



SEE-BERUFGENOSSENSCHAFT
SCHIFFSSICHERHEIT

Jahresbericht 2007



Fakten: Die See-BG auf einen Blick

	2006	2007
<i>Unfallversicherung</i>		
Versicherte	35.954	36.921
Rentenempfänger	3.349	3.231
Umlagesatz	7,3	6,8
Leistungsausgaben (einschließlich Prävention)	35,3 Mio. Euro	34,3 Mio. Euro
Verwaltungskosten	3,4 Mio. Euro	3,8 Mio. Euro
Mitgliedsbetriebe	3.509	3.500
<i>Seeärztlicher Dienst</i>		
Seediensttauglichkeitsuntersuchungen	21.147	21.296
Untersuchung von Seelotsen	308	360
Messtechnische Analysen	1.661	1.711
Sozialmedizinische Gutachten, gesamt	1.872	1.654
– Unfallversicherung	6	0
– Krankenversicherung	See-Krankenkasse 140 Knappschaftl. KV 20	See-Krankenkasse 157 Knappschaftl. KV 35
– Pflegeversicherung	See-Pflegekasse 565 Knappschaftl. PV 364	See-Pflegekasse 219 Knappschaftl. PV 525
– Rentenversicherung	DRV-KBS 777	DRV-KBS 718
Sozialmedizinische Stellungnahmen, gesamt	7.529	7.387
– Unfallversicherung	134	163
– Krankenversicherung	2.853	2.907
– Pflegeversicherung	See-Pfl. 886	See-Pfl. 786
– Rentenversicherung	DRV-KBS 3.656	DRV-KBS 3.531
<i>Seemannskasse</i>		
Leistungsempfänger	2.049	1.861
Neuanträge	462	866
Beitragssatz	4,0	4,0
Leistungsausgaben	24,9 Mio. Euro	22,4 Mio. Euro
<i>Schiffssicherheitsabteilung</i>		
Schiffsbesichtigungen	12.768	12.314
Zeugnisse und Bescheinigungen	4.662	4.711
Fahrterlaubnisscheine	1.091	1.043
Hafenstaatkontrollen	1.529	1.449

Stand 31. Dezember 2007



Jahresbericht 2007

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	4
----------------------	---

Summary	6
----------------------	---

Schiffe, Bordpersonal, Betriebe

Schiffe	8
Bordpersonal	8
Betriebe	12

Unfallversicherung

Entwicklung und Perspektiven	14
Prävention	14
Versicherungsfälle	16
Unfallberichte	19
Leistungen	24
Widerspruchsverfahren	25
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

Zusammenschluss mit der Knappschaft	30
---	----

Seemannskasse

Entwicklung und Perspektiven	31
Leistungen	31
Beiträge	31
Satzung	32

Schiffssicherheit

Sicherheit auf See	33
Sicherheitsausbildung nach STCW 95	34
ISM	35

Bericht aus der IMO

Internationale Übereinkommen	37
Umweltausschuss (MEPC)	37
Design und Equipment (DE)	38
Flüssige Massengüter (BLG)	38
Brandschutz (FP)	39

Hafenstaatkontrolle

Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen	40
MARPOL-Mängel	43
Hafenstaatkontrolle im Gebiet des Paris MOU ..	44
Deutsche Schiffe im Spiegel der Hafenstaatkontrolle	46
Neue Entwicklungen im Paris MOU	47

Prüf- und Zertifizierungsstelle	48
--	----

Personal	51
-----------------------	----

Selbstverwaltung	52
-------------------------------	----

Anlagen

Zusammensetzung der Selbstverwaltung	54
Ansprechpartner Schiffssicherheitsabteilung	60
Ausbildung im Schiffssicherungsdienst	64
Anerkennung von Nachweisen im Schiffssicherungsdienst	65

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2007 hat die See-Sozialversicherung entscheidend verändert. Zum Jahreswechsel wurde der Zusammenschluss von See-Krankenkasse und Knappschaft vollzogen, die Fusion der Seemannskasse mit der Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS) wurde vorbereitet und die See-Berufsgenossenschaft stieg in die Fusionsgespräche mit der BG für Fahrzeughaltungen ein, deren Ziel die Gründung einer neuen gemeinsamen BG für Transport und Verkehrswirtschaft zum 1. Januar 2009 ist. Auf der Grafik unten sehen Sie, wie die See-Sozialversicherung und die Schiffssicherheitsabteilung ab 2009 voraussichtlich organisiert sein werden.

Der Jahresbericht 2007 dokumentiert in zahlreichen Einzelbeispielen, welchen Beitrag die See-Berufsgenossenschaft für sicherere Arbeitsbedingungen an Bord von Seeschiffen und für den Meeresumweltschutz leistet. An erster Stelle ist hier die Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten zu nennen. Die Anzahl der gemeldeten Unfälle liegt weiter auf niedrigem Niveau: Im Jahr 2007 gab es 579 meldepflichtige Unfälle, 355 ereigneten sich an Bord. Bezogen auf 100 Versicherte insgesamt ergibt das eine Unfallhäufigkeit von 1,6 Prozent (0,2 Prozentpunkte mehr als im Vorjahr). An Land

passieren die meisten Unfälle auf dem Weg von und zur Arbeit. Die Unfallquote auf dem Arbeitsplatz Schiff liegt isoliert betrachtet immer etwas höher als auf dem Land - so auch im Jahr 2007, wo es bezogen auf 100 Versicherte an Bord 2,3 Unfälle gab. Die meisten Verletzungen sind nur leicht oder mittelschwer und heilen gut aus. Aber leider gab es auch im Jahr 2007 zwei tödliche Arbeitsunfälle, bei denen keine Hilfe mehr möglich war. Die ungewöhnlich hohe Anzahl von acht Todesfällen aus dem Jahr zuvor kann damit als Ausnahme betrachtet werden.

Anders als in den übrigen Berufsgenossenschaften übernehmen die Technischen Aufsichtsbeamten der Schiffssicherheitsabteilung neben den klassischen Präventionsaufgaben auch Tätigkeiten im Auftrag des Bundes. In den Kapiteln „Schiffssicherheit“, „Hafenstaatkontrolle“ und „Bericht aus der IMO“ wird darüber ausführlich berichtet. Von besonderer Bedeutung für die Einhaltung von internationalen Sicherheitsstandards sind die Hafenstaatkontrollen, bei denen die Aufsichtsbeamten der See-BG ohne Voranmeldung Schiffe unter fremder Flagge besichtigen. Als unabhängige Kontrollinstanz überprüft die See-BG, ob die Vorschriften zur Sicherheit an Bord und die Auflagen zum Meeresumweltschutz verantwortungsvoll umgesetzt werden. Auch 2007 gab es häufig



Die See-Sozialversicherung in Zukunft

BG Verkehr

See-Berufsgenossenschaft

Schiffssicherheitsabteilung

Seeärztlicher Dienst

geplante Fusion mit
BG für Fahrzeughaltungen

KBS

Seekasse
Fusion 10/2005

See-Krankenkasse
See-Pflegekasse
Sozialmedizinischer Dienst
Fusion 01/2008

Seemannskasse
Fusion 01/2009

Grund zur Beanstandung: Bei 1.449 Kontrollen wiesen 750 Schiffe Mängel auf, die bei 54 Schiffen so gravierend waren, dass die See-BG ein Auslaufverbot verhängte. Die Zahlen sind fast identisch mit dem Vorjahr (1.529 Kontrollen, 769 Schiffe mit Mängeln, 54 Festhaltungen). Im gesamten Kontrollraum des Paris Memorandum of Understanding (MOU) liegt die Festhalterquote bei 5,7 Prozent, wobei Schiffe unter deutscher Flagge nur sehr selten Anlass zu Beanstandungen gaben (sechs Schiffe wurden festgehalten, eines mehr als im Vorjahr). Auf der weißen Liste des Paris MOU hält Deutschland einen sehr guten sechsten Platz.

Der ständig wachsende maritime Markt wirkt sich auf die Tätigkeit der See-Berufsgenossenschaft aus: Seit Jahren steigende Beschäftigungszahlen bedeuten zum Beispiel mehr Versicherte, mehr Seediensttauglichkeitsuntersuchungen oder mehr Neubauanmeldungen, die ohne wesentliche Aufstockung des Personals bewältigt werden. Die positive Marktentwicklung ermöglichte der See-Berufsgenossenschaft eine deutliche Senkung der Lohnnebenkosten für die Mitgliedsunternehmen.

Die Selbstverwaltung wird die 120jährige Tradition der erfolgreichen Institution See-Berufsgenossenschaft in die Partnerschaften mit der Knappschaft-Bahn-See und der BG für Fahrzeughaltungen einbringen. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden ihren Arbeitsplatz behalten. Wir sind außerordentlich froh, dass durch die Fusionen Aufgaben und Standorte langfristig gesichert werden können. So wollen wir in Zukunft die gebündelte Kompetenz nutzen, um unsere Mitgliedsunternehmen und die Versicherten noch besser zu betreuen.

Der Zusammenschluss von See-Krankenkasse und Knappschaft wurde sehr kurzfristig innerhalb weniger Monate geplant und umgesetzt. Der physische und psychische Druck auf die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter war groß. Der erfolgreiche Start der „neuen Knappschaft als See-Krankenversicherung im Norden“ wäre ohne überdurchschnittliches Engagement nicht möglich gewesen. Unser Dank gilt deswegen in diesem Jahr ganz ausdrücklich allen Kolleginnen und Kollegen im Seehaus und den Bezirksverwaltungen, die sich trotz der hohen Arbeitsbelastung kooperativ und kompetent auf die neue Situation eingestellt haben.



Gert Hüfner
Gert Hüfner
 (Vorsitzender
 Vorstand)



Hans-Jörg Hering
Hans-Jörg Hering
 (Vorsitzender
 Vertreterversammlung)



Nicolai Woelki
Nicolai Woelki
 (Vorsitzender
 Geschäftsführung)

Summary

In 2007, significant changes occurred within the See-Sozialversicherung (seafarers' social insurance fund). At the end of the year, the See-Krankenkasse (seafarers' health insurance fund) merged with the Knappschaft (miners' insurance fund) and preparations have been made for the merging of the Seemannskasse (seafarers' special fund) and the Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (German pension fund for miners, seafarers and railway employees). Also, the See-Berufsgenossenschaft (accident insurance association for seafarers) began negotiations with the BG für Fahrzeughaltungen (accident insurance association for vehicle operating trades) to create a joint accident insurance association for transportation and traffic.

Schiffe, Bordpersonal, Betriebe (Ships and crews)

There has been a slight reduction in the number of merchant ships sailing under the German flag in the year 2007. The See-Berufsgenossenschaft's ship register listed 1,134 ships at the end of that year (compared to 1,142 ships in the previous year 2006). Although ships were flagged in following the maritime alliance agreement between the German shipowners' association, the German government and relevant unions in 2007, these could not compensate the reduction of ships under the German flag.

On the other hand the number of temporarily outflagged ships under German management increased in 2007 by almost 15 percent to a total number of 2,523 merchant ships by the end of that year. The German merchant fleet therefore showed two trends in the year 2007: a significant increase in outflagged vessels under the management of German shipowners and a stagnating number of vessels sailing under the German flag.

The trend towards bigger vessels still remains unbroken. The tonnage registered under the German flag has increased by 11 percent to 11.8 million GT. This increase in tonnage is mainly based on the flagging-in of big container vessels.

In 2007, German shipping companies again had difficulties in the recruitment of qualified German personnel for their ships. The labour market for maritime professionals is at full employment. Shipowners have become aware of the problem and have significantly increased training programs and apprenticeship opportunities.

There has been an increase of insured onboard personnel: more than 15,500 German and foreign mariners work on board German merchant vessels, roughly 500 persons more than in the previous year. The amount of German seamen remained almost stable, whereas the

number of foreign seafaring personnel increased again and now stands at 37.5 percent.

Unfallversicherung (Accident insurance)

In 2007 as in previous years the See-Berufsgenossenschaft gained new members: the yearly average now stands at 36,784 insured persons – roughly a thousand more than in 2006. This increase reflects the fact that the maritime market is still growing. New personnel were recruited for employment on board German vessels as well as for shore-side businesses.

As in 2006, the See-Berufsgenossenschaft was again able to lower its contribution rate for member companies. In 2007 the rate was brought down to 6.8 percent compared to 7.3 percent the year before and has again been further reduced to 5.8 percent at the beginning of 2008.

