293 | 5 | 1,16 | 2006 |
| | 410 | 135 | 32,93 | 275 | 8 | 1,95 | 2005 |
| Großbritannien | 528 | 214 | 40,53 | 374 | 6 | 1,14 | 2006 |
| | 551 | 228 | 41,38 | 368 | 8 | 1,45 | 2005 |
| Liberia | 1.077 | 476 | 44,2 | 798 | 23 | 2,14 | 2006 |
| | 1.044 | 467 | 44,73 | 733 | 30 | 2,87 | 2005 |
| Malta | 1.497 | 883 | 58,98 | 904 | 86 | 5,74 | 2006 |
| | 1.390 | 777 | 55,9 | 852 | 66 | 4,75 | 2005 |
| Niederlande | 974 | 422 | 43,33 | 552 | 28 | 2,87 | 2006 |
| | 991 | 413 | 41,68 | 557 | 20 | 2,02 | 2005 |
| Norwegen | 856 | 410 | 47,9 | 551 | 26 | 3,04 | 2006 |
| | 911 | 420 | 46,1 | 587 | 10 | 1,1 | 2005 |
| Panama | 2.451 | 1.422 | 58,02 | 1.654 | 210 | 8,57 | 2006 |
| | 2.310 | 1.231 | 53,29 | 1.558 | 155 | 6,71 | 2005 |
| Schweden | 320 | 123 | 38,44 | 211 | 1 | 0,31 | 2006 |
| | 337 | 143 | 42,43 | 218 | 1 | 0,3 | 2005 |
| Zypern | 888 | 496 | 55,86 | 550 | 34 | 3,93 | 2006 |
| | 914 | 454 | 49,67 | 573 | 26 | 2,84 | 2005 |
| Übrige | 9.396 | 5.363 | 57,08 | 5.436 | 647 | 7 | 2006 |
| | 9.433 | 5.224 | 60,36 | 5.753 | 591 | 7 | 2005 |
| Insgesamt | 21.566 | 11.549 | 53,55 | 13.110 | 1.174 | 5,44 | 2006 |
| | 21.302 | 10.918 | 51,25 | 13.195 | 994 | 4,67 | 2005 |

Bei den Mängelkategorien ist eine Abnahme in den Hauptbereichen Feuerschutz, Rettungseinrichtungen und GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System) zu verzeichnen, eine Zunahme dagegen bei MARPOL, Anhang I, Haupt- und Hilfsantrieben, Navigationseinrichtungen und Unfallverhütung (ILO 147).

Weniger Anlaufverbote

Gegen Schiffe, die bestimmte Bedingungen des Paris MOU nicht einhalten, kann ein Anlaufverbot für Häfen im Geltungsbereich des Paris MOU (Europa, Russische Föderation und Kanada) verhängt werden. Während des Berichtsjahres wurde das Verbot gegen 13 Schiffe ausgesprochen, bei vier Schiffen konnte es nach der Nachbesichtigung vor dem Ende des Jahres wieder aufgehoben werden. Die Anlaufverbote haben damit deutlich abgenommen: 2004 betraf das Verbot 35 Schiffe, 2005 waren es 27 Schiffe.

Seit der Einführung des Anlaufverbotes wurde es insgesamt gegen 189 Schiffe verhängt, davon 81 Mal, weil Schiffe einen vereinbarten Reparaturhafen nicht angelaufen hatten und 58 Mal wegen Mehrfachfesthaltungen.

Listen des Paris MOU

Flaggenstaaten, deren Schiffe besonders häufig festgehalten werden, stehen auf der schwarzen Liste des Paris MOU, die graue Liste liegt im mittleren Bereich, während die guten Flaggen mit wenig Festhaltungen auf der weißen Liste geführt werden. Um den Listenplatz zu errechnen, wird über einen Zeitraum von drei Jahren die Anzahl der Festhaltungen in Beziehung zur Anzahl der Inspektionen gesetzt.

Die schwarze Liste des Jahres 2006 umfasst 16 Flaggenstaaten, zwei weniger als 2005. Die Liste wird angeführt von der Volksrepublik Korea, Albanien, Bolivien, St. Kitts and Nevis und der Slowakei, neu auf der Liste erscheinen Belize, Marokko und St. Kitts and Nevis.

Die weiße Liste umfasst 37 Flaggenstaaten, wiederum drei mehr als im Vorjahr. Sie repräsentiert Qualitätsflaggen und wird angeführt von Großbritannien, Schweden, Finnland und China - Deutschland hielt Platz 6.



Verschmutzter Maschinenraum

Deutsche Schiffe im Spiegel der Hafenstaatkontrolle

Schiffe unter deutscher Flagge stehen im internationalen Vergleich gut da. Im Bereich des Paris MOU blieben bei 266 von insgesamt 432 Kontrollen Schiffe und Besatzungen ohne Beanstandungen, das entspricht einer Quote von 61,6 Prozent (Vorjahr 55,8 Prozent). Auch die Festhalterate verbesserte sich, nur fünf Schiffe wurden festgehalten, drei weniger als im Vorjahr.

Außerhalb des Paris MOU wurden elf weitere Schiffe unter deutscher Flagge festgehalten, so dass im Berichtsjahr der See-Berufsgenossenschaft insgesamt 16 Schiffe als festgehalten gemeldet wurden (im Vorjahr waren es 13). Die See-Berufsgenossenschaft hat die betroffenen Reedereien um Mitteilung darüber gebeten, wie diese Mängel behoben würden. In mehreren Fällen verfügte die See-Berufsgenossenschaft zusätzliche Forderungen, da die getroffenen Maßnahmen als nicht ausreichend erachtet wurden. Alle Festhaltungen wurden in den Reederei-ISM-Audits behandelt. In den „Kommentaren des Flaggenstaates“ informiert die See-Berufsgenossenschaft das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, das die Kommentare an die International Maritime Organization weiterleitet.

Gründe für Festhaltungen von Schiffen unter deutscher Flagge:

| | |
|---|---|
| ▶ MARPOL-Mängel | 8 |
| ▶ Fehlerhafte Rettungsmittel (LSA-Code) | 5 |
| ▶ STCW-Mängel | 4 |
| ▶ Brandschutzmängel (SOLAS, Kap. II-2) | 3 |
| ▶ Ungültige Zeugnisse (SOLAS, Kap. I) | 2 |
| ▶ ISM-Mängel (SOLAS, Kap. IX, ISM-Code) | 1 |

Kampf gegen Umweltsünder

Die „Concentrated Inspection Campaign“ (CIC) lief vom 1. Februar bis zum 30. April 2006. Zweck dieser CIC war die Überprüfung von an Bord installierten Entöler-einrichtungen gemäß MARPOL 73/78, Anhang I, Regeln 16 und 17. Weiterhin wurde überprüft, ob die Systeme funktionsfähig waren, ob Ölschlamm und Bilgewasser an Land abgegeben worden waren und ob Incineratoren oder Hilfskessel für die Verbrennung von Ölschlamm geeignet sind.

Während der CIC wurden 4.614 Schiffe im Bereich des Paris MOU kontrolliert, davon mussten 128 wegen schwerwiegenden Verstößen festgehalten werden.



Verdreckte Sanitäranlagen



Öl in der Außenbordsleitung

Ergebnisse im Einzelnen:

- ▶ in 128 Fällen wurden illegale Bypässe im Maschinenraum gefunden,
- ▶ in 86 Fällen existierten illegale Verbindungen nach außenbords,
- ▶ in 161 Fällen war der 15ppm Alarm nicht justiert oder nicht betriebsbereit,
- ▶ in 130 Fällen war das 3-Wegeventil nicht funktionsfähig,
- ▶ in 103 Fällen entsprach der Entöler nicht den MARPOL-Anforderungen,
- ▶ in 361 Fällen konnte kein Nachweis erbracht werden, dass Ölschlamm abgegeben oder im Incinerator verbrannt worden war,
- ▶ in 47 Fällen war die Kapazität der Ölschlamm/Bilgewaterhaltetanks nicht ausreichend für die geplante Reise.