The number of occupational accidents remains low: in 2007, 579 accidents were registered, whereof 355 occurred on board ships – per 100 insured, the accident rate stands at 1.6 percent (up by 0.2 percentage points from the previous year). On shore, most of the accidents occur on the way to work or on the way home. For the most part, accident victims sustain light to medium injuries. Unfortunately, though, two persons died in work-related accidents in 2007. The unusually high number of eight fatalities with people dying in the year before can be regarded as an exceptional high number.

Seeärztlicher Dienst (Maritime medical service)

The See-Berufsgenossenschaft's medical service fulfils many functions: it acts as global occupational health service for all member companies of the See-Berufsgenossenschaft and its staff examines seafarers and sea pilots to assess their fitness for service. Moreover, it is available to the entire See-Sozialversicherung and to the Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See for consulting services concerning social and medical issues.

All personnel employed on German ships must provide proof of their fitness for sea service. Good general health is essential, with good ability in hearing and vision which is particularly important. The medical service issues health certificates that are valid for two years.

With 21,296 consultations, the number of medical fitness examinations remained roughly the same as in the year before. 148 seagoing mariners had unfortunately to be declared unfit for sea service. As in previous years, the main reasons were cardiovascular diseases (21 percent), diabetes and other metabolic disorders (14 percent) as well as chronic alcohol abuse and other addictive disea-

ses (9 percent). The number of new applicants declared unfit for sea service – above all at the Manila branch office – dropped slightly from 427 to 394 cases.

See-Krankenkasse (Seafarers' health insurance fund)

On January 1, 2008, the See-Krankenkasse, including the See-Pflegekasse (seafarers' care insurance fund), and the Knappschaft in Bochum merged to form a joint federal health insurance fund. This merger was followed through on political and organisational level and in terms of content in just six months.

Seemannskasse (Seafarers' special fund)

The Seemannskasse focused on introducing new benefits for mariners who stay in active service for a longer time and therefore are not eligible for tide-over allowances. A new type of benefit is being projected, to be paid out alongside old-age pensions. It is meant to be available as of 2008 – on the condition of approval by the Bundesversicherungsamt (German federal social insurance authority), still pending at the end of 2007. The Seemannskasse is projected to merge with the Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See in 2009.

Schiffssicherheit (Ship safety)

The See-Berufsgenossenschaft's ship safety division is not only concerned with accident prevention, it moreover carries out duties on behalf of the federal state. It is charged in particular with monitoring compliance with key international treaties meant to guarantee safety and environmental standards at sea. This two-fold purpose puts the See-Berufsgenossenschaft in a unique position among the German accident insurance associations.

All visits on board ships, including routine inspections, control visits and visits to give on-site advice on accident prevention, add up to 12,314 visits in 2007. The ship safety division collaborates closely with partner authorities like the Seeämter (authorities assigned with licence withdrawal proceedings), port authorities, coast guard and classification societies.

Hafenstaatkontrolle (Port state control)

Every year, at least 25 percent of all ships sailing under a foreign flag calling at German ports are inspected. Ships are selected for inspection by means of a database comprising all ships with their respective parameters, information on past inspections as well as target (risk) factor calculations. All ships up for inspection undergo an initial inspection: all licences, certificates and documentation of the ship and its crew are examined and the bridge,

superstructure, main deck and engine room are inspected. If this initial inspection reveals any valid reason to suggest non-compliance with the provisions of international treaties, a more detailed inspection has to be carried out. Some vessel types are subject to a mandatory expanded inspection in keeping with a specific inspection scheme once they reach a certain age.

In 2007, surveyors found fault with a large number of ships: on inspection, 750 out of 1,449 ships had deficiencies. In 54 cases these deficiencies were so severe that the concerned ships' were detained. These numbers correspond to those of the previous year (1,529 inspections, 769 ships with deficiencies, 54 detentions). For the region covered by the Paris Memorandum of Understanding the ship detention rate is 5.7 percent. Ships sailing under the German flag only very rarely have any deficiencies (detention of six ships, one up from the previous year). On the Paris MoU "White List" ranking 37 quality flag states Germany holds sixth place.

Prüf- und Zertifizierungsstelle (Testing and certification body)

The See-Berufsgenossenschaft is the sole competent body in Germany authorized by the Bundesministerium für Verkehr, -Bau- und Stadtentwicklung (federal ministry of transport, building and urban affairs) to certify life saving appliances, fire protection material and fire protection equipment as well as equipment for the prevention of marine pollution. The demand for certification has continuously increased in the past years, in particular concerning fire protection issues, EC type approval certificates and approval of new life saving systems.

Selbstverwaltung (Self-administration)

In 2007, the merger plans for the See-Krankenkasse and See-Pflegekasse came first on the self-administration's agenda. Its members were active on various levels to secure the right political decisions in favour of the merger. An agreement was reached with the negotiating partner Knappschaft – close ties had already been established based on the integration of the Seekasse into the Deutsche Rentenversicherung Knappschaft Bahn See – which will allow the North German See-Krankenkasse to continue as a mostly independent health insurance division for seafarers.

Once the assembly of representatives had decided that the See-Berufsgenossenschaft would start looking for a merging partner, negotiations with the BG für Fahrzeughaltungen were initiated. First exploratory talks showed a high degree of compatibility.

Schiffe, Bordpersonal, Betriebe

Schiffe

Einflaggungen stagnieren, Tonnage gestiegen, Anzahl der Schiffe leicht rückläufig

Die Anzahl deutschflaggiger Handelsschiffe ist 2007 leicht zurückgegangen. Im Schiffsverzeichnis der See-Berufsgenossenschaft waren zum Ende des Jahres 1.134 Schiffe eingetragen (Vorjahr: 1.142). Die 2007 erfolgten Einflaggungen im Rahmen des „Maritimen Bündnisses“ konnten die Abgänge nicht ausgleichen. Auch die Zahl der kleinen Schiffe in der Küstenfischerei ging um knapp vier Prozent zurück.

Die Zahl der befristet ausgeflaggten Schiffe deutscher Eigner stieg dagegen 2007 weiter deutlich um knapp 15 Prozent auf insgesamt 2.523 Handelsschiffe zum Jahresende an. Die Entwicklung der deutschen Handelsflotte war damit auch 2007 zweigeteilt: Dem hohen Wachstum bei den ausgeflaggten Schiffen deutscher Reeder stand eine Stagnation bei Schiffen unter deutscher Flagge gegenüber.

Insgesamt ist der Trend zu größeren Schiffen ungebremst. Die Tonnage unter deutscher Flagge stieg um elf Prozent auf 11,8 Millionen BRZ. Insbesondere die Einflaggungen großer Containerschiffe sorgen für das erfreuliche Tonnagewachstum.

Ende Dezember 2007 waren bei der See-Berufsgenossenschaft 66 Neubauten für die deutsche Flagge mit einer Vermessung von knapp einer Million BRZ angemeldet. Damit entspricht das Neubaugeschäft dem Niveau des Vorjahres.

In der Küstenfischerei ging die Zahl der kleinen Fischerfahrzeuge auf 1.804 zurück.

Bordpersonal

Versichertenzahl gestiegen, Seefahrtnachwuchs gesucht

Auch 2007 war es für deutsche Reedereien schwierig, genügend qualifizierte deutsche Seeleute für die Besetzung ihrer Schiffe zu finden. Auf dem seemännischen Arbeitsmarkt herrscht Vollbeschäftigung. Die Reeder haben das Problem erkannt und ihre Ausbildungsaktivitäten deutlich verstärkt. Auch die Küstenländer haben ihre Ausbildungskapazitäten an den Seefahrtschulen ausgebaut: 774 junge Männer und Frauen waren 2007 als Schiffsmechaniker-Auszubildende bei der See-Berufsgenossenschaft versichert, ein Plus von 125 angehenden Seeleuten.

Ein erfreuliches Wachstum ist auch beim versicherten Bordpersonal zu verzeichnen: Über 15.500 deutsche und ausländische Seeleute arbeiten an Bord deutscher Handelsschiffe, das ist eine Zunahme um gut 500 Seeleute. Während die Zahl deutscher Seeleute annähernd konstant blieb, wuchs der Anteil ausländischer Seeleute erneut auf jetzt 37,5 Prozent. Schiffsoffiziere aus Osteuropa werden vermehrt an Bord deutschflaggiger Schiffe eingesetzt.

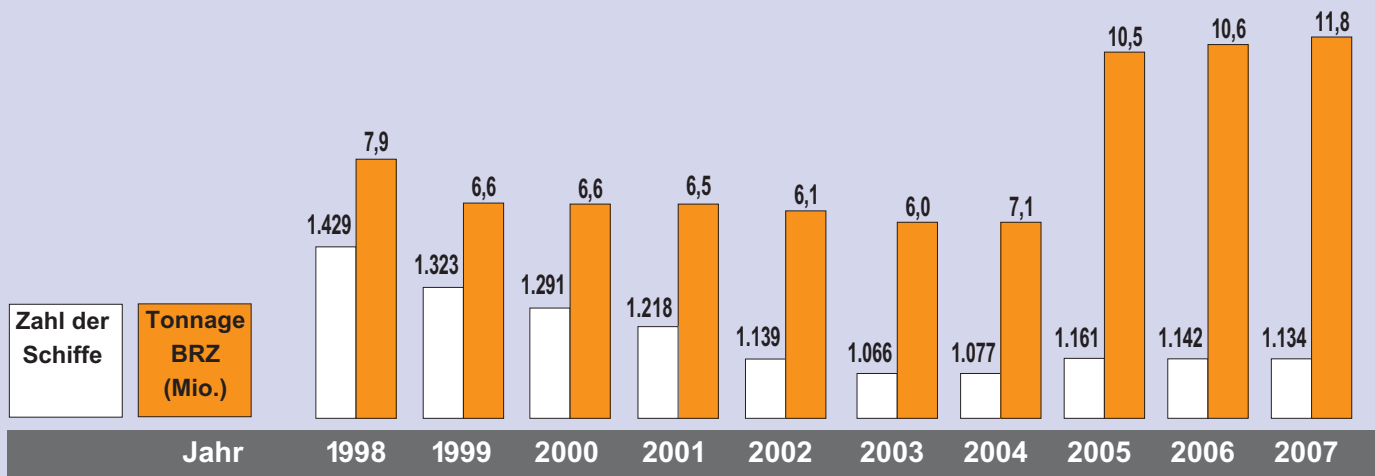


Die Tonnage unter deutscher Flagge wächst weiter



Gut geschultes Personal ist Mangelware

Entwicklung der deutschen Seeschiffe im Schiffsverzeichnis der See-Berufsgenossenschaft nach Zahl und Tonnage (ohne kleine Schiffe in der Küstenfischerei)



Im Schiffsverzeichnis der See-Berufsgenossenschaft eingetragene Schiffe (alle bei der See-BG gemeldeten Fahrzeuge unter deutscher Flagge)

Schiffsgattung	Anzahl der Schiffe		Veränderung in Prozent	Tonnage (BRZ)		Veränderung in Prozent
	31.12.2006	31.12.2007		31.12.2006	31.12.2007	
Trockenfrachter	366	362	-1,1	9.432.313	10.536.326	11,7
Tankschiff (einschließlich Gas-, Chemikalien und Produktentanker)	51	52	2,0	757.352	789.283	4,2
Fahrgastschiffe (Auslandsfahrt)	39	37	-5,1	228.476	225.442	-1,3
Bäder-, Fähr- und Fördeschiffe	143	144	0,7	35.697	36.588	2,5
Handelschiffe insgesamt:	599	595	-0,7	10.453.838	11.587.639	10,8
Seefischereifahrzeuge	119	114	-4,2	51.254	58.746	14,6
Fahrzeuge unter 250 m3 in der Küstenfischerei	1.877	1.804	-3,9	13.081	13.056	-0,2
Spezialfahrzeuge, Versorger, Schlepper, Yachten, Behördenfahrzeuge und sonstige Fahrzeuge	424	425	0,2	132.019	129.506	-1,9
Schiffe insgesamt	3.019	2.938	-2,7	10.650.192	11.788.947	10,7

Schiffe im Internationalen Seeschiffsregister (ISR) gegliedert nach Fahrzeuggruppen (Stand 31. 12. 2007)

	Schiffe	BRZ
Fahrgastschiffe	6	114.879
Bäder-, Fähr- und Fördeschiffe	-	-
Frachtschiffe	272	9.143.474
Tankschiffe	28	588.821
Spezialschiffe	6	30.704
Zusammen	312	9.877.878



Die angehenden Seeleute haben hervorragende Berufsaussichten

Bei den versicherten Landbeschäftigten ist ebenfalls ein solides Wachstum zu verzeichnen. Zum Jahresende 2007 waren 21.348 Landbeschäftigte bei der See-Berufsgenossenschaft unfallversichert. Die Zahl der Landbeschäftigten ist damit in den letzten zehn Jahren um fast ein Drittel gestiegen.