Neue Entwicklungen im Paris MOU

Litauen, Malta und Zypern wurden vom 39. Hafenstaatkontrollausschuss in Nantes als neue Vollmitglieder aufgenommen. Damit zählt das Memorandum 25 Mitglieder. Sowohl Malta als auch Zypern haben durch eine sorgfältige Überwachung der Schiffe in ihren Flotten eine Position auf der weißen Liste des Paris MOU erreicht. Bulgarien und Rumänien stehen als Vollmitglieder für das Jahr 2007 an.

Die Entwicklung des „New Inspektion Regime“ (NIR) hat 2006 gute Fortschritte gemacht. Vor allem wurde die Entwicklung der Inspektionsmatrix vorangetrieben, mit der eine weitere Harmonisierung der Inspektionstiefe auf verschiedenen Schiffstypen erreicht werden soll. Im Wesentlichen ist damit die Entwicklung des NIR abgeschlossen. NIR ist vollständig in die Hafenstaatkontrollrichtlinie integriert worden, die zur Zeit von den europäischen Institutionen geändert wird. Es wird jetzt erwartet, dass NIR und die geänderte Richtlinie zum 1. Januar 2011 in Kraft treten.

Parallel zum NIR wird von der European Maritime Agency (EMSA) und Paris MOU an der Entwicklung eines neuen Informationssystems (NIS) gearbeitet, das die jetzige Datenbank SIRENaC 2000 ablösen soll. Nach umfangreichen Tests wird NIS zusammen mit NIR in der Hafenstaatkontrolle eingeführt.

Neue internationale Übereinkommen und die Weiterentwicklung der bestehenden Regeln bewirken ständig steigende Anforderungen an die Hafenstaatkontrolle. Aus diesem Grunde wird das Aus- und Weiterbildungssystem des Paris MOU gegenwärtig neu strukturiert. Zusätzlich zu dem bestehenden System wird in Kooperation mit der EMSA eine völlig neue Trainingspolitik entwickelt. Diese wird alle Aspekte der Aus- und Weiterbildung umfassen und eine gemeinsame Befähigungsnorm für neu eingestellte und bereits erfahrene Inspektoren enthalten. Teil dieser Politik ist die Entwicklung umfangreicher Fernlehrmodule sowie eines elektronischen Referenzsystems, das alle internationalen Übereinkommen umfasst.



Rettingsboot in desolatem Zustand

Prüf- und Zertifizierungsstelle

Einheitliches Sicherheitsniveau in der Europäischen Union

Die See-Berufsgenossenschaft ist die einzige in Deutschland zuständige Stelle, um Rettungsmittel, Brandschutzmaterialien und Brandschutzausrüstungen sowie Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung zu zertifizieren. Grundlage für diese Tätigkeit ist eine Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft, die 1999 in Kraft getreten ist. Sie soll den freien Handelsverkehr mit Schiffsausrüstungen sicherstellen und dabei ein einheitliches Sicherheitsniveau innerhalb der Europäischen Union garantieren. Heute kann deshalb eine Ausrüstung, die von der benannten Stelle eines EU-Mitgliedsstaates zertifiziert wurde, auf jedem Schiff, das die Flagge eines EU-Mitgliedsstaates führt, ohne erneute Prüfung verwendet oder eingebaut werden.

Seit die See-BG vor acht Jahren vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Prüf- und Zertifizierungsstelle ernannt wurde, ist die Nachfrage nach Zertifizierungen kontinuierlich gestiegen. Vor allem beim Brandschutz und den EG-Baumusterprüfbescheinigungen sind die Fachleute aus dem Seehaus gefragt. Einen weiteren Aufgabenschwerpunkt bildet die Zulassung für Rettungsmittel: Bereits 215 unterschiedliche Typen wurden seit dem Inkrafttreten der Schiffsausrüstungsrichtlinie zugelassen.

Brandschutz : Neue Produkte auf dem Prüfstand

Jahr für Jahr erhalten neue Produkte für Brandschutz und Rettungsmittel eine Zulassung der See-Berufsgenossenschaft (siehe Tabelle). Als Beispiel für die Vielfalt des Spektrums sei hier ein neuartiger Schutzanzug genannt, der gleichzeitig vor Chemikalien und Hitze schützt. Der



Feuerschutzanzug „Silverflash“

Anzug „Silverflash“ der Firma Tesimax ist bereits weltweit bei Landfeuerwehren im Einsatz, im Berichtsjahr wurde die Zulassung für den Gebrauch auf Seeschiffen vorbereitet. Vor allem bei Bränden im Ladungsbereich, wo mit Freisetzung von Gefahrgut oder toxischen Brandgasen gerechnet werden muss, schützt ein solcher Anzug die Besatzung. Denn die traditionellen Hitzeschutzanzüge an Bord bieten bei der Rettung, Abbergung von Verletzten oder Erkundung des Brandgebiets keinen Chemikalienschutz, während die typischen Chemikalienschutzanzüge nicht vor Wärmestrahlung, Verbrennen oder Verbrühen bewahren.

Rettungsmittel: Spezialisten für Freifallboote

Besonders bei der Typenprobung und Zulassung von Rettungs- und Bereitschaftsbooten, Rettungsflößen, Evakuierungsrutschensystemen, Rettungswesten und -ringen sowie pyrotechnischen Signalmitteln hat die See-Berufsgenossenschaft große Erfahrung. Die Experten der „zulassenden Stelle“ in Hamburg sind weltweit anerkannt.

So werden zum Beispiel die Boote der führenden Bootshersteller Ernst Hatecke und Fassmer aus Deutschland

EG-Baumusterprüfbescheinigung/U.S. Coastguard (USCG) Zulassungen für Brandschutz

| Gegenstand (Auswahl) | Neuzulassung | Neuzulassung + USCG | Verlängerung | Verlängerung + USCG |
|--|--------------|---------------------|--------------|---------------------|
| Zulassungen von Sachkundigen zur Prüfung von Feuerlöschern | 56 | – | – | – |
| Trennflächen | 3 | 11 | 5 | 17 |
| Feuerlöscher, tragbar | 15 | – | 23 | – |
| Isolierwerkstoffe, nicht brennbar | – | 26 | 1 | 7 |
| Beschichtungen, schwer entflammbar | – | 19 | – | 2 |
| Anstrichmittel, schwer entflammbar | – | 17 | 3 | 1 |
| Vorhangstoffe und Tischdecken, schwer entflammbar | 20 | – | – | – |
| Pressluftatmer / Pressluftatmerserien | 6 | – | – | – |
| Brandschutzausrüstung: Feuerwehrhelm | 1 | – | 2 | – |
| Gasanalyse- und Gasspürgeräte | 14 | – | – | – |
| Feuerschutztüren | – | 1 | 1 | 1 |

Außerdem wurden 39 allgemeine Nachträge zu bestehenden Zulassungen und 13 US Coast Guard Zulassungen für verschiedene EG-Baumusterprüfbescheinigungen erstellt.

EG-Baumusterprüfbescheinigung (Modul B) für Rettungsmittel

| Gegenstand (Auswahl) | Anzahl 2006 |
|---|-------------|
| Neu ausgestellte oder verlängerte EU-Baumusterprüfbescheinigungen | 32 |
| Rettungsboote | 7 |
| Bereitschaftsboote | 1 |
| schnelle Bereitschaftsboote | 7 |
| Aussetzvorrichtungen | 9 |
| Rettungsflöße | 1 |
| Schiffsevakuierungsanlagen | 1 |
| Heißhaken für Rettungs- oder Bereitschaftsboote | – |
| Rettungswesten | – |
| Rettungsringe | – |
| Mann-über-Bord-Signal | 2 |
| Leinenwurfgeräte | 1 |
| Rauchsignale | 2 |
| Handfackeln | 1 |
| Allg. Nachträge zu bestehenden Zulassungen | 9 |

sowie Norsafe aus Norwegen von der See-Berufsgenossenschaft zugelassen. Diese Hersteller produzieren weltweit mehr als die Hälfte aller hergestellten Freifallboote.

Die Freifallboote von Norsafe dienen auf norwegischen Ölplattformen als Rettungsmittel der Besatzung. Eine Besonderheit sind die extremen Aufstellhöhen von bis zu 40 Metern, die dort zu berücksichtigen sind.

Im Berichtszeitraum wurden außerdem die EG-Baumustererprobungen und die MED-Zertifizierung eines neuen Chute („Rutschbahn“)-Evakuierungssystems (MES) mit Verwendung offener Rettungsflöße abgeschlossen. Dieses System des norwegischen Herstellers Brude aus Alesund hat sich vor allem bei signifikanten Wellenhöhen von weniger als 1,5 Meter und Evakuierungshöhen von bis zu 15 Metern als sehr gut handhabbare, platzsparende und zuverlässige Sicherheitseinrichtung erwiesen. (Signifikante Wellenhöhe: Die signifikante Wellenhöhe (H_3) entspricht dem Mittelwert des Drittels der höchsten Wellen ($H_{1/3}$). Siehe hierzu auch die Einteilung von Seegebieten gemäß Richtlinie 2003/25/EG für die Seegebiete der deutschen Küste.)

Anfang 2007 wurde die Zertifizierung der Firmen Jiangyin Norsafe, China und Watercraft Hellas, Griechenland, nach den Normen EN 9001:2000 und Richtlinie 96/98/EG Modul D abgeschlossen. Beide sind Hersteller von Rettungsbooten, Bereitschaftsbooten, Haken und Davits.

Meeresumweltschutz:

Abwasseraufbereitung im Zentrum

Die See-Berufsgenossenschaft informiert Hersteller, Bauwerften und Reedereien zu technischen Fragen des Meeresumweltschutzes. Auch bei ausländischen Behör-

den und Verwaltungen findet die Prüf- und Zertifizierungsstelle hohe Akzeptanz.

Wie schon im Vorjahr wurden auch im Jahr 2006 vor allem Abwasseraufbereitungsanlagen geprüft. Die Mitarbeiter der See-Berufsgenossenschaft stellten 32 Zulassungen der International Maritime Organisation (IMO) für Abwasseraufbereitungsanlagen und 31 nach der Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft (MED, Modul B) aus.

IMO- und EU-Zulassungen wurden außerdem vergeben für ein Ölgehaltsmessgerät und für zehn Bilgenwassertöler, sowie für ein Öl-Wasser-Trennschichtmessgerät.

Für die bestehenden Zulassungen im Bereich des Meeresumweltschutzes führte die See-Berufsgenossenschaft bei den jeweiligen Herstellern im laufenden Berichtsjahr 2006 eine Vielzahl von Produkt- und Überwachungsaudits durch. Auch hier verlief die Zusammenarbeit zum Nutzen von beiden Seiten sehr konstruktiv und ohne Probleme.



Rettungsmittel gehören zur Schiffsausrüstung

Personal

Weiterbildung wird groß geschrieben

Rund 400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind bei der See-Berufsgenossenschaft beschäftigt. Damit gehört das Hamburger Seehaus zu den großen Arbeitgebern in der Hansestadt, und auch in den Kundenzentren in Kiel, Bremen, Bremerhaven, Emden und Rostock haben viele Menschen einen sicheren Arbeitsplatz. Das Durchschnittsalter der Angestellten beträgt 44 Jahre. Die 242 Frauen und 185 Männer arbeiten in der Unfallabteilung, Schiffssicherheit, Krankenversicherung, Pflegeversicherung, Seemannskasse, Mitglieder- und Beitragsabteilung, im Inneren Service und im Zentralen Stab. Die Fluktuation unter den Mitarbeitern ist seit Jahren gering, nicht selten verbringt jemand mehrere Jahrzehnte seines Berufslebens im Seehaus.

Die Nachfrage nach Ausbildungsplätzen zeigt ebenfalls, dass die See-Sozialversicherung für viele junge Menschen ein interessanter Arbeitgeber ist. Mehr als 300 Bewerber konkurrierten im Jahr 2006 um die Ausbildungsplätze – drei von ihnen haben die Ausbildung zum Sozialversicherungsfachangestellten in der Fachrichtung Krankenversicherung begonnen.

Die berufliche Weiterqualifizierung zum Sozialversicherungsfachwirt haben acht Beschäftigte aufgenommen. Der Lehrgang ist berufsbegleitend angelegt und wird

nach zwei Jahren mit einer Prüfung abgeschlossen. Im Anschluss daran ist die Weiterbildung zum Sozialversicherungsbetriebswirt möglich.

Die regelmäßige Fort- und Weiterbildung der Beschäftigten gehört heute zwingend zum Selbstverständnis eines modernen Arbeitgebers. Kurse zur Vertiefung fachlicher Kenntnisse und Fähigkeiten stehen allen offen und werden vom Referat für Ausbildung und Personalentwicklung koordiniert. Zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nutzen die internen Weiterbildungsangebote, um sich neue Kenntnisse anzueignen oder ihr Wissen zu vertiefen. Ein Schwerpunkt der Nachfrage lag auch im Jahr 2006 bei den IT-Kursen, die 240 Mitarbeiter belegten.

Bei der See-Berufsgenossenschaft werden die Mitarbeiter entweder als Dienstordnungs-Angestellte (vergleichbar einem Beamtenverhältnis) oder als Tarifangestellte beschäftigt. Für diese Gruppe wurde im Jahr 2006 die Umstellung auf den neuen Tarifvertrag für den Öffentlichen Dienst (TVÖD) abgeschlossen. Dabei wurden alle bestehenden Arbeitsverträge in die entsprechende Gehaltsstufe des TVÖD übernommen, so dass kein Mitarbeiter finanzielle Nachteile zu befürchten hatte. Die Umstellung verlief insgesamt reibungslos, lediglich Einzelfälle mussten gesondert geklärt werden.



Das Seehaus an der Reimerstwierte in Hamburg

Selbstverwaltung

Reformen der Unfall- und Krankenversicherung stand im Mittelpunkt

Einen thematischen Schwerpunkt in allen Beratungen der Selbstverwaltung stellte die von der Bundesregierung geplante Reform der gesetzlichen Unfall- und Krankenversicherung dar. Die Gremien diskutierten und prüften, ob die Selbständigkeit der See-Berufsgenossenschaft erhalten werden könne oder ob eine Fusion die bessere Lösung sei. Ende März 2007 beschloss die Vertreterversammlung, dass sowohl für die See-BG als auch die See-Krankenkasse eine Fusion angestrebt werden solle. Dabei sollten nach Möglichkeit auch unter einer neuen Trägerschaft alle Dienstleistungen für Arbeitgeber und Arbeitnehmer der Seefahrt unter dem Dach des Seehauses, aber unter neuer Trägerschaft, angeboten werden (siehe dazu auch das Vorwort).