In der Küstenfischerei und der Kleinen Hochseefischerei ist das Bordpersonal dagegen auf 1.624 Fischer zurückgegangen (Vorjahr: 1.689). Hier beträgt der Anteil von Ausländern nur etwas mehr als ein Prozent. Die Große Hochseefischerei konnte dagegen leicht zulegen. Mit nur wenigen Schiffen und insgesamt 263 Seeleuten hat die Hochseefischerei unter deutscher Flagge längst nicht mehr die Bedeutung, die sie in den 1970er und -80er Jahren hatte.

Bordpersonal 1997 – 2007

Stichtag	Insgesamt	Deutsches Bordpersonal	Anteil der Ausländer		Anteil auf ISR-Schiffen			
					Insgesamt	Deutsche	Ausländer	
							deutsche Heuer	Heimatheuer
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
31.12.2007	15.573	9.738	5.835	37,47%	9.160	3.754	792	4.614

Bordpersonal (Stand 31. 12. 2007)

	Deutsche Flagge		Antragsversicherung		Ausstrahlung		Zusammen		Gesamt
	Deutsche	Ausländer	Deutsche	Ausländer	Deutsche	Ausländer	Deutsche	Ausländer	
Kauffahrtei	6.903	5.658	21	1	1.009	94	7.933	5.753	13.686
Große Hochsee- und Kleine Hochseefischerei über 250 cbm	184	59	–	1	19	–	203	60	263
Kleine Hochseefischerei bis 250 cbm und Küstenfischerei	1.602	22	–	–	–	–	1.602	22	1.624
Zusammen	8.689	5.739	21	2	1.028	94	9.738	5.835	
Gesamt, Deutsche und Ausländer	14.428		23		1.122		15.573		

Bordpersonal – gegliedert nach Berufsgruppen (Stand 31. 12. 2007)

Berufsgruppen		Gesamt	Deutsche		Ausländer	
			Männer	Frauen	Männer	Frauen
Kapitäne Offiziere und andere Angestellte	Kapitäne und Schiffsführer	1.496	1.443	5	48	-
	Nautische Offiziere	1.990	1.228	53	701	8
	Nautische Offiziersassistenten	78	67	9	2	-
	Technische Offiziere	2.157	1.576	12	569	-
	Technische Offiziersassistenten	64	53	4	7	-
	Funkoffiziere	4	3	-	1	-
	Elektriker und -assistenten	438	175	1	261	1
	Schiffsbetriebsmeister	26	22	-	4	-
Decks- personal	Facharbeiter	1.768	743	4	1.020	1
	Fachkräfte	768	240	2	524	2
	Hilfskräfte	424	98	7	318	1
	Auszubildende (Fischerei)	98	98	-	-	-
Maschinen- personal	Facharbeiter	754	221	2	531	-
	Fachkräfte	314	44	6	263	1
	Hilfskräfte	117	11	1	105	-
Personal im Gesamtschiffs- betrieb	Schiffsmechaniker	527	468	5	53	1
	Auszubildende zum Schiffsmechaniker	774	719	46	9	-
Wirtschafts- personal (Küche, Bedienung)	Angestellte	114	33	16	63	2
	Arbeiter	1.104	305	108	661	30
Sonstiges fahrendes Personal	Angestellte	808	198	104	495	11
	Arbeiter	291	129	31	126	5
	Auszubildende	32	19	12	1	-
Unternehmer und Ehegatten	Fahrende Unternehmer	1.403	1.379	14	10	-
	Ehegatten der Unternehmer	24	14	10	-	-
Zusammen		15.573	9.286	452	5.772	63

Betriebe

Vom Krabbenfischer bis zur Großreederei

Die Vielfalt der Mitgliedsunternehmen der See-Berufsgenossenschaft ist groß. Sie reicht vom Nebenerwerbsfischer auf der Ostsee bis zur Großreederei, die ihre Schiffe im Liniendienst auf allen sieben Weltmeeren fahren lässt. Rund 3.500 Unternehmen haben bei der See-Berufsgenossenschaft Land- oder Bordbeschäftigte versichert.

Die günstigen Rahmenbedingungen der deutschen Schifffahrt haben auch 2007 zu einem Personalzuwachs von Land- und Bordbeschäftigten in den Unternehmen geführt. Dabei sind knapp zwei Drittel dieser Beschäftigten bei mittleren und großen Unternehmen mit mehr als 50 Mitarbeitern angestellt. Nur acht Großbetriebe mit mehr als 500 Mitarbeitern beschäftigen über 25 Prozent aller bei der See-Berufsgenossenschaft versicherten Angestellten. Die Masse der Betriebe sind kleine und mittelgroße Betriebe mit bis zu 50 Mitarbeitern. In diesen über 2.500 Betrieben sind rund 12.000 Versicherte beschäftigt - das sind knapp 35 Prozent aller bei der See-Berufsgenossenschaft versicherten Beschäftigten.

Die Zahl der Betriebe ist 2007 mit 3.500 Unternehmen nahezu konstant geblieben, aber die Versichertenzahlen in der Unfall- und Krankenversicherung sind seit 2002 kontinuierlich gestiegen.



Die Größe der versicherten Unternehmen ist sehr unterschiedlich



Versicherte 1998 – 2007

Stichtag	Unfallversicherung		Krankenversicherung o. Angeh.
		davon Land- beschäftigte	
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
31.12.2007	36.921	21.348	58.941



Spezialschiff Seezeichenfahrzeug

Mitgliedsunternehmen und unfallversicherte Personen

Unternehmen	Anzahl	Landpersonal		Bordpersonal		Versicherte gesamt
		Arbeitnehmer	Unternehmer	Arbeitnehmer	Unternehmer	
Fahrgastschifffahrt	20	584		798	1	1.383
Frachtschifffahrt	593	3.388		7.886	18	11.292
Tankschifffahrt	76	80		473	0	553
Schlepper und Leichter	22	89		302	2	393
Bäder- u. Sportangelfahrten	85	166		206	47	419
Fähr- und Fördeschifffahrt	7	207		225	0	432
Nebenerwerbsschifffahrt	39	7		3	34	44
Große Hochseefischerei	9	24		204	0	228
Kleine Hochseefischerei	39	13		68	1	82
Küstenfischerei	538	223		170	518	911
Krabbenfischerei	188	46		165	165	376
Nebenerwerbsfischerei	759	1		0	615	616
Taucherei- und Bergungsbetriebe	6	121		314	0	435
Schulschiffsbetriebe	4	18		1	0	19
Lotsbetriebe	16	133		295	0	428
Forschungsbetriebe	9	17		265	0	282
Segelschulen, priv. Yach- ten, gewerbl. Yachtcharter	61	68		10	15	93
Schiffsmakler	384	6.758		57	0	6.815
Verbände, Vereine	34	567		203	0	770
sonstige Schifffahrts- betriebe (mit Schiff)	168	2.054		2.153	11	4.218
sonstige Schifffahrts- betriebe (ohne Schiff)	443	6.429		348	0	6.777
Unternehmer/Ehegatten ohne Bordtätigkeiten			355			355
gesamt	3.500	20.993	355	14.146	1.427	
		insgesamt 21.348		insgesamt 15.573		36.921

Entwicklung und Perspektiven

Weiterhin steigende Versichertenzahlen

Auch im Jahr 2007 hat die See-Berufsgenossenschaft neue Versicherte hinzugewonnen: Der Jahresdurchschnitt liegt neu bei 36.784 Versicherten, das sind knapp 1.000 mehr als im Jahr davor. Der Zuwachs steht im Zusammenhang mit dem unverändert wachsenden maritimen Markt. Sowohl an Bord der deutschen Seeschiffe als auch in den Landbetrieben wurden neue Mitarbeiter eingestellt.

Wie schon im Jahr davor konnte die See-Berufsgenossenschaft auch 2007 den Beitragssatz für die Unternehmen senken. Der neue Umlagesatz betrug nur noch 6,8 Prozent (gegenüber 7,3 im Vorjahr) und wurde zum Jahresbeginn 2008 noch ein weiteres Mal auf nunmehr 5,8 Prozent gesenkt. Im Gegensatz zu anderen Berufsgenossenschaften kennt die See-BG keinen Gefahrtarif, sondern berechnet die Umlage für die Betriebe nach einem einheitlichen Satz, der durch ein Beitragsausgleichsverfahren ergänzt wird.

Der Trend der leicht sinkenden Ausgaben sowohl für Leistungen an die Versicherten als auch für Rentenzahlungen setzte sich auch 2007 fort. Dennoch werden jedes Jahr beträchtliche Summen zum Wohl der Verletzten oder Erkrankten eingesetzt: Rund 29 Millionen Euro flossen in die Leistungsausgaben, allein 24,5 Millionen Euro davon wurden als Renten ausbezahlt.

Prävention

Erkenntnisse aus dem Unfallgeschehen

Auch im Jahr 2007 ereigneten sich die meisten Unfälle an den schon bekannten Unfallschwerpunkten „Decks, Fußböden und Laufbrücken“ sowie „Treppen, Leitern, Türen und Luken“. Dort gab es 132 meldepflichtige Arbeitsunfälle. Die Zahlen sind nahezu identisch mit dem Vorjahr und machen 37 Prozent aller meldepflichtigen Arbeitsunfälle von Seeleuten an Bord aus (im Jahr 2006 waren es 39 Prozent).

Die Technischen Aufsichtsbeamten werden bei ihren jährlichen Besichtigungen die Versicherten für die Unfallgefahren an diesen Arbeitsbereichen sensibilisieren. Die Kampagne der Berufsgenossenschaften „Aktion Sicherer Auftritt“, die im Jahr 2003/2004 die Gefahr der Stolper-, Sturz- und Rutschunfälle aufgegriffen hatte, bietet dazu eine gute Grundlage.

Unfälle, die sich auf dem Arbeitsweg ereignen, sind an Land der Unfallschwerpunkt Nummer Eins. Im Jahr 2007 verunglückten 71 Landbeschäftigte und 13 Seeleute. Deswegen unterstützt die See-Berufsgenossenschaft ihre Versicherten auch weiterhin mit 85 Euro bei der Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining. Dieses Angebot nutzten 82 Versicherte. (Interessierte Betriebe wenden sich bitte an Herrn Weener von der Schiffssicherheitsabteilung.)



Beim Be- und Entladen ...



... ist Präzisionsarbeit gefragt

Gute Ausbildung hilft, Arbeitsunfälle zu vermeiden

Gut ausgebildete Sicherheitsbeauftragte und Sicherheitsfachkräfte an Bord helfen, Arbeitsunfälle zu vermeiden. Deswegen muss auf jedem Seeschiff ein Sicherheitsbeauftragter bestellt werden. Sicherheitsbeauftragte wirken vor Ort als Kollegen und stammen deshalb vorwiegend aus dem Mannschaftsbereich. Durch ihre Tätigkeit tragen sie wesentlich zur Verhütung von Arbeitsunfällen bei. Sicherheitsfachkräfte (Fachkräfte für Arbeitssicherheit) nehmen die in Paragraph 5 des Arbeitssicherheitsgesetzes benannten Aufgaben wahr und unterstützen so den Unternehmer bei der Erfüllung seiner Aufgaben im Bereich des Arbeitsschutzes. Die Ausbildung dieser „Unfallverhütungsexperten“ findet an der Ausbildungs- und Trainingsstätte der See-Berufsgenossenschaft statt. Im Jahr 2006 wurden zehn Sicherheitsbeauftragte, 19 Bordfachkräfte für Arbeitssicherheit und 13 Fachkräfte für Arbeitssicherheit für den See-Betrieb von Dozenten der See-Berufsgenossenschaft ausgebildet.

Unfallverhütungsvorschriften neu gefasst

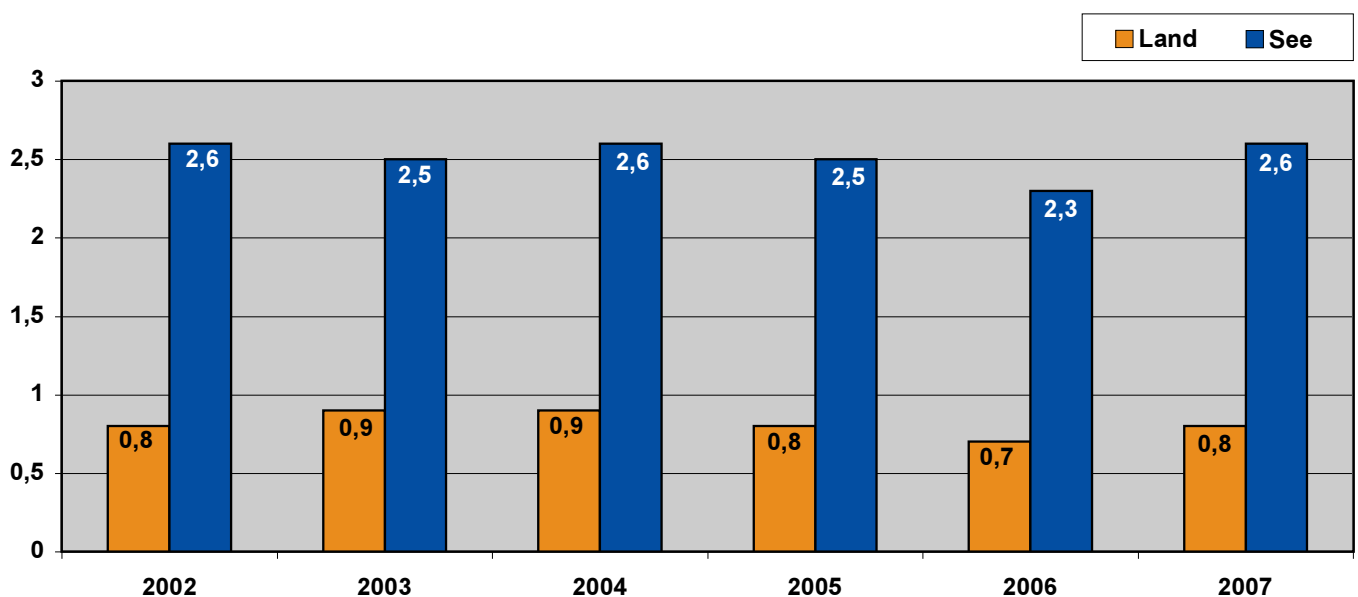
Die Überarbeitung der Unfallverhütungsvorschriften für Unternehmen der Seefahrt (UVV See) nach den Vorgaben der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV, ehemals HVBG) wurde 2007 weitgehend abgeschlossen. Neu gelten die so genannten Berufsgenossenschaftlichen Vorschriften. Eine Arbeitsgruppe aus Mitgliedern der Selbstverwaltung und Fachleuten der



Die Unfallzahlen in der Fischerei sind 2007 gestiegen

Schiffssicherheitsabteilung entwickelte darauf aufbauend Richtlinien für die sicherheitstechnische Betreuung und fachkundige Qualifikation der Bordfachkräfte für Arbeitssicherheit.

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



Versicherungsfälle

Unfallrate weiterhin niedrig

Die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle liegt weiter auf niedrigem Niveau: Insgesamt registrierte die See-Berufsgenossenschaft im Berichtsjahr 579 meldepflichtige Unfälle, davon ereigneten sich 355 an Bord von Schiffen. An Land verunglückten 51 Seeleute und 171 Landbeschäftigte sowie zwei Rehabilitanden. Bezogen auf 100 Versicherte liegt die Unfallhäufigkeit bei 1,6 Prozent (Vorjahr 1,4).

Betrachtet man nur die Unfälle, die auf See passieren, so ist die Unfallhäufigkeit dort leicht gestiegen: von 2,0 auf 2,3 meldepflichtige Arbeitsunfälle bezogen auf 100 Versicherte. In der großen Mehrzahl handelt es sich um leichte bis mittelschwere Unfälle, die nicht zu dauernden Gesundheitsschäden führten. Demgegenüber stehen zwei tödliche Arbeitsunfälle, über die wir ausführlich im Abschnitt „Tödliche Arbeitsunfälle“ berichten. Die ungewöhnlich hohe Anzahl von acht tödlichen Unfällen im Jahr 2006 kann damit als Ausnahme betrachtet werden.

Nach wie vor ereignen sich die meisten Unfälle auf Handelsschiffen. Im Jahr 2007 wurden 259 Unfälle aus der Kauffahrt (zehn mehr als im Vorjahr) und 96 aus Fischereibetrieben gemeldet. Der Anstieg der Unfallzahlen relativiert sich aber, weil 2007 im Jahresdurchschnitt mehr Personen versichert waren als 2006 (Bordpersonal

15.672 Personen in 2007 gegenüber 15.646 in 2006, jeweils im Jahresmittelwert). Somit ist die Unfallrate weiterhin sehr niedrig.

In der Fischerei ist die Anzahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle gestiegen. Es wurden 96 Unfälle gemeldet. Gegenüber dem Vorjahr mit 69 Unfällen ist das eine deutliche Steigerung von 39 Prozent. Die Ursache dieser Unfälle wird noch genauer untersucht und ausgewertet, um die geeigneten Präventionsmaßnahmen einzuleiten. Erfreulicherweise gab es im Berichtsjahr aber keine tödlichen Arbeitsunfälle in der Fischerei.

Unfälle an Bord

Tödliche Arbeitsunfälle

Tödlicher Unfall bei Wartungsarbeiten

Das deutsche Tankmotorschiff „SEACOD“ befand sich am 27. April 2007 nordwestlich der Azoren, als ein philippinischer Matrose bei Wartungsarbeiten einer Festmacherleine auf dem Hauptdeck Achterkante Back tödlich verletzt wurde. Bei den Wartungsarbeiten sollte der Spleiß eines Auges an einem Drahtseil an Deck betakelt werden. Wegen des überkommenden Spritzwassers wurden mehrere Meter Seil von der vorderen Winsch abgerollt und über eine Hilfskonstruktion mehrmals umgelenkt und über einem Lüftungsrohr befestigt und durchgeholt. Dabei brach eine Leitersprosse, an dem ein

Meldepflichtige Arbeitsunfälle aller Versicherten – Häufigkeit und Gliederung

	insgesamt	Davon		Versicherte im Jahresdurchschnitt*)	Unfallhäufigkeit auf 100 Versicherte	
		Wegeunfälle	Todesfälle		2006	2007
Kauffahrt	259	–	2	13.676	1,8	1,9
Hochseefischerei	50	–	–	296	9,4	16,9
Kleinfischerei	46	–	–	1.700	2,3	2,7
auf See insgesamt	355	–	2	15.672	2	2,3
Bordpersonal an Land	51	13	–	15.672	0,3	0,3
Bordpersonal insgesamt	406	13	2	15.672	2,3	2,6
Landbeschäftigte	171	71	–	21.112	0,7	0,8
Rehabilitanden	2	–	–	–	–	–
Gesamt	579	84	2	36.784	1,4	1,6

*) 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 36.784 Personen versichert.

Stropp befestigt war, der die Leine um 90° umlenkte. Die zurückschnellende Leine traf den Matrosen und schleuderte ihn an Deck. Sofort eingeleitete Rettungsmaßnahmen und der mit einem SAR-Hubschrauber eingeflogene Notarzt konnten das Leben des Verunglückten nicht mehr retten.

Zusammenfassung des Berichts der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung vom 1. Februar 2008

Auslöser des Unfalls war die nicht sachgerechte Hilfskonstruktion zum Betakeln eines Spleißes an der Vorspring. Durch die Umlenkung der Spring von ca. 90° mit Hilfe eines Stropps ist ein hoher Reibungsverlust entstanden, der die Kräfte etwa im Verhältnis 15:1 vor und hinter dem Stropp verteilte. Das führte zum Brechen der Leitersprosse und möglicherweise auch des Stropps. Dabei wurde der Verunfallte durch die zurückschnellende tight geholte Atlas-Leine getroffen und auf das Hauptdeck bzw. einen Decksstringer geschleudert und tödlich verletzt.

Die an der Winsch stehende Hilfskraft Deck hatte vor dem Unfall gewarnt und Bedenken über die Durchführung geäußert. Nach internen Sicherheitsanweisungen der Reederei sind die Beschäftigten verpflichtet, ihre Bedenken einem Vorgesetzten zu melden.

Auf der anderen Seite sind Sicherheitsregeln und Arbeitsaufträge, die von autorisierten Personen erteilt werden, strikt zu befolgen. Möglicherweise war der Respekt vor dem erfahrenen Kollegen größer als die Sicherheitsbedenken, um einzuschreiten. Formell wäre die

Hilfskraft auch verpflichtet gewesen, ihre Bedenken dem wachhabenden Offizier zu melden.

Der nächste zu erreichende Offizier war der Wachhabende auf der Brücke. Er wurde erst informiert, als der Unfall bereits passiert war. Von der Brücke aus war die Hilfskonstruktion nicht eindeutig erkennbar, bzw. die Absicht, die damit bewirkt werden sollte. Es existierte auch kein schriftlicher Arbeitsauftrag. Insofern ist zweifelhaft, ob der wachhabende Offizier über diese Decksarbeiten informiert worden war, denn ein Arbeitsbuch ist nicht geführt worden und die anstehenden Decksarbeiten sind üblicherweise zwischen 1. Offizier und Bootsmann besprochen worden.

Das Betakeln eines Festmachers ist Tauwerksarbeit, die klassischer Bestandteil der Ausbildung zum Vollmatrosen ist. Die Betakelung des Spleißes beeinträchtigt nicht die Festigkeit des Atlas-Seils und ist nicht dringlich. Während beim Hersteller diese Arbeit mit einer Betakelungsanlage durchgeführt wird, ist an Bord lediglich eine Kleidkeule vorgesehen. Insofern bestanden auch keine grundsätzlichen Bedenken, besondere Sicherheitsvorkehrungen zu treffen, z.B. in Form einer zusätzlichen Aufsicht. Eine derartige, wie die hier gewählte Hilfskonstruktion war von den Aufsichtspersonen (Bootsmann, Offiziere) jedoch nicht vorhersehbar. Die beauftragten Personen hatten das Vertrauen der Vorgesetzten, um das Betakeln selbstständig durchführen zu können. Dafür war das Tightholen der Vorspring mit einer Winde erforderlich, damit die Betakelung hält. Der verunfallte Vollmatrose galt als erfahren und ist bei seinem letzten Zeugnis in allen Belangen mit gut beurteilt worden.

Angezeigte Unfälle und Berufskrankheiten aller Versicherten

Jahr	angezeigte Unfälle +Berufskrankheiten	meldepflichtige Arbeitsunfälle, davon				Anzeigen auf Verdacht einer Berufskrankheit
		Wegeunfälle	Todesfälle	auf 100 Versicherte	insgesamt	
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
2007	2.339	84	2	1,6	579	159

Der Unfall wäre möglicherweise verhindert worden, wenn die Informationskette beim Aufkommen der ersten Sicherheitsbedenken vom Leichtmatrosen über den Vollmatrosen, Bootsmann und Offizier und die dann zu veranlassenden Maßnahmen funktioniert hätte. Darauf wäre bei den Sicherheitsübungen im Rahmen des Trainingsplans zu achten. Hier sind Übungen an Festmachereinrichtungen alle sechs Wochen vorgesehen. Die BSU sieht sich nicht veranlasst, weitergehende Sicherheitsempfehlungen herauszugeben.

Tödlicher Unfall im Frachtraum

Das Frachtschiff „Fembria“, beladen mit Nadelholzbaumstämmen, befand sich am 23. Mai 2007 im Hafen in Östrand und wurde dort gelöscht. Um 12 Uhr machte die Crew Mittagspause. Da der Bootsmann nicht im Speiseraum erschien, begannen zwei Crewmitglieder ihn zu suchen. Sie entdeckten, dass die Einstiegs Luke zu Frachtraum I geöffnet war. Als sie hinablickten, sahen sie eine Person am Boden des Einstiegs liegen. Sofort wurde der Kapitän benachrichtigt, der einige Minuten später am Unfallort eintraf. Der Kapitän ging durch die Einstiegs Luke und kletterte die Leiter hinunter. Nach einem kurzen Moment begann er, wieder hinaufzusteigen, aber plötzlich sah einer der Männer wie er hinunterfiel und dann am Boden des Einstiegs liegen blieb.

Nach einem allgemeinen Alarm begann die Crew mit den Rettungsarbeiten. Der am Unfallort eingetroffene dritte

Ingenieur griff zu einer Schutzmaske mit Gasfilter. Er begann die Leiter hinabzusteigen, stellte aber fest, dass diese Maske nicht ausreichte und kehrte an Deck zurück. Ein Matrose, ausgerüstet mit einem Atemschutzgerät, begab sich anschließend in die Luke. Er fand den Kapitän auf dem Bootsmann liegend. Er holte einen Sicherheitsgurt. Dann wurde erst der Kapitän und dann der Bootsmann an Deck gezogen. Nach den sofort eingeleiteten Wiederbelebungsmaßnahmen übernahmen Rettungssanitäter von zwei zuvor gerufenen Rettungswagen die weitere Behandlung.