Perspektiven für die See-Krankenkasse

Die von der Bundesregierung beschlossene Gesundheitsreform wurde in der Öffentlichkeit und in Fachkreisen lange und kontrovers diskutiert. Aus den 2006 bekannten Entwürfen war bereits absehbar, dass für die See-Krankenkasse substantielle Änderungen, nämlich der Wegfall der Pflichtmitgliedschaft für Seeleute und die Öffnung für alle Versicherten, vorgesehen würden. Auf Initiative der Selbstverwaltung entwickelten die Mitarbeiter im Projekt „See-Krankenkasse 2010“ in sieben verschiedenen Projektgruppen Vorschläge und Sofortmaßnahmen, um die nötigen Voraussetzungen für den Wettbewerb zu schaffen. Ein politisch-strategischer Teilerfolg bestand in der Verschiebung des geplanten Öffnungstermins von April 2007 auf Januar 2009. Die Projektarbeit wurde gestoppt, nachdem die Entscheidung für Fusionsverhandlungen gefallen war.

Seemannskasse

Auch für die Seemannskasse wurden im Jahr 2006 verschiedene Szenarien geprüft und ein Rechtsgutachten eingeholt. Damit sollte geklärt werden, ob und wie die Selbstverwaltung auch in einer anderen Rechtsform oder unter anderer Trägerschaft die Autonomie der Seemannskasse bewahren könne. Dieses Ziel wird selbstverständlich auch bei den Fusionsverhandlungen mit Priorität verfolgt werden. Der Ausschuss Seemannskasse kümmerte sich außerdem um die Angleichung der Satzung an die aktuelle Rechtslage und schlug dabei auch einige

redaktionelle Anpassungen vor – Änderungen in Bezug auf die Leistungen der Seemannskasse wurden im Jahr 2006 nicht verabschiedet.

Finanzlage und Haushaltspläne

Die Umlage- und Jahresrechnungen der See-Sozialversicherung werden vom Haushaltsausschuss vorbereitet und anschließend in den Organsitzungen diskutiert und abgenommen. Die Finanzlage im Jahr 2006 war insgesamt zufriedenstellend. Für die See-Krankenkasse mussten die Beitragssätze leicht angehoben werden, da es erneut Ausgabensteigerungen im Leistungsbereich gab. Der Umlagesatz der Unfallversicherung konnte dagegen von 7,3 auf 6,8 Prozent gesenkt werden, weil als Folge des maritimen Bündnisses mehr Versicherte das Beitragsvolumen spürbar erhöhten. Die Verwaltungskosten sind insgesamt stabil und liegen in der Unfall- und Krankenversicherung weiter unter dem Bundesdurchschnitt, was vor allem der schlanken Personalausstattung und der effizienten Organisation zu danken ist.

Unfallverhütungs- und Schiffssicherheitsausschuss

Dieser Ausschuss bzw. der entsprechende Arbeitsausschuss behandelt alle Themen der Prävention. Der Schwerpunkt liegt auf der Unfallverhütung an Bord von Seeschiffen und Fischereifahrzeugen. Dazu werden Unfallberichte ausgewertet und wo erforderlich neue Sicherheitsmaßnahmen konzipiert und in Vorschriften umgesetzt. Im Jahr 2006 wurden als Konsequenz aus einem tödlichen Arbeitsunfall die „Sicherheitsempfehlungen beim Bedienen von Heißhaken“ herausgegeben. Weitere Merkblätter wurden überarbeitet, z. B. zum Laschen von Containern oder dem Gebrauch von Hitzeschutzanzügen.

Die Überarbeitung der Unfallverhütungsvorschriften nach europaweit gültigen Standards konnte 2006 weitgehend abschlossen werden.

Des Weiteren standen unter anderem Beratungen über die Gründung eines Fachausschusses Seeschiffahrt, über Zuschüsse zur Sicherheitsausbildung sowie die Erörterung der Kosten-Leistungs-Rechnung und Tätigkeitsnachweise der technischen Aufsichtsbeamten auf der Tagesordnung.

Anlagen

Zusammensetzung der Selbstverwaltung

Vertreterversammlung der See-Berufsgenossenschaft

| Vorsitzender | | Stellv. Vorsitzender | |
|--|--|---|--|
| Hans-Jörg Hering, Seevetal | | Prof. Werner Huth, Oststeinbek Breckling, Dr., Peter, Bad Bramstedt (in Lohnausgleichsangelegenheiten) | |
| Gruppe der Versicherten | | | |
| Mitglieder | | Stellvertreter | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Geitmann, Peter, Rostock 2. Prof. Huth, Werner, Oststeinbek 3. Seidack, Hartmut, Bremerhaven 4. Schröter, Jörg, Oederquart 5. Rachow, Prof. Dr., Michael, Kritzmow 6. Diekamp, Jutta, Ellerbek 7. Stelljes, Norbert, Bremerhaven 8. Feger, Eckhard, Geesthacht 9. Näser, Andreas, Leipzig 10. Söncksen, Jürgen, Bremen | | <ol style="list-style-type: none"> Meyer, Klaus, Bremen de Vries, Thomas, Hage Hesse, Karin, Karow Römer, Karlheinz, Hamburg Meyer, Uwe, Bremerhaven Hellmann, Johann Eck, Breklum Schubert, Dieter, Hamburg Looschen, Karl-Ernst, Brake Erbs, Bernd, Groß Meinsdorf Revens, Bernd, Ostrhauderfehn Molnar, Stefan, Lübeck Immens, Gerald, Kiel Logemann, Werner, Nordenham | |
| Gruppe der Arbeitgeber | | | |
| Mitglieder | | Stellvertreter | |
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Witzke, Haike, Rostock 2. Richter, Dr., Uwe, Rostock 3. Hering, Hans-Jörg, Seevetal 4. Bölle, Heinz, Haren 5. Meynköhn, Axel, Wyk auf Föhr 6. Dabels, Dietrich, Lübeck 7. Breckling, Dr., Peter, Bad Bramstedt 8. Kahlfuss, Norbert, Saßnitz 9. Fischer, Jürgen, Rostock 10. Lipinski, Arnold, Ritterhude | | <ol style="list-style-type: none"> Bartels, Mirko, Westergellersen Drevin, Mark, Cuxhaven Dietrich, Gabriele, Sassnitz Hansen, Claus Otto, Flensburg Deichmann, Fred, Dibbersen Gerdes, Knut, Westerholt Krüger, Sandro, Wittenförden Ebert, Ernst-Peter, Hamburg Heitmann, Dr., Jan-Thiess, Hamburg Becker, Bernd, Jork Warrings, Uwe, Neuenkirchen Voigt, Marion, Apensen Petra, Heinrich, Jork Preuß, Heinz, Heiligenhafen | |

Vorstand der See-Berufsgenossenschaft

| Vorstand der See-Berufsgenossenschaft | | |
|--|---------------------------------|--|
| Vorsitzender | | Stellv. Vorsitzender |
| Gert Hüfner, Schwarzenbek | | Jungmann, Frank, Bremen N.N. (in Lohnausgleichsangelegenheiten) |
| Gruppe der Versicherten | | |
| Mitglieder | 1. Stellvertreter | 2. Stellvertreter |
| 1. Hüfner, Gert, Schwarzenbek | Hamm, Bert-Erwin, Hamburg | Saretzki, Jan, Bad Bramstedt |
| 2. Neuwardt, Rainer, Broderstorf | Degenkolb, Dagmar, Viezen | Wolff, Wolfgang, Schlagsdorf |
| 3. Diederichs, Hark Ocke, Timmaspe | Seyer, Manfred, Lambrechtshagen | Kreller, Horst, Rostock |
| 4. Losch, Bernd, Neuengörs | Scharf, Fritz, Lübeck | Bauer, Heino, Bad Lauterberg |
| Gruppe der Arbeitgeber | | |
| Mitglieder | 1. Stellvertreter | 2. Stellvertreter |
| 1. Jungmann, Frank, Bremen | Körbelin, Carsten, Hamburg | Leonhardt, Frank, Hamburg |
| 2. Nöll, Dr., Hans-Heinrich, Hamburg | Brons, Dr., Bernhard, Emden | Peterson, Bernd, Elsdorf-Westermühlen |
| 3. v. Oertzen, Dr., Arndt-Heinrich, Hamburg | Tietjens, Hans Rudolf, Burg | Tamke, Dietrich, Jork |
| 4. Schlieker, Dr., Egon, Neuendorf/Hiddensee | Bülow, Stefan, Hamburg | Marckwardt, Lorenz, Eckernförde |