Die Leben des Kapitäns und des Bootsmannes konnten nicht gerettet werden. Der dritte Ingenieur, der als erstes im Einstiegschacht tätig gewesen war, fühlte sich krank und benommen. Deshalb wurde ein dritter Krankenwagen in den Hafen bestellt. Nach Behandlung auf der Intensivstation des Krankenhauses wurde der dritte Ingenieur zurück aufs Schiff geschickt.

Die Unfalluntersuchung ist noch nicht abgeschlossen.

Rückblick: Tödliche Unfälle 2006

Im Jahr 2006 starben acht Versicherte bei tödlichen Unfällen, deren Untersuchung im vergangenen Jahr noch nicht abgeschlossen war (wir berichteten). Inzwischen liegen die Untersuchungsberichte der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung vor und können im Internet unter www.bsu-bund.de abgerufen werden.



Im Jahr 2007 wurden zwei Versicherte bei schweren Unfällen getötet

Unfallberichte

Elektrische Anlagen und Geräte

Nach Spannungsausfall an einem Landanschlusskasten auf dem Schiff „W“ ermittelte der Maschinist als Ursache eine defekte Sicherung. Beim Versuch diese Sicherung herauszuschrauben, bekam er einen Stromschlag.

Vor Beginn der Arbeiten an Schaltschränken, Schalttafeln und Ähnlichem ist grundsätzlich auf eine ausreichende Standortisolierung im Bedien- und Wartungsbereich zu achten. Die Isoliermatten müssen nach VDE geprüft sein.

Weitere Hinweise: UVV See §138

*

Auf dem Fischkutter „K“ bekam der Decksmann beim Ausschalten eines elektrischen Kochtopfes einen Stromschlag. Er musste in einem Krankenhaus zur stationären Behandlung aufgenommen werden.

Beim Zuschalten einer Geschirrspülmaschine in der Kombüse bekam Frau E. einen Stromschlag.

Während der Reparatur- und Instandhaltungsarbeiten in der Werft verunfallte Herr P. durch Stromschlag, als er

versuchte, die Steckverbindung einer Trennschleifmaschine von der Verlängerungsschnur zu trennen. Er erlitt dabei Brandverletzungen an seiner linken Hand.

Herr R. verletzte sich mit einem Winkelschleifer, als er eine Halterung an einer Wasserleitung durchtrennte. Nach dem Einschalten kam die Schleifmaschine erst mit zeitlicher Verzögerung in Betrieb und verdrehte sich in R's Hand. Die Folge waren Schnittwunden am Bein und Oberschenkel.

Die Besatzung ist auf allen Seeschiffen dazu verpflichtet, mobile elektrische Betriebsmittel nach sechs Monaten und das ortsfeste Schutzerdungssystem nach zwei Jahren zu überprüfen. Hierbei sind besonders die Funktionen der Ein- und Ausschalter und die Isolierungen zu kontrollieren. Mängel müssen sofort beseitigt werden!

Zu den mobilen Betriebsmitteln gehören alle elektrisch betriebenen Arbeitsgeräte und Werkzeuge, Kabellampen, Handleuchten sowie Verlängerungskabel. Die Gehäuse der Stecker und der Kupplungsdosen von ortsveränderlichen elektrischen Betriebsmitteln dürfen nur aus geeigneten Formstoffen (Kunststoff) bestehen.

Weitere Hinweise: UVV See §158 und F6- Merkblatt über den Umgang mit elektrischen Betriebsmitteln, UVV See §141 (3)

*



Gespannte Aufmerksamkeit beim Manövrieren

Der Chief.- Ing. auf dem Containerschiff „M“ erlitt beim Umgang mit einer Winkelschleifmaschine tiefe Schnittwunden am Unterarm. Zu diesem Unfall kam es, weil sich die Trennscheibe plötzlich im Werkstück verkeilte, so dass der Trennschleifer kurzzeitig außer Kontrolle geriet und nach dem Freikommen unkontrolliert weiterlief.

Vor Beginn der Arbeit muss überprüft werden, ob die Schleifmaschine ordnungsgemäß mit einer Trennscheiben-Schutzverkleidung ausgestattet ist. Während der Arbeit ist auf eine sichere Arbeitshaltung zu achten, um im Notfall den Gefahrenbereich schnell verlassen zu können.

Feuer an Bord

Der Fischkutter „C“ brannte völlig aus – als Brandursache wurde ein Kurzschluss in der 24 Volt-Versorgung des Schiffes ermittelt. Die Löschmaßnahmen gestalteten sich sehr schwierig, denn weil die Maschinenraum-Brandklappen fehlten, konnte kein Verschlusszustand hergestellt werden. Die Besatzung kam mit dem Schrecken davon.



Treppen und Leitern sind Unfallschwerpunkte

Der Unternehmer muss eigenverantwortlich die elektrischen Kabelverbindungen, Steckverbindungen sowie Schraubleistenanschlüsse auf Festsitz und Beschädigung kontrollieren. Werden diese Kabelnetze durch notwendig gewordene Modifikationen erweitert, ist in jedem Fall die See-Berufsgenossenschaft in Kenntnis zu setzen und der entsprechende geänderte Schaltplan einzureichen. Außen angebrachte Kabelsteckverbindungen an elektrischen Anlagenteilen sind zusätzlich durch Schutzkappen vor Schmutz und Spritzwasser zu schützen. Wichtig: Die See-Berufsgenossenschaft fordert für alle Schiffe, dass zur Herstellung des Verschlusszustandes des Maschinenraumes die Eintritts- und Austrittsöffnungen der Lüftungseinrichtungen im Brandfall von außen verschlossen werden müssen. Das Entfernen der Brandklappen ist verboten.

Weitere Hinweise: UVV See §141, §165 und §273

Umgang mit Leitern

Auf dem Schiff „P“ wurde zur Besichtigung und Kontrolle einer Zylinderlaufbuchse eine Leiter benutzt. Beim Herunterklettern von der Leiter klappte ein Sicherungsbügel der Buchsenhalterung weg, so dass die Leiter nach hinten wegkippte. Herr W. fiel aus einer Höhe von circa einem Meter mit dem Rücken auf die Flurplatten und verletzte sich dabei die linke Hand und zwei Brustwirbelknochen.

Anlegeleitern dürfen nur an sichere Stützpunkte angelegt werden.

Weitere Hinweise: UVV See §73 und F8-Merkblatt Anlegeleitern im Schiffsbetrieb

*

Ein mitarbeitender Kollege rutschte während der Reparaturarbeiten an einer Rohrleitung an einem Abgasturbolader aus und stieß dabei an das Arbeitspodest, auf dem Herr M. stand. Hierdurch verlor dieser das Gleichgewicht und fiel rückwärts mit dem Kopf auf die Flurplatten. Herr M. zog sich eine Platzwunde am Kopf zu.

Während der Instandhaltungsarbeiten ist unter anderem auf eine gute Standsicherheit der Arbeitspodeste zu achten. Im Leckagenfall soll die Arbeitsfläche trocken gewischt werden. Gegebenenfalls müssen auch die Sohlen der Arbeitsschuhe gereinigt werden, um ein Ausrutschen zu vermeiden. Begehbare Bodenflächen und Bodenbeläge müssen rutschhemmend sein. Arbeitspodeste mit mehr als drei Stufen müssen bei Verwendung in Maschinenräumen auf beiden Seiten mit Geländer oder Handläufen ausgestattet sein.

Weitere Hinweise: UVV See §94 b



Bei Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten kam es zu mehreren Unfällen

Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten

Während der Instandhaltungsarbeiten an der Zylinderkopfstation vom Hauptmotor verletzte sich Herr J. am Auge: Beim Bedienen der Druckluftpistole löste sich das Kupplungsstück des unter Druck stehenden Luftschlauches und schlug gegen das Auge.

Alle druckluftbetriebenen Hilfs- und Arbeitsmittel (z.B. Entrostungsmaschinen, Druckluftpistolen) sowie deren Verschluss- und Anschlusselemente wie Schnell- und Drehkupplungen müssen den zu erwartenden mechanischen Ansprüchen genügen. Die Abdichtungen müssen dicht sein und dürfen zu keiner Gefährdung von Personen führen. Aus Sicherheitsgründen muss die Gerätschaft in regelmäßigen Abständen gewartet werden. Vor Beginn der Arbeit sollte man die Schlauchanschlussklemmen (Schellen) auf Festsitz und die Kupplungsdichtungen kontrollieren.

Weitere Hinweise: UVV See §120

*

Auf dem Schiff „P“ hatte sich bei der Montage eines Zylinderdeckels mittels eines Kettenzuges die Dichtung zum Abgaskanal verschoben. Mit Hilfe eines Metallornes richtete der wachhabende Ingenieur die Dichtung

neu aus und überprüfte den richtigen Sitz mit seinem Zeigefinger. In diesem Moment wurde der Zylinderkopf von einem Kollegen mit dem Kettenzug noch einmal angehoben. Dabei wurde dem Ingenieur die Fingerkuppe abgetrennt.

Wer an ortsbeweglichen hydraulischen Haltevorrichtungen oder mechanischen Hebezeugen arbeitet, die unter Druck stehen, muss darauf achten, nicht in den Gefahrenbereich hineinzugreifen. Erst nach Druckentlastung des Hebezeuges und nach unfallsicherem Absetzen der Maschinenteile kann mit der Instandhaltungsarbeit begonnen werden. Im vorliegenden Fall hätte der Unfall vermieden werden können, wenn vor Arbeitsaufnahme gemäß betrieblicher Risikobewertung eine klare, deutliche und unmissverständliche Absprache zur Bedienung des Hebezeuges getroffen worden wäre. Damit wäre ausgeschlossen worden, dass der Hebezeugführer eigenmächtig schaltet. Außerdem hätte die richtige Positionierung der Abgasdichtung vor Einsetzen der Schrauben nochmals mit dem zu Hilfe genommenen Metallorn überprüft werden müssen.

Weitere Hinweise: UVV See §127

*

Nach Ausfall der Gesamtstromversorgung auf einem Containerschiff begab sich der wachhabende Ingenieur



Auszubildende profitieren von erfahrenen Kollegen an Bord

zur nächst gelegenen Treppe. Dabei fiel er durch eine Flurplattenöffnung in die Bilge hinein und schlug mit dem Oberkörper auf eine Rohrleitung. Der Ingenieur verletzte sich an Knien und Ellenbogen und zog sich eine Rippenfraktur zu.

Grundsätzlich sind Montageöffnungen, die bei Arbeiten durch entfernte Flurplatten entstehen, unfallsicher abzusperren. Nach Abschluss der Arbeiten muss die Flurplattenöffnung verschlossen und fest verschraubt werden. Weitere Hinweise: UVV See §151 (9) und 152 (2)

Unfälle bei Ladungsarbeiten

Beim Auffahren des achteren Lukendeckel verstauchte sich der erste Nautische Offizier den Daumen an der Laufrolle des Lukendeckels.

Wer Lukenabdeckungen betätigt, muss sich zuerst davon überzeugen, dass sich niemand im Gefahrenbereich befindet und dass die Einrichtung betriebsbereit ist. Lukenabdeckungen dürfen nur betätigt werden, wenn der Bedienende die gefährdenden Bewegungsvorgänge gut übersehen kann.

Weitere Hinweise: UVV See §206 (1) und (2) und F3-Merkblatt über die Handhabung stählerner Lukenabdeckungen

Unfälle auf Schleppern

Nach Beendigung der Seeschiffsassistenten sollte der Schleppdraht eingeholt werden. Der Schleppdraht wurde an Bord des Schleppers gehievt. Aus bisher unbekannter Ursache wurde ein Maschinist von dem dann plötzlich entgegengesetzt der Hievrichtung ausrauschenden Schleppdraht erfasst und gegen das Heckschanzkleid geschleudert. Dabei wurde dem Verunglückten der linke Unterschenkel abgetrennt und ein Schädelbasisbruch zugefügt. Des weiteren erlitt ein Schiffsmechaniker durch das Schleppgeschirr Prellungen und Hautabschürfungen an beiden Oberschenkeln. Die Ursache für das Ausrauschen des los geworfenen Schleppdrahtes konnte nicht eindeutig festgestellt werden. Vermutlich hat sich der Schleppdraht inkl. Jagerleine und Aufholer im Propeller des losgeworfenen Fahrzeuges verfangen und sich dabei durch die drehende Welle aufgewickelt.

Die Unfalluntersuchung ist noch nicht abgeschlossen.

Unfälle von Auszubildenden im Bordbetrieb

Auch im Jahr 2007 waren Auszubildende im Bordbetrieb an Unfällen beteiligt. Hier eine Auswahl der Unfallursachen:

Ein Auszubildender (Fischerei) stand beim Vorbordnehmen des Fanggeschirrs auf einer mit Netzwerk beladenen Holzkiste. Er legte das Netzwerk in diese Kiste. Bei

Beendigung der Arbeiten, sprang er von der Kiste, anstatt die bereitgestellte Leiter zu benutzen. Er zog sich eine Prellung am rechten Fuß zu.

Das Abwärtsspringen ist immer unfallträchtig und deshalb unzulässig. Der Unternehmer muss den Auszubildenden auf diese Gefahren hinweisen – der Auszubildende ist seinerseits verpflichtet, den Anweisungen des Unternehmers Folge zu leisten.

Weitere Hinweise: UVV §18 und §25

*

Beim Aufholen der Kurrleine ist ein Auszubildender (Fischerei) mit der Leitstange abgerutscht und mit der Hand gegen den Rahmen der Winde geschlagen. Dabei kam er zwischen Rahmen und Leitstange und brach sich einen Finger.

Beim Aufholen der Kurrleine wurde und wird häufig der Fehler gemacht, mittels Leitstangen ein sauberes Auftrommeln der Leine zu erzwingen. Diese Praxis ist verboten, statt dessen müssen Kurrleinentrommeln eine Zwangsführung zum Aufspulen des Seiles haben. Transportable Leitstangen dürfen nur zum Aufleiten des Netzes auf eine Netztrommel verwendet werden.

Weitere Hinweise: UVV See §257 (2) und §261 (5)

*

Eine Auszubildende zur Schiffsmechanikerin rutschte beim Abtrennen von Halterungen mit dem Winkelschleifer ab. Dabei fügte sie sich eine tiefe Fleischwunde über dem rechten Knie zu.

Der Unternehmer muss die Angestellten über die sichere Arbeitsweise mit Trennscheiben belehren. Die Versicherten müssen diese Anweisungen befolgen.

Weitere Hinweise: UVV §18

Berufskrankheiten: Schwerpunkte bei asbestbedingten Erkrankungen und Lärmschwerhörigkeit

Im Berichtsjahr wurden 159 neue Berufskrankheiten angezeigt. Die Zahl der Neumeldungen entspricht etwa dem Vorjahreswert. Die Aufschlüsselung der Verdachtsanzeigen nach Krankheitsgruppen zeigt – wie in den Vorjahren – eine Verdichtung bei den asbestbedingten Erkrankungen und den Lärmschwerhörigkeiten, die zusammen über 80 Prozent der gemeldeten Fälle ausmachen.

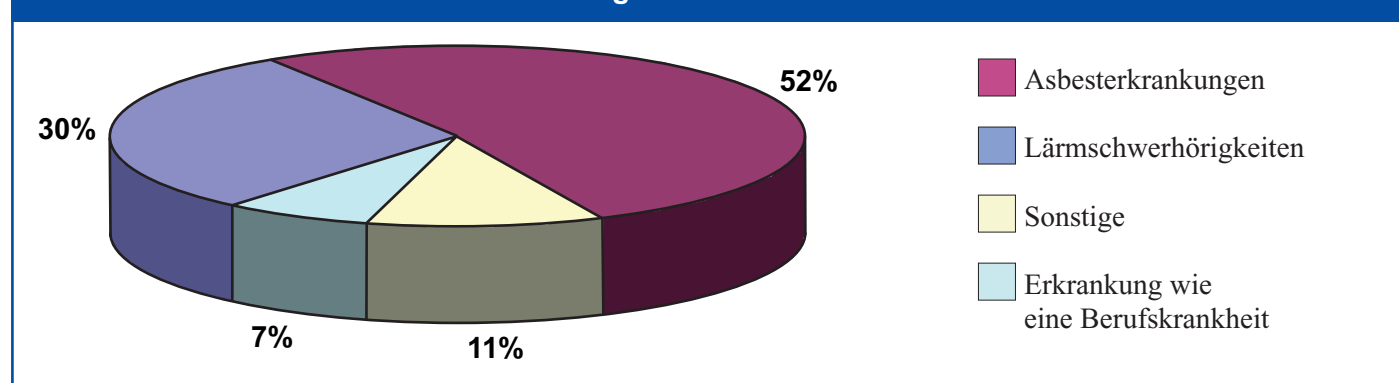
Obwohl sich die Zahl der angezeigten Lärmschwerhörigkeiten auf hohem Niveau stabilisiert hat, sind schwere Hörstörungen, die Rentenansprüche begründen, zunehmend seltener geworden. In Einzelfällen war die Versorgung mit einem Hörgerät erforderlich, um ein optimales Rehabilitationsergebnis zu erzielen.

Die asbestbedingten Erkrankungen können dagegen im Einzelfall sehr schwere Gesundheitsstörungen verursachen, die selbst mit hohem medizinischen Aufwand nur unvollständig ausgeglichen werden können. Von den 61 anerkannten asbestbedingten Berufskrankheiten wurde in 21 Fällen Renten an Versicherte oder Hinterbliebene gezahlt. Elf Seeleute sind an den Folgen einer asbestbedingten Krebserkrankung verstorben.

Ausgewählte Berufskrankheiten

(mehr als fünf Anzeigen)	2006	2007
Lärmschwerhörigkeiten (BK-Nr. 2301)	40	48
Lungen- und Pleuraasbestosen (BK-Nr. 4103)	46	34
Lungenkrebs durch Asbest (BK-Nr. 4104)	31	38
Durch Asbest verursachtes Mesotheliom (BK-Nr. 4105)	12	12
Erkrankung wie eine Berufskrankheit (§ 9 Abs. 2 SGB VII)	9	11
Gesamt	138	143
Insgesamt angezeigte Berufskrankheiten	156	159

Verteilung der Berufskrankheiten





Leistungen

Aufwendungen für Leistungen rückläufig

Der Rentenbestand ist gegenüber 2006 von 3.349 Renten auf 3.231 Renten um rund vier Prozent gesunken. Auch die Leistungsaufwendungen für Renten sind von 25,3 Millionen Euro auf rund 24,5 Millionen Euro zurückgegangen. Bedingt durch die unterschiedlichen Wegfallzeitpunkte im Jahresverlauf, dem Hinzutreten neuer Renten mit unterschiedlicher Leistungshöhe und einer Rentenanpassung zum 1. Juli 2007 entspricht dieser Ausgabenerückgang allerdings nur rund ein Prozent.

Bei den einzelnen Kosten für die Rehabilitation gibt es zum Teil deutliche Abweichungen gegenüber dem Vorjahr. So waren bei der ambulanten Heilbehandlung Kostensteigerungen in Höhe von rund 175.000 Euro, dagegen Kostenreduzierungen im Bereich der stationären Behandlung festzustellen. Hier macht sich auch der Trend zum ambulanten Operieren bemerkbar.

Hinweise für weniger schwere Versicherungsfälle im Berichtsjahr liefern die geringeren Aufwendungen für

Neue Renten				
		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
2007	Arbeitsunfälle	17	14	3
	Wegeunfälle	0	0	0
	Berufskrankheiten	21*	15	6

* In weiteren 70 Fällen wurde der Verdacht auf eine Berufskrankheit zwar bestätigt, eine Rente wird aber u.a. wegen Fehlens einer rentenberechtigenden Minderung der Erwerbsfähigkeit nicht gezahlt.

Verletztengeld und die entsprechenden Sozialversicherungsbeiträge. Hier sind die Ausgaben gegenüber dem Vorjahr um insgesamt rund 188.000 Euro oder 21 Prozent zurückgegangen.

Die sich unterschiedlich entwickelnden Kosten für die verschiedenen Rehabilitationsmaßnahmen glichen sich gegenseitig aus und belaufen sich wie im Vorjahr insgesamt auf rund 4,1 Millionen.

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
2007	3.231	2.386	741	102	2

Widerspruchs- und Klageverfahren

Entscheidungen der See-BG halten stand

Der Widerspruchsausschuss besteht aus Vertretern der Versicherten und der Arbeitgeber. Er überprüft die Bescheide der See-BG, wenn die Versicherten oder Hinterbliebene mit den Entscheidungen nicht einverstanden sind. Im Berichtsjahr wurden 88 Widerspruchsverfahren durchgeführt.

18 Widersprüche zogen die Versicherten zurück, in vier Fällen half die Verwaltung selbst ab und ein Fall wurde auf sonstige Art erledigt. In 65 Fällen bestätigte der Widerspruchsausschuss die Entscheidung der Unfallabteilung der See-BG.

Vor den Sozial- und Landessozialgerichten wurden 33 Fälle verhandelt. In zwei Fällen hatten die Versicherten bzw. die Hinterbliebenen im Klageverfahren Erfolg. In weiteren drei Fällen wurde das Verfahren mit teilweisem Zugeständnis der See-BG beendet. Alle anderen Fälle blieben für den Kläger erfolglos.

Die Entscheidungen der See-BG haben im Vergleich mit der gesamten DGUV eine gute Qualität und sind selten zu revidieren.

Service

Bessere Verfahren – weniger Kosten

Bisher wurden Auslandsrentenzahlungen für bestimmte Länder über ein separates Zahlverfahren beim ehemaligen Hauptverband der gewerblichen Berufsgenossenschaften durchgeführt. Im Berichtsjahr wurden diese Auslandsrentenzahlungen umgestellt. Die Auslandsrentenzahlungen werden nun – zusammen mit allen anderen Rentenzahlungen – vom Rentenservice ausgeführt. Damit konnte ein „Sonderzahlverfahren“ abgeschafft und die Gebühren für die Rentenauszahlung gesenkt werden.

Die Spitzenverbände der Unfallversicherung haben mit einem überregionalen Anbieter für Hörgeräte und Zubehör eine Rahmenvereinbarung abgeschlossen, von der die See-Berufsgenossenschaft in Bezug auf die Hörgeräte- und Batterieversorgung deutlich profitiert.



Entspannte Zusammenarbeit auf der Brücke

Entwicklung und Perspektiven

Vielfältiges Angebot für die Gesundheit

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

Der Seeärztliche Dienst bietet Reedern und Seeleuten vielfältige Dienstleistungen an. So wurde zum Beispiel die Anleitung zur Krankenfürsorge auf Kauffahrteischiffen vollständig überarbeitet. Der Anhang enthält die Liste der Medikamente und Hilfsmittel, die an Bord eines deutschen Handelsschiffes verbindlich vorgeschrieben sind. Zur Sicherstellung der Arbeitsqualität ist der Seeärztliche Dienst seit März 2007 nach der internationalen Norm DIN EN ISO 9001: 2000 zertifiziert.

Das Team der See-Berufsgenossenschaft bestand 2007 aus insgesamt 14 Ärzten und einer Arbeitstoxikologin an den Standorten Hamburg, Bremen, Bremerhaven, Kiel und Rostock. Zusätzlich gibt es im Inland an 26 Orten sowie im Ausland an drei Orten (Antwerpen, Rotterdam und Manila) Ärzte, die von der See-Berufsgenossenschaft dazu ermächtigt wurden, Seeleute auf ihre Seediensstauglichkeit zu untersuchen.



Jeder an Bord muss voll einsatzfähig sein

Seediensstauglichkeit

Gleichbleibende Untersuchungszahlen

Jeder, der auf einem deutschen Seeschiff beschäftigt ist, muss seine Tauglichkeit für den Seediens nachweisen. Neben einem allgemein guten Gesundheitszustand ist für die Seediensstauglichkeit vor allem ein gutes Hör- und Sehvermögen maßgeblich. Der Seeärztliche Dienst bescheinigt für zwei Jahre die Tauglichkeit, diese Frist kann aus medizinischen Gründen auch verkürzt werden.

Die Anzahl der Seediensstauglichkeitsuntersuchungen ist mit 21.296 Untersuchungen im Vergleich zum Vorjahr annähernd gleich geblieben. Im Inland fanden 15.093 Untersuchungen statt. Mit 6.203 Untersuchungen blieb der Anteil im Ausland (vorwiegend Manila) annähernd gleich hoch.

Insgesamt mussten leider 148 der fahrenden Seeleute als seediensuntauglich beurteilt werden. Hauptursachen waren wie in den vergangenen Jahren Herz- und Kreislauferkrankungen (21 Prozent), Zuckerkrankheit und andere Stoffwechselerkrankungen (14 Prozent) sowie chronischer Alkoholmissbrauch und andere Suchtformen (9 Prozent). Der Anteil der als seediensuntauglich beurteilten Neubewerber – vorrangig am Standort Manila – ging leicht von 427 auf 394 Untersuchte zurück.