Ausschüsse

Zusammensetzung der Ausschüsse der Organe (einschließlich Schiffssicherheitssachen)

Ständiger Haushalts-, Rechts- und Satzungsausschuss der Vertreterversammlung

| Mitglieder | Stellvertreter |
|--|---|
| Geitmann, Peter, Rostock Meyer, Klaus, Bremen Näser, Andreas, Leipzig | Revens, Bernd, Ostrhauderfehn Diekamp, Jutta, Ellerbek Stelljes, Norbert, Bremerhaven |
| Braren, Rörd, Glückstadt Dabels, Dietrich, Lübeck Voigt, Marion, Apensen | Bartels, Mirko, Neu Wulmstorf Bölle, Heinz, Haren Lipinski, Arnold, Ritterhude |

Gemeinsamer Unfallverhütungs- und Schiffssicherheitsausschuss der Vertreterversammlung und des Vorstandes der See-Berufsgenossenschaft

| Mitglieder | Stellvertreter |
|--|--|
| Ferger, Eckhard, Geesthacht Huth, Prof., Werner, Oststeinbek Diederichs, Hark Ocke, Timmaspe Meyer, Klaus, Bremen Rachow, Prof. Dr., Michael, Kritzmow Geitmann, Peter, Rostock | Losch, Bernd, Neuengörs Stelljes, Norbert, Bremerhaven Seyer, Manfred, Lambrechtshagen Schröter, Jörg, Oederquart Scharf, Fritz, Lübeck Näser, Andreas, Leipzig |
| Deichmann, Fred, Dibbersen Schlieker, Dr., Egon, Neuendorf/Hiddensee Bartels, Mirko, Neu Wulmstorf Lipinski, Arnold, Ritterhude Gerdes, Knut, Westerholt Dabels, Dietrich, Lübeck | Drevin, Mark, Cuxhaven Voigt, Marion, Apensen Ebert, Ernst-Peter, Hamburg Kahlfuss, Norbert, Saßnitz Bölle, Heinz, Haren Hansen, Claus-Otto, Flensburg |

Unterausschuss für Fischereifragen

| Mitglieder | Stellvertreter |
|---|---|
| Seyer, Manfred, Lambrechtshagen Stelljes, Norbert, Bremerhaven | Kreller, Horst, Rostock Schröter, Jörg, Oederquart |
| Kahlfuss, Norbert, Saßnitz Speer, Rudolf, Roggentin | Preuß, Heinz, Heiligenhafen Körs, Hinrich, Hamburg |

Seemannskassenausschuss

| Mitglieder | Stellvertreter |
|---|---|
| Neuwardt, Rainer, Broderstorf Söncksen, Jürgen, Bremen Geitmann, Peter, Rostock Hüfner, Gert, Schwarzenbek | |
| Jungmann, Frank, Bremen Hering, Hans-Jörg, Seevetal Lipinski, Arnold, Ritterhude Brons, Dr., Bernhard, Emden | Dabels, Dietrich, Lübeck Hansen, Claus Otto, Flensburg Meynköhn, Axel, Wyk auf Föhr Fischer, Jürgen, Rostock |

Ausschüsse zur Festsetzung des Durchschnittsentgelts

- Ausschuss I** zur Festsetzung der seemännischen Durchschnittsheuern – Kauffahrtei – und zur Festsetzung des Durchschnitts der Jahreseinkommen der Küstenschiffer
- Ausschuss II** zur Festsetzung der seemännischen Durchschnittsheuern – Fischerei – und zur Festsetzung des Durchschnitts der Jahreseinkommen der Küstenfischer

Ausschuss I

| Mitglieder | 1. Stellvertreter |
|--|--|
| Söncksen, Jürgen, Bremen Ferber, Eckard, Geesthacht | Geitmann, Peter, Rostock Näser, Andreas, Leipzig |
| Hering, Hans-Jörg, Seevetal Becker, Bernd, Jork | Lipinski, Arnold, Ritterhude Dabels, Dietrich, Lübeck |

Ausschuss II

| Mitglieder | 1. Stellvertreter |
|--|---|
| Seidack, Hartmut, Bremerhaven Stelljes, Norbert, Bremerhaven | Meyer, Klaus, Bremen Schröter, Jörg, Oederquart |
| Speer, Rudolf, Roggentin Breckling, Dr., Peter, Bad Bramstedt | Warrings, Uwe, Neuenkirchen Körs, Hinrich, Hamburg |

Arbeits- und Organisationsausschuss des Vorstands

| |
|--|
| Hüfner, Gert, Schwarzenbek Neuwardt, Rainer, Broderstorf |
| Jungmann, Frank, Bremen Nöll, Dr., Hans-Heinrich, Hamburg |

Beschlussausschuss des Vorstands

| Mitglieder | Stellvertreter |
|--|---|
| Diederichs, Hark-Ocke, Timmaspe von Oertzen, Dr., Arndt-Heinrich, Hamburg | Hamm, Bert-Erwin, Hamburg Bülow, Stefan, Hamburg |

Rentenausschuss der See-Berufsgenossenschaft

| Mitglieder | 1. Stellvertreter |
|--|---|
| Ferber, Eckhard, Geesthacht Hering, Hans-Jörg, Seevetal | Seyer, Manfred, Lambrechtshagen Lipinski, Arnold, Ritterhude |

Ausschuss für Rechnungsprüfung / Abnahme der Jahresrechnung

| |
|--|
| Huth, Prof., Werner, Oststeinbek Schröter, Jörg, Oederquart |
| Hering, Hans-Jörg, Seevetal Lipinski, Arnold, Ritterhude |

Widerspruchsausschuss nach dem Sozialgerichtsgesetz

zuständig für alle Angelegenheiten der See-Berufsgenossenschaft und der Seemannskasse, zugleich Einspruchsstelle im Sinne des § 112 Abs. 2 SGB IV der See-Krankenkasse und der See-Pflegekasse

| | | |
|---|---|--|
| Förster, Wolfgang, Stuhr Näser, Andreas, Leipzig | Hüfner, Gert, Schwarzenbek Seidack, Hartmut, Bremerhaven | |
| Dabels, Dietrich, Lübeck Ebert, Ernst-Peter, Hamburg | Preuß, Heinz, Heiligenhafen Heitmann, Dr., Jan-Thiess, Hamburg | |

Schiffsbesetzungsausschuss nach Nr. 15 Abs. 2 der Bemannungsvorschriften (Anlage zu § 49 UVV See)

| Mitglieder | Stellvertreter | |
|---|--|--|
| Neuwardt, Rainer, Broderstorf Hüfner, Gert, Schwarzenbek | Schröter, Jörg, Oederquart Meyer, Klaus, Bremen | |
| Hering, Hans-Jörg, Seevetal Witzke, Haike, Rostock | Körs, Hinrich, Hamburg Krüger, Sandro, Wittenförden | |

Widerspruchsausschuss für Seediensttauglichkeitssachen

Nach § 83 Abs. 3 des Seemannsgesetzes besteht der Widerspruchsausschuss aus einem Bediensteten der See-Berufsgenossenschaft, der die Fähigkeit zum Richteramt oder zum höheren Verwaltungsdienst hat, als Vorsitzenden sowie zwei Beisitzern, von denen einer ein Arzt und der andere aus der Berufsgruppe des Betroffenen sein muss.