Untersuchung der Seelotsen

Auch die Seelotsen müssen wie Seeleute ihre gesundheitliche Tauglichkeit für den körperlich fordernden Beruf 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 2007 wurden 360 Seelotsen auf Lotsdiensttauglichkeit untersucht, im Jahr davor waren es 308.

Widersprüche sind selten

Wird ein Seemann aus medizinischen Gründen für untauglich erklärt, kann er diese Entscheidung durch den Widerspruchsausschuss für Seediensstauglichkeitssachen überprüfen lassen. Die Anzahl der Widersprüche ist, wie auch im Vorjahr, sehr gering: Im Jahr 2007 gingen fünf neue Widersprüche ein, aus dem Vorjahr wurde ein Verfahren übernommen. In einem Fall wurde der Widerspruch zurückgenommen, in zwei Fällen den Widersprüchen stattgegeben bzw. abgeholfen und in zwei Fällen zurückgewiesen. In einem Widerspruch steht die Ent-

scheidung noch aus. Die vom Widerspruchsausschuss getroffene Entscheidung kann durch eine Klage beim Verwaltungsgericht Hamburg angefochten werden. Erfolgreicher war am 31. Dezember 2007 kein Klageverfahren anhängig.

Vorsorgeuntersuchungen

Intensive Betreuung bei besonderer Gefährdung

Arbeitnehmer, die Umgang mit Gefahrstoffen haben oder andere möglicherweise gesundheitsgefährdende Tätigkeiten ausüben, werden vom Arbeitsmedizinischen Dienst der See-Berufsgenossenschaft intensiv betreut. 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. Dazu wurden im Berichtsjahr 8.125 Versicherte audiometrisch untersucht, die in Lärmbereichen beschäftigt werden sollten.

Außerdem untersuchten die Ärzte in der Dienststelle Hamburg 49 Taucher.

Infektionsschutzgesetz

Seeärztlicher Dienst informiert Küchen- und Servicepersonal

Das Infektionsschutzgesetz wurde geschaffen, um übertragbaren Krankheiten beim Menschen vorzubeugen, Infektionen frühzeitig zu erkennen und ihre Weiterverbreitung zu verhindern. Besonderes Augenmerk gilt dabei der Schulung von Küchen- und Servicepersonal, um einen hygienischen Umgang mit Lebensmitteln sicherzustellen und die Übertragung von Krankheiten zu vermeiden. Dazu sind seit dem Jahr 2001 mündliche und schriftliche Belehrungen des Personals vorgeschrieben, die dokumentiert und bescheinigt werden müssen. Die Anzahl dieser Belehrungen ist annähernd gleich geblieben: Im Jahr 2007 wurden 3.544 Versicherte informiert, im Vorjahr waren es 3.551. Kundenfreundlich werden sämtliche Belehrungen an die jährlichen Seediensstauglichkeitsuntersuchungen gekoppelt.

Gefahrstoffverordnung

Schutz vor Chemikalien

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.

Die Ärzte der See-Berufsgenossenschaft überprüfen den Gesundheitszustand der betroffenen Besatzungsmitglieder in regelmäßigen Vorsorge- und Nachuntersuchungen. Im Berichtsjahr wurden 798 Untersuchungen durchgeführt, im Jahr 2007 waren es 723 Untersuchungen. Schwerwiegende Erkrankungen wurden dabei nicht festgestellt.

Überbetrieblicher Arbeitsmedizinischer Dienst

Gesunde und ergonomisch richtige Arbeitsbedingungen

Jedes Unternehmen muss seit 1973 betriebsärztlich betreut werden. Europäische Richtlinien garantieren 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 den Gesundheits- und Arbeitsschutz über die Beiträge der Arbeitgeber zur



Auch Schutzimpfungen gehören zu den Aufgaben des Arbeitsmedizinischen Dienstes

Unfallversicherung. Im Jahr 2007 berieten und betreuten die Betriebsärzte der See-Berufsgenossenschaft wie im Vorjahr eine Vielzahl von Schiffen, teilweise in Fahrt sowie die Landbüros von Reedereien und Schifffahrtsbetrieben. Im Vordergrund stand dabei wie immer die Gesundheit der Versicherten während ihrer Tätigkeit am Arbeitsplatz.

Von Augenspülflasche bis Wetterschutz

Im Arbeitsalltag reagieren die Betriebsärzte sehr flexibel auf die unterschiedlichen Fragestellungen aus der Praxis der Betriebe. Hier einige Beispiele, die die Bandbreite der Tätigkeit illustrieren:

- ▶ Auswahl von persönlichen Schutzausrüstungen individuell für spezifische Anforderungen in den Betrieben
- ▶ Beratung bei Schiffsneu- und Umbauten aus ergonomischer und klimatechnischer Sicht
- ▶ Durchführung der Untersuchungen nach den berufsgenossenschaftlichen Grundsätzen für arbeitsmedizinische Vorsorgeuntersuchungen wie z. B. Arbeitsaufenthalt im Ausland unter besonderen klimatischen und gesundheitlichen Belastungen, Arbeiten mit Absturzgefahr, Lärm, Fahr-, Steuer- und Überwachungstätigkeit, Bildschirmarbeitsplätze
- ▶ Hilfestellung bei Handhabung des Betäubungsmittelgesetzes im Ausland
- ▶ Arbeitszeitmodelle unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Ruhezeiten für Schiffsbesatzungen
- ▶ Optimierung von Werkstatt – und Büroeinrichtungen
- ▶ Hilfestellung bei Unternehmenszertifizierungen
- ▶ Schutzimpfungen vor beruflichen Auslandsaufenthalten unter Berücksichtigung der speziellen geographischen Situation. Großflächige Impfungen gegen Hepatitis A u. B, Grippe, Tetanus, Diphtherie und Poliomyelitis



Auf dem Weg zum nächsten Einsatz

- ▶ Beratung bei der Umsetzung der Biostoff-Verordnung
- ▶ Schulung im Umgang mit halbautomatischen Defibrillatoren (AED) und Einweisung in kardiopulmonaler Reanimation in Landbetrieben und auf Schiffen
- ▶ Unterstützung von Behörden bei der Auswahl und Zertifizierung von Rettungsmitteln wie z. B. Rettungsmulde und Vakuummatratzen zum sicheren Abbergen von Verletzten
- ▶ Begleitung von Maßnahmen zum Schutz von Schwerbehinderten in den Betrieben
- ▶ Ideenentwicklung zur Umsetzung des Nichtraucherschutzes
- ▶ Teilnahme an diversen Arbeitsschutzausschusssitzungen

Außerdem wurden weiterhin Projekte gemeinsam mit dem Messtechnischen Dienst durchgeführt:

- ▶ Analyse von Atemwegserkrankungen an Bord im Hinblick auf den Hygienezustand raumluftechnischer Anlagen
- ▶ Belastung durch Schiffsabgase in Wohnbereichen
- ▶ Verunreinigungen des Trinkwassers durch Farben bzw. Trinkwassertankbeschichtungen
- ▶ mögliche Belastung durch Ausdünstungen in Bürobereichen.

Messtechnischer Dienst

Gefahren frühzeitig erkennen

Vor Ort untersucht der Messtechnische Dienst, ob und wie viele Schadstoffe in der Luft unterschiedlicher Arbeitsbereiche vorhanden sind. Diese Messungen werden im Rahmen der Prävention durchgeführt und durch die Mitgliedsbeiträge zur Unfallversicherung gedeckt.

Im Jahr 2007 wurden 30 See- und Landbetriebe beprobt. Dabei entnahmen die Mitarbeiter des Messtechnischen Dienstes ca. 800 Luft- und Materialproben.

Ausführliche Informationen zu den Ergebnissen können beim Messtechnischen Dienst bezogen werden.

Weitere Aktivitäten:

- ▶ Der Messtechnische Dienst arbeitet mit dem Überbetrieblichen Arbeitsmedizinischen Dienst, der Schiffs-sicherheits- und der Unfallabteilung der See-Berufsgenossenschaft zusammen, z.B. bei Stellungnahmen nach Gefahrstoffexposition und bei der Durchführung von Asbestmessungen auf Fahrgastschiffen in der Inlandsfahrt nach RL 96/98/EG
- ▶ Mitgliedsbetriebe werden beraten, z.B. bei Trinkwasserbelastungen an Bord von Seeschiffen

- ▶ Im Auftrag des Unfallverhütungs- und Schiffssicherheitsausschusses der See-Berufsgenossenschaft werden diverse Studien durchgeführt. Dazu gehören:
 - Hygienische Untersuchungen auf Seeschiffen unter besonderer Berücksichtigung der Raumluft-technischen Anlagen
 - Gesundheitsgefährdungen bei Lade-, Lösch- und Tankreinigungsvorgängen auf Tankschiffen
- ▶ Der Messtechnische Dienst kooperiert u.a. mit:
 - dem Forschungsinstitut für Arbeitsmedizin der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung
 - der Berufsgenossenschaft für Handel und Waren-distribution im Rahmen der Studie „Arbeitsbedingte Gesundheitsstörungen durch organische Stäube“
 - der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen

Außerdem beteiligen sich die Mitarbeiter des Messtechnischen Dienstes an Fort- und Weiterbildungsveranstaltungen, z.B.:

- ▶ bei der Ausbildung der Fachkräfte für Arbeitssicherheit
- ▶ „9th International Symposium on Maritime Health“ in Esbjerg, Dänemark
- ▶ beim Seminar „Gefährdung durch biologische Arbeitsstoffe am Arbeitsplatz“ in Dresden

Sozialmedizinischer Dienst

Tätigkeit für die gesamte See-Sozialversicherung

Am Seeärztlichen Dienst lassen sich die Vorteile der See-Sozialversicherung unter einem Dach plastisch darstellen: Wird zum Beispiel ein Seemann bei einer regelmäßigen Untersuchung für seedienstuntauglich befunden, kann er häufig sofort im Hinblick auf eine konkrete Erwerbsminderung begutachtet werden. Damit beschleunigt sich das Verfahren zur medizinischen oder beruflichen Rehabilitation oder zu einer Rentenleistung erheblich. Das war möglich, weil der Seeärztliche Dienst der See-Berufsgenossenschaft im Jahr 2007 die sozialmedizinischen Begutachtungs- und Beratungsaufgaben in erheblichem Umfang für die gesamte See-Sozialversicherung wahrnahm.

Unfallversicherung

Verletzte werden in der Regel von Durchgangs- und Fachärzten betreut (Erstbetreuung). Im Jahr 2007 gab der Seeärztliche Dienst 159 gutachterliche Stellungnahmen ab.

Krankenversicherung

Für die See-Krankenkasse beurteilt der Seeärztliche Dienst unter anderem die Arbeitsfähigkeit der Versicherten. Im vergangenen Jahr untersuchten die Ärzte 150 Personen. Außerdem nimmt der Seeärztliche Dienst mündlich oder schriftlich Stellung, wenn eine Beratung erforderlich ist. Anlässe dafür sind unter anderem die Verordnungen von Versicherungsleistungen wie besonderer Heil- und Hilfsmittel oder medizinischer Rehabilitation oder die Notwendigkeit einer Untersuchung bei bestehender Arbeitsunfähigkeit. Es wurden 2.058 schriftliche und 850 mündliche Stellungnahmen abgegeben.

Pflegeversicherung

Der Sozialmedizinische Dienst prüft, ob ein Versicherter pflegebedürftig ist und wie er eingestuft wird. Dazu führte er für die See-Pflegekasse 219 Begutachtungen in häuslicher Umgebung oder in Pflegeheimen durch. In 786 Fällen erfolgte eine Stellungnahme nach Aktenlage.

Außerdem wurden im Rahmen des Auftragsgeschäfts für die knappschaftliche Pflegeversicherung im Jahr 2007 insgesamt 525 Pflegegutachten erstellt.

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, Bremerhaven, Kiel und Rostock sämtliche rentenrechtlichen Begutachtungen für die Länder Hamburg, Bremen (mit Bremerhaven), Schleswig-Holstein und das nördliche Niedersachsen durchzuführen. Für die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See erstellte der Seeärztliche Dienst 718 sozialmedizinische Gutachten sowie 3.531 Stellungnahmen zu Renten-, Heilverfahrens- oder Berufsförderungsgutachten.



Fallbesprechung der Fachärzte

Zusammenschluss mit Knappschaft

See-Krankenkasse wird Krankenversicherung der Knappschaft im Norden

Die See-Krankenkasse mit See-Pflegekasse und die Knappschaft in Bochum haben sich am 1. Januar 2008 bundesweit zu einer gemeinsamen Krankenkasse zusammengeschlossen. Anfang 2007 hatte die Selbstverwaltung entschieden, sich vom Konzept einer eigenständigen See-Krankenkasse zu lösen und einen Fusionspartner zu suchen. Die Knappschaft war dabei der erste Verhandlungspartner: Es lagen bereits gute Erfahrungen mit der Fusion zur „Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See“ vor und auch die Zusammenarbeit beim Auftragsgeschäft zur Versichertenbetreuung verlief erfolgreich.