Ausschuss für Lohnausgleichsangelegenheiten

| Mitglieder | Stellvertreter | |
|---|---|---|
| Bölle, Heinz, Haren Breckling, Dr., Peter, Bad Bramstedt | Fischer, Jürgen, Rostock Kahlfuss, Norbert, Sassnitz | Meyköhn, Axel, Wyk auf Föhr Dabels, Dietrich, Lübeck |

Redaktionsausschuss

| Mitglieder | Stellvertreter | |
|--|---|--|
| Hüfner, Gert, Schwarzenbek Diederichs, Hark Ocke, Timmaspe Ferber, Eckhard, Geesthacht | Huth, Prof., Werner, Oststeinbek Neuwardt, Rainer, Broderstorf Rachow, Prof., Michael, Kritzmow | |
| Bülow, Stefan, Hamburg Tietjens, Hans-Rudolf, Burg Dabels, Dietrich, Lübeck | Breckling, Dr., Peter, Bad Bramstedt Jungmann, Frank, Bremen Voigt, Marion, Apensen | |

Geschäftsführung

Zusammensetzung der gemeinsamen Geschäftsführung der See-Berufsgenossenschaft und der See-Krankenkasse

| Vorsitzender | Mitglied | Anschrift |
|--|--|-----------------------|
| Nicolai Woelki | Ulrich Schmidt Hans Jürgen Faust | siehe Hauptverwaltung |
| Dienststellen | | |
| Hauptverwaltung, zugleich Bezirksverwaltung III | Auskunfts- und Beratungsstellen | |
| Reimerstwiete 2 Postfach 11 04 89 20404 Hamburg Telefon: 040 361370 Telefax: 040 36137770 Internet: www.see-bg.de | Wasser- und Schifffahrtsamt, Raum 13 Mozartstraße 32 26382 Wilhelmshaven (jeden 1. Mittwoch im Monat 9.00 – 13.00 Uhr) | |
| Kundenzentren | Leuchtturmweg 3 27472 Cuxhaven Telefon: 04721 554615 (jeden 1. Dienstag im Monat 9.00 – 13.00 Uhr) | |
| Bezirksverwaltung I Schweckendieckplatz 3 Postfach 22 13 26702 Emden Telefon: 04921 9162-0 Telefax: 04921 916225 | Am Langen Kanal 7 18439 Stralsund Telefon: 03831 703743 Telefax: 03831 703744 (jeden 1., 3. und 4. Mittwoch im Monat 9.00 – 12.00 und 12.30 – 15.00 Uhr) Sprechtage der Deutschen Rentenversi- cherung Knappschaft-Bahn-See | |
| Bezirksverwaltung II Faulenstraße 67 Postfach 10 15 60 28015 Bremen Telefon: 0421 16584-0 Telefax: 0421 1658430 | | |
| Bezirksverwaltung III siehe Hauptverwaltung | | |
| Bezirksverwaltung IV Preußerstraße 1-9 24105 Kiel Telefon: 0431 561023 Telefax: 0431 568503 | | |
| Bezirksverwaltung V Bartelstraße 1 27570 Bremerhaven Telefon: 0471 92205-0 Telefax: 0471 9220540 | | |
| Bezirksverwaltung VI Doberaner Straße 44-47 18057 Rostock Telefon: 0381 4549-4 Telefax: 0381 4549333 | | |

Schiffssicherheitsabteilung und nautisch-technischer Aufsichtsdienst

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

Tel. 040/36 13 7-0

Fax Schiffssicherheitsabteilung, 040/36 13 72 04

Besucheradresse der Schiffssicherheitsabteilung:
Reimerstwierte 2, 20457 Hamburg

Bürozeiten:

Mo – Mi 8.00 – 15.00 Uhr

Do 8.00 – 18.00 Uhr

Fr 8.00 – 13.30 Uhr

Hauptrufnummern der Schiffssicherheitsabteilung:

Tel. 040/361 37 - (+ Durchwahl)

225 Besichtigungen, Schiffsbesetzung, Zeugnisse

222 Schiffbau

217 Schiffsmaschinenbau

319 Neubauten, Schiffseinrichtungen, Rettungsmittel

215 Hafenstaatkontrolle (Port State Control)

233 Gefährliche Güter und Arbeitsstoffe

233 Brandschutz

233 Prüf-Zertifizierung

328 Sichere Schiffsbetriebsführung (ISM)

236 Gebühren

235 Allgemeine Anfragen nichttechnischer Art

321 Arbeitsschutz

Notdienst des Technischen Aufsichtsdienstes:

Freitags ab 15.00 Uhr bis montags zum Dienstbeginn läuft auf der Nummer 040/36 13 70 eine Banddurchsage mit Angabe der Mobiltelefon-Nummer des diensthabenden Technischen Aufsichtsbeamten zum Wochenenddienst. Dieses Mobiltelefon ist mit einer Mailbox ausgerüstet, in der Anrufer Nachrichten hinterlassen können, sollte der Mobiltelefonanschluss nicht zustande kommen.

Außerhalb der Bürozeiten von Montag bis Donnerstag stehen für dringende Fragen zur Schiffssicherheit folgende Rufnummern zur Verfügung:

Abteilungsleiter:

U. Schmidt

Tel. 040/6 56 01 46

Referat Nautik:

S. Schreiber

Tel. 0 41 74/14 71

Referat Maschine:

H. Steinbock

Tel. 0 45 33/58 32

Stand Juli 2007

Referat Schiffbau:

J. Sanselzon

Tel. 040/7 89 84 24

Referat Brandschutz:

B. Kolberg

Tel. 0 41 31/40 46 01

Nebenamtliche technische Aufsichtsbeamte sind über den Germanischen Lloyd erreichbar:

Tel. 040/36 14 93 02

Zuständiger Geschäftsführer:

Nicolai Woelki

Abteilungsleiter + leitender techn. Aufsichtsbeamter:

Ulrich Schmidt

Tel. 040/36 13 72 20

Mobil 0171/604 43 70

privat 0 40/656 01 46

Stellvertretender Abteilungsleiter Technik:

Dipl.-Ing. H. Steinbock

Tel. 040/36 13 72 17

Mobil 01 71/604 43 72

privat 04533/58 32

Stellvertretender Abteilungsleiter Nautik:

Kapt. B. Kolberg

Tel. 040/36 13 72 33

Mobil 01 71/882 70 61

privat 04131/40 46 01

Referat Nautik:

Kapt. S. Schreiber

Tel. 040/36 13 72 03

Mobil 01 71/882 70 78

privat 04174/14 71

Schiffsbetrieb und Schiffsbesatzung:

Kapt. U. Borstelmann

Tel. 040/36 13 72 25

privat 0 42 52/15 06

Schiffseinrichtung und Ausrüstung:

Kapt. P. Lange

Tel. 040/36 13 73 19

Mobil 0171/882 70 68

Fischerei:

Kapt. H. Stürmer

Tel. 040/36 13 72 18

Mobil 0171/505 70 36

Arbeitsschutz:

Kapt. S. Schinkel

Tel. 040/36 13 73 21

Mobil 0171/505 70 40

Arbeitsschutz:

Kapt. F. Rädler

Tel. 040/36 13 73 24

Mobil 0171/882 70 76

Hafenstaatkontrolle:

Kapt. R. Mayer

Tel. 040/36 13 72 15

Fax 040/36 13 72 95

Mobil 0171/882 70 70

Sichere Schiffsführung (ISM-Code):

Kapt. T. Berger

Tel. 040/36 13 73 28

Fax 040/36 13 72 95

Mobil 0171/882 70 66

Referat Schiffbau,

schiffahrtstechnische Grundsatzfragen:

Dipl.-Ing. J. Sanselzon

Tel. 040/36 13 72 22

Mobil 0171/604 43 73

privat 040/789 84 24

Referat Schiffbau (auf Probe)

Schiffahrtstechnische Grundsatzfragen:

Dipl.-Ing. D. Rathke

Tel. 040/36 13 72 32

Mobil 0171/245 96 40

Referat Schiffsmaschinenbau:

Dipl.-Ing. H. Steinbock

Tel. 040/36 13 72 17

Mobil 01 71/604 43 72

privat 0 45 33/58 32

Referat gefährliche Güter und Arbeitsstoffe, Brand-
schutz, Prüf-Zertifizierung:

Kapt. B. Kolberg

Tel. 040/36 13 72 33

Mobil 0171/882 70 61

privat 0 41 31/40 46 01

Technische Aufsichtsbeamte

- (S) - Schiffsbesichtiger
- (M) - Maschinenbesichtiger
- (T) - Besichtiger für Taucher- u. Bergungsbetriebe
- (PSCO) - Hafenstaatkontrolle
- (FSO) - Flaggenstaatbesichtiger

See-Berufsgenossenschaft,

Bezirksverwaltung I

26721 Emden, Schweckendieckplatz 3

Postfach 22 13, 26702 Emden

Tel. 0 49 21/916 20

Fax 0 49 21/916 225

Kapt. H. Gerken (S)

Tel. 0 49 21/916 220

Mobil 0171/882 70 75

See-Berufsgenossenschaft,

Bezirksverwaltung II

28195 Bremen, Faulenstrasse 67

Postfach 10 15 60, 28015 Bremen

Tel. 04 21/16 58 40

Fax 04 21/165 84 30

Kapt. R. Schumacher (S)

Mobil 0171/505 70 41

Dipl.-Ing. H. Hollwedel (M)

Mobil 0171/882 70 67

Technischer Aufsichtsdienst

26382 Wilhemshaven, Mozartstrasse 32

Tel. 0 44 21/99 23 79

Fax 0 44 21/99 23 79

Kapt. N. Wendelin (S)

Mobil 0171/505 70 37

Kapt. U. Garduhn (S)

Mobil 0171/607 53 48

Fax 04 41/59 36 67

privat 04 41/59 36 67

See-Berufsgenossenschaft,

Bezirksverwaltung III

20457 Hamburg, Reimerstwiete 2

Postfach 11 04 89, 20404 Hamburg

Tel. 040/36 13 70

Fax 040/36 13 72 04

Kapt. H.-D. Hansen (S)

Tel. 040/36 13 73 29

Mobil 0171/882 70 65

Kapt. A. Lichtwald (S)

Tel. 040/36 13 78 12

Mobil 0171/636 11 36

Kapt. H. Stürmer (S)

Tel. 040/36 13 72 18
Mobil 0171/505 70 36

Kapt. G. Wessels (S)

Tel. 040/36 13 72 29
Mobil 0171/505 70 43

Dipl.-Ing. R. Dürfeld (M)

Tel. 040/36 13 73 27
Mobil 0171/882 70 64

Dipl.-Ing. J. Heuckeroth (M)

Tel. 040/36 13 72 31
Mobil 0171/505 70 38

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

Tel. 040/36 13 72 06
Mobil 0171/505 70 42

Dipl.-Ing. M. Mecklenburg (M)

Tel. 040/36 13 72 02
Mobil 0171/882 70 71

Dipl.-Ing. O. Petersen (M)

Tel. 040/36 13 72 11
Mobil 0171/882 70 72

Dipl.-Ing. D. Reiß (M)

Tel. 040/36 13 72 28
Mobil 0171/505 70 33
privat 041 51/68 59

Dipl.-Ing. B. Seifert (M)

Tel. 040/36 13 72 23
Mobil 0171/505 70 35

Dipl.-Ing. M. Bley (M auf Probe)

Tel. 040/36 13 72 78
Mobil 0171/607 53 49

Dipl.-Ing. H. Naue (M auf Probe)

Tel. 040/36 13 72 07
Mobil 0171/607 53 47

Dipl.-Ing. D. Nottelmann (M auf Probe)

Tel. 040/36 13 72 37
Mobil 0171/882 70 74

Dipl.-Ing. J. Martens (M auf Probe)

Tel. 040/36 13 72 69
Mobil 0160/94 59 54 98

Kapt. A. Dall (PSCO-S)

Tel. 040/36 13 73 26
Mobil 0171/505 70 30

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

Tel. 040/36 13 72 97
Mobil 01 71/882 70 73

Kapt. H.-J. Bösemer (PSCO-S)

Tel. 040/36 13 73 18
Mobil 0171/885 32 39

Kapt. B. Schnurer (PSCO-S)

Tel. 040/36 13 73 18
Mobil 0171/604 43 71

Kapt. J. Wolffgram (PSCO-S)

Tel. 040/36 13 73 18
Mobil 0171/505 70 34

Kapt. R. Lehmann (PSCO-M)

Tel. 040/36 13 72 12
Mobil 0171/882 70 77

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

Tel. 040/36 13 73 23
Mobil 0171/607 53 45

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

Tel. 040/36 13 72 78
Mobil 0171/505 70 31

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

Tel. 040/36 13 73 14
Mobil 0171/505 70 39

**Dipl.-Ing. K.-H. Bork
(Brandschutz, Prüf-Zertifizierung)**

Tel. 040/36 13 72 24
Mobil 0171/882 70 62

**J. Niehus
(Prüf-Zertifizierung)**

Tel. 040/36 13 72 01
Mobil 0171/883 90 25

**C. Hackl
(Prüf- und Zertifizierung)**

Tel. 040/36 13 72 41
Mobil 0171/604 43 70

**See-Berufsgenossenschaft,
Bezirksverwaltung IV
24105 Kiel, Preusserstraße 1-9**

Tel. 04 31/56 10 23
Fax 04 31/56 85 03

Kapt. A. Conradi (S u. T)

Tel. 01 71/607 53 56

Technischer Aufsichtsdienst
24878 Jagel, Hingsmoor 23

Dipl.-Ing. H.-J. Banisch (M)
 Tel. 0 46 24/80 93 56
 Mobil 0171/607 53 57
 Fax 0 46 24/80 93 56

Technischer Aufsichtsdienst
23611 Seretz, Mühlenstraße 25
Tel. 04 51/396 82 43
 Fax 04 51/396 83 43

Kapt. Chr. Frömmel (S)
 Mobil 0171/607 53 55
 privat 04 51/514 70

Technischer Aufsichtsdienst
25541 Brunsbüttel, Theodor-Heuss-Ring 20

Kapt. H. Nickel (S)
 Tel. 048 52/542 23
 Mobil 0171/607 53 44
 Fax 048 52/542 24

Technischer Aufsichtsdienst
25840 Friedrichstadt, Prinzeßstraße 24

Kapt. H. Thiel (S)
 Tel. 048 81/93 78 61
 Mobil 0175/520 77 57
 Fax 0 48 81/93 78 62

See-Berufsgenossenschaft,
Bezirksverwaltung V
27570 Bremerhaven, Bartelstraße 1
Tel. 04 71/922 05-0
 Fax 04 71/922 05 40

Kapt. U. Küßner (PSCO-S)
 Mobil 0171/882 70 63
 Besichtigungen außer Hafenstaatkontrolle durch die
 Bezirksverwaltung Bremen und Außenstelle Cuxhaven

Technischer Aufsichtsdienst
27472 Cuxhaven, Leuchtturmweg 3
Tel. 0 47 21/55 46 15
 Fax 0 47 21/55 46 17

Kapt. M. Lestin (S)
 Mobil 0171/882 70 69

See-Berufsgenossenschaft,
Bezirksverwaltung VI
18057 Rostock, Doberaner Straße 44-47
Tel. 03 81/454 93 43
 Fax 03 81/454 93 45

Kapt. W. Schmidt (S)
 Tel. 03 81/454 93 42
 Mobil 0171/607 53 52

Dipl.-Ing. W. Töpelt (M)
 Tel. 03 81/454 93 41
 Mobil 0171/607 53 53

Dipl.-Ing. K.-U. Machner (M)
 Tel. 03 81/454 93 44
 Mobil 0171/505 70 42

Dipl.-Ing. B. Seifert (M)
 Tel. 03 81/454 93 44
 Mobil 0171/505 70 35

Technischer Aufsichtsdienst
23966 Wismar, Alter Hafen/Baumhaus

Kapt. B. Jantsch (S)
 Tel. 0 38 41/405 43
 Mobil 0171/505 70 32
 Fax 0 38 41/405 44
 privat 0 38 41/769 76 22

Technischer Aufsichtsdienst
18439 Stralsund, Am Langen Kanal 7

Kapt. S. Schmidt (S)
 Tel. 0 38 31/70 37 43
 Mobil 0171/607 53 50
 Fax 0 38 31/70 37 44

Technischer Aufsichtsdienst
17438 Wolgast, Hafenstraße 13

Kapt. H. Gentz (S)
 Tel. 0 38 36/20 01 83
 Mobil 0171/607 53 51
 Fax 0 38 36/200 185

Ausbildung im Schiffssicherungsdienst

Ausbildung im Schiffssicherungsdienst nach dem STCW 95 Regel VI/1 bis VI/3

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung hat die See-Berufsgenossenschaft beauftragt, die Ausbildung im Sicherheitsdienst nach STCW 95 Regel VI/1 bis Regel VI/3 in Deutschland zu überwachen und entsprechende Befähigungsnachweise über Einführungs- und Sicherheitsgrundausbildung und Unterweisung für alle Seeleute, als Rettungsbootmann für

Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote und schnelle Bereitschaftsboote sowie in fortschrittlicher Brandbekämpfung auszustellen.

Nur folgende Ausbildungsstätten haben eine Genehmigung der See-Berufsgenossenschaft zur Durchführung von Lehrgängen:

| | SiGr | RB | SBB | AFF |
|--|------|----|-----|-----|
| AFZ Schifffahrt + Hafen Alter Hafen Süd 334, 18069 Rostock Tel. 0381 / 8017300, Fax 8017303 | X | X | X | X |
| Berufsbildende Schulen Wesermarsch Gerd-Köster-Straße 4, 26919 Brake Tel. 04401 / 922122 | X | X | | X |
| FZH Hamburg Köhlbranddeich 30, 20457 Hamburg Tel. 040 / 7560820 | X | X | | X |
| Gem. Ges. Trainingszentrum „Emsstrom“ mbH Handelshafen, 26789 Leer Tel. 0491 / 9791880 | X | X | | X |
| Institut für Sicherheitstechnik/Schiffssicherheit e.V. Friedrich-Barnewitz-Str. 3, 18119 Rostock-Warnemünde Tel. 0381 / 5196202 | | | | X |
| M.S.T.I. Maritime Safety Training Institute Capt. R.-M. Dietzler Marienstraße 36 a, 27472 Cuxhaven Tel. 04721 / 46269 | X | | X | X |
| Privatschule für Navigation und Sicherheit Dipl.-Ing. J. A. Schröer Brunnenaue 12, 18551 Sagard Tel. 038302 / 3835 | X | | | |
| Schleswig-Holsteinische Seemannsschule Wiekstraße 3a, 23570 Lübeck-Travemünde Tel. 04502 / 51520 | X | X | X | X |

SiGr = Sicherheitsgrundausbildung und Unterweisung

RB = Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote

SBB = Rettungsbootmann für schnelle Bereitschaftsboote

AFF = Ausbildung in fortschrittlicher Brandbekämpfung

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

Anerkennung/Umtausch von Nachweisen

Anerkennung und Umtausch

von bisherigen Nachweisen im Schiffssicherungsdienst

Stand 1. Januar 2007

| Befähigungszeugnisse bzw. Nachweise | Personenkreis | Anerkennung oder Umtausch |
|---|---------------|--|
| B | alle | Befristung wird aufgehoben, jedoch wurde das Zeugnis international nur bis 31. 1. 2002 anerkannt |
| F | alle | Befristung wird aufgehoben, jedoch wurde das Zeugnis international nur bis 31. 1. 2002 anerkannt |
| B und F und Erste Hilfe | alle | SGU (STCW 95) |
| Sicherheitslehrgang und Erste Hilfe | alle | SGU (STCW 95) |
| Matrosenbrief und Erste Hilfe | alle | SGU (STCW 95) |
| B (Prüfung oder Verlängerung gemäß § 55 Abs. 4 UVV See nach dem 1.8.1988) und SGU | alle | RB (STCW 95) |
| F (Prüfung oder Verlängerung gemäß § 55 Abs. 4 UVV See nach dem 1.8.1988) und SGU | Patentinhaber | AFF (STCW 95) |

| Vorläufige Regelung für Lehrgänge der Marine | Personenkreis | Anerkennung oder Umtausch |
|--|---------------|---------------------------|
| Schiffssicherungs-Truppführer oder Leiter am Einsatzort oder Schiffssicherungsgruppenführer oder Schadensabwehr für Offiziere und 6 Monate Fahrtzeit (Marine oder Handelsschiffahrt) und Erste Hilfe | alle | SGU (STCW 95) |
| Schiffssicherungsgruppenführer oder Schadensabwehr für Offiziere und 12 Monate Fahrtzeit innerhalb der letzten 5 Jahre, wenn Lehrgangsabschluss länger als 5 Jahre zurückliegt und SGU | alle | AFF (STCW 95) |

| | | |
|--------------|----------------------|--|
| Abkürzungen: | B: | Befähigungszeugnis als Rettungsbootmann nach B2-Richtlinie der See-BG |
| | F: | Befähigungszeugnis als Feuerschutzmann nach B3-Richtlinie der See-BG |
| | Sicherheitslehrgang: | Sicherheitslehrgang für Erstanmusternde nach den Richtlinien für die Durchführung von Sicherheitslehrgängen des BMVBW von 1985 |
| | SGU (STCW 95): | Befähigungsnachweis über Sicherheitsgrundausbildung und Unterweisung für Seeleute |
| | RB (STCW 95): | Befähigungsnachweis als Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote, ausgenommen schnelle Bereitschaftsboote |
| | AFF (STCW 95): | Befähigungsnachweis in fortschrittlicher Brandbekämpfung |
| | Erste Hilfe: | Ausbildung innerhalb der letzten 5 Jahre (mind. 8 Doppelstunden) |
| | | – nach VBG 109 |
| | | – nach § 19(2) Fahrerlaubnisverordnung |
| | | – nach VMBL 2000 S. 39 oder |
| | | – medizinischer Lehrgang für Schiffsoffiziere gemäß § 2 Abs. 3 Krankenfürsorgeverordnung |

Impressum

| | |
|-------------------|--|
| Herausgeber | See-Berufsgenossenschaft Reimerstwiete 2 20457 Hamburg Telefon: (040) 3 61 37-0 www.see-bg.de |
| Redaktion | Presse- und Öffentlichkeitsarbeit Dorothee Pehlke |
| Fotos | Stefan Albrecht, Kirk Williams, See-BG |
| Gesamtproduktion | Beisner Druck GmbH & Co.KG Müllerstraße 6, 21244 Buchholz/Nordheide Telefon: (041 81) 9093-0 |
| Auflage | 2.200 Stück |
| Erscheinungsdatum | September 2007 |

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