Innerhalb der sehr kurzen Zeit von sechs Monaten wurde die Fusion inhaltlich, politisch und organisatorisch umgesetzt. Resultat: Die See-Krankenversicherung bleibt als eigenständiger Fachbereich der Knappschaft im Norden bestehen. Die Versicherten in den Bundesländern Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein und Mecklen-

burg-Vorpommern sowie Nord-Niedersachsen werden wie bisher aus den norddeutschen Kundenzentren betreut. Die etwa 13.000 übrigen Versicherten der See-Krankenkasse finden neue Ansprechpartner in der jeweils naheliegenden Dienststelle der Knappschaft. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der See-Krankenkasse haben ihren Arbeitsplatz behalten, allerdings übernehmen einige von ihnen neue Aufgaben.

Seeleute können ihre gesetzliche Krankenversicherung seit dem 1. Januar 2008 frei wählen. Die Knappschaft ist unabhängig vom Beruf offen für alle und versichert bundesweit rund 1,6 Millionen Menschen. Die See-Krankenkasse hat ihren Beitragssatz im Dezember 2007 auf 12,7 Prozent gesenkt. Dieser Beitragssatz von 12,7 Prozent besteht unter dem Dach der Knappschaft weiter und ist eine optimale Voraussetzung für den Erfolg im Wettbewerb um neue Kunden.



Seeleute waren oft über mehrere Generationen in der 1928 gegründete See-Krankenkasse versichert

Entwicklung und Perspektiven

Reform und Fusion geplant

Die Seemannskasse gehört rechtlich zur See-Berufsgenossenschaft und bleibt deswegen formal vom Zusammenschluss zwischen Knappschaft und See-Krankenkasse unberührt. Die Seemannskasse soll aber gleichzeitig mit der Gründung der neuen BG Verkehr von der See-BG gelöst und in die „Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See“ (KBS) integriert werden. Die inhaltlichen und organisatorischen Vorbereitungen dazu wurden im Jahr 2007 getroffen. Die KBS wurde im Oktober 2005 aus der knappschaftlichen Rentenversicherung, der Seekasse als Rentenversicherungsträger der Seeleute und der Bahnversicherungsanstalt zusammengefügt. Schon heute bearbeiten Mitarbeiter der KBS die Anträge auf Überbrückungsgeld. Der Standort Hamburg als „Heimathafen“ der Seemannskasse bleibt unverändert erhalten.

Neben den organisatorischen Veränderungen beriet die Selbstverwaltung der See-Berufsgenossenschaft über eine Reform der Satzung der Seemannskasse und mögliche Leistungsverbesserungen. Im Vordergrund stand hier eine neue Versorgungsleistung, die parallel zum Bezug der Altersrente gezahlt wird und 2008 in Kraft treten soll.

Leistungen

Nachfrage weiter rückläufig

Der seit Jahren rückläufige Trend bei der Nachfrage nach Leistungen der Seemannskasse setzte sich auch im Jahr 2007 fort. Zwar ist mit 866 gestellten Anträgen gegenüber dem Vorjahr (462 Anträge) eine deutliche Steigerung zu verzeichnen, aber die Ursache hierfür ist eine differenziertere statistische Auswertung. Die Anzahl der Bezieher von Überbrückungsgeld fiel demgegenüber von 675 im Jahr 2006 auf 614 zurück. Auch die Zuschussleistungen wurden seltener in Anspruch genommen. 2007 erhielten 1.247 Personen den Differenzbetrag, den Rentenabschlagsausgleich oder den Sonderausgleich – das sind 127 weniger als im Vorjahr. Dementsprechend war der Leistungsaufwand mit 22,4 Millionen Euro deutlich niedriger als im Jahr zuvor, in dem noch 25 Millionen Euro ausgegeben wurden.

Beiträge

Beiträge bleiben stabil

Der Beitragssatz lag auch im Jahr 2007 unverändert bei vier Prozent, weil die Finanzlage des Seehauses stabil positiv ist. Eine stärkere Belastung von Arbeitnehmern und Arbeitgebern ist deswegen auch für 2008 nicht erforderlich.

Leistungsausgaben der Seemannskasse

	Leistungsausgaben in Millionen Euro	
2002	21,76	
2003	19,37	
2004	17,01	
2005	17,89	
2006	24,95	
2007	22,21	

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
2007	1.861	614	1.247

Satzung

Verbesserung des Angebots

Wie in den Jahren zuvor hat die Selbstverwaltung intensiv über die Angleichung der Satzung an die aktuellen Entwicklungen in der Schifffahrt und der Gesetzgebung beraten. Schwerpunkt der Überlegungen war wiederum die Verbesserung des Leistungsangebotes, denn die günstige Lage auf dem Arbeitsmarkt für Seeleute führt besonders bei Patentinhabern dazu, dass sie immer länger arbeiten. Um diesen Personenkreis nicht von den Leistungen der Seemannskasse auszuschließen, ist die Ein-

führung einer weiteren Versorgungsleistung geplant. Zudem sollen die Unternehmer für die bei ihnen beschäftigten Ausländer aus den so genannten Drittstaaten nach der derzeitigen Satzung keine Beiträge zur Umlage mehr zahlen.

Nach den Fusionen der See-Krankenkasse und der See-Berufsgenossenschaft wird die Satzung der Seemannskasse erneut angepasst werden. Auch über diese Satzungsänderungen wird die Seemannskasse informieren.



Die Seemannskasse passt ihre Leistungen der günstigen Arbeitsmarktsituation an

Sicherheit auf See

Kontrolle muss sein

Die Abteilung für Schiffssicherheit der See-Berufsgenossenschaft ist nicht nur für die Prävention tätig, sondern sie übernimmt im Auftrag des Bundes auch staatliche Aufgaben. Dabei geht es vor allem darum, die Einhaltung der wichtigsten internationalen Übereinkommen zu überwachen, die die Standards für Sicherheit und Umweltschutz auf den Weltmeeren garantieren sollen. Diese Doppelfunktion der See-Berufsgenossenschaft ist einmalig im Gefüge der deutschen Berufsgenossenschaften. Die See-BG ist für die folgenden nationalen und internationalen Aufgaben zuständig:

- ▶ 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.
(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers)

Die Technischen Aufsichtsbeamten der See-BG betreuen jährlich Tausende von Schiffen. Addiert man alle Schiffsbesichtigungen wie Regelbesichtigungen, Schiffskontrollen und Beratungen zur Unfallverhütung, ergibt das 12.314 Schiffsbesichtigungen für das Jahr 2007. Auch im vergangenen Jahr arbeitete die Abteilung für Schiffssicherheit vertrauensvoll mit verwandten Behörden wie den Seeämtern, den Hafenschutzbehörden, der Wasserschutzpolizei und den Klassifikationsgesellschaften zusammen.



Der Technische Aufsichtsbeamte schaut genau hin

Vielfältige Aufgaben für Schiffsbesichtigter

Den Technischen Aufsichtsbeamten der See-Berufsgenossenschaft kann so leicht niemand etwas vormachen: Sie kommen aus der Praxis der Seeschifffahrt und sind erfahrene Kapitäne und Ingenieure. Bei der See-BG absolvieren sie zusätzlich eine zweijährige Ausbildung zum Technischen Aufsichtsbeamten. Zur Abschlussprüfung gehört eine Schiffsbesichtigung, eine schriftliche Hausarbeit zu einem Thema der Schiffssicherheit sowie eine mündliche Prüfung.

Auf die Fachleute warten vielgestaltige Aufgaben: Nach einem Unfall machen sie sich vor Ort ein Bild von der Situation und dem Unfallhergang. Sie stehen als Ansprechpartner für Sicherheitsfragen zur Verfügung und überprüfen die Arbeits- und Lebensbedingungen auf Seeschiffen unter deutscher Flagge, den Zustand der Rettungsmittel und der Brandschutzeinrichtungen ebenso wie die Einhaltung der Bauvorschriften, die der Sicherheit auf dem Arbeitsplatz Schiff dienen. Ähnliche Besichtigungen finden im Rahmen der Hafenstaatkontrolle statt.

Große Nachfrage nach Sicherheitslehrgängen (STCW/95)

Vor allem für die Seeverkehrssicherheit und den Schutz der Meeresumwelt sind die qualifizierte Sicherheitsausbildung und die Ausbildungsstandards von Bedeutung. Deshalb ist ein Sicherheitstraining für Berufsseeleute zwingend vorgeschrieben. Zu dieser Sicherheitsausbildung gehört der sichere Umgang mit Rettungswesten, Überlebensanzug, Notsignalen und Bekämpfung von Bränden an Bord.

Als zertifizierte Ausbildungsüberwachungsstelle überprüft die See-Berufsgenossenschaft die Ausbildungsstellen, welche die Durchführung der Sicherheitsausbildung vornehmen. Hierbei wird geprüft, ob die Ausbildungsstellen im Hinblick auf Personal und Ausstattung den Anforderungen genügen.

Die See-Berufsgenossenschaft stellt Befähigungszeugnisse gemäß STCW/95 aus: über Einführungs- und Sicherheitsgrundausbildung und die Unterweisung für alle Seeleute, als Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge und Bereitschaftsboote sowie schnelle Bereit-



Training für den Notfall

schaftsboote und in fortschrittlicher Brandbekämpfung. Alle Prüfungen im Sicherheitsdienst nach STCW/95 Regel VI/1 bis VI/3 an den durch die Ausbildungsüberwachungsstelle anerkannten Ausbildungsstätten werden vor einem Technischen Aufsichtsbeamten der Seebertufsgenossenschaft abgelegt.

Nach wie vor ist eine sehr hohe Nachfrage nach den Lehrgängen zu verzeichnen. Dies zeigen die aktuellen Zahlen. Im Jahr 2007 haben 1.376 Seeleute die Sicherheitsgrundausbildung, 1.032 die Ausbildung als Rettungsbootmann für Überlebensfahrzeuge sowie 96 für schnelle Bereitschaftsboote und 821 Teilnehmer die Ausbildung zum Feuerschutzmann in fortschrittlicher Brandbekämpfung erfolgreich abgeschlossen.

International Safety Management (ISM)

Der ISM-Code soll einen international gültigen Standard für Maßnahmen zur sicheren Betriebsführung von Schiffen und zur Verhütung der Meeresverschmutzung schaffen. Anders als die zahlreichen technischen Regeln und Verpflichtungen, die in der Seefahrt gelten, stellt der ISM-Code die Verantwortung der Menschen in den Vordergrund. Denn wenn die Führungskräfte engagiert ein Konzept für Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz entwickeln und für dessen Umsetzung sorgen, können Fehler minimiert und Risiken vermieden werden.

Unter anderem müssen Reedereien sichere Verfahrenswesen für den Schiffsbetrieb und die Sicherheit am Arbeitsplatz einführen sowie Sicherheitsmaßnahmen gegen sämtliche erkannte Risiken einrichten. Weitere Ziele sind die Vorbereitung auf Notfallsituationen und die kontinuierliche Verbesserung der Fähigkeiten der Mitarbeiter an Land und an Bord zur Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen.



Beim Bunkern von Schmieröl

Die See-Berufsgenossenschaft nimmt im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums alle für die Umsetzung des ISM-Code erforderlichen Überwachungsaufgaben wahr. Sie befasst sich auch intensiv mit allen Fragen der Gestaltung von Managementsystemen und entwickelt Vorgaben und Richtlinien um deren Wirksamkeit und Effektivität zu stärken.

Unsere Fachleute aus dem Sachgebiet „Sichere Schiffsbetriebsführung“ sind erfahrene Kapitäne und Ingenieure. Sie unterstützen die Reedereien und die Klassifikationsgesellschaften dabei, die umfassenden Anforderungen des ISM Codes nach einheitlichen Grundsätzen wirkungsvoll und praxisnah zu erfüllen.

Die See-BG leistet

- ▶ alle administrativen Aufgaben zur Umsetzung des ISM-Code einschließlich der Ausstellung der erforderlichen Zeugnisse
- ▶ Erstellung von „Flaggenstaatlichen Grundsätzen“ zur Umsetzung des ISM-Codes
- ▶ praxisnahe Beratung der Reedereien durch erfahrene Kapitäne und Ingenieure

Auditierungen 2007

	Office 2006	2007	Schiff 2006	2007
Pre-Audits	4	1	38	27
Initial Audits	2	4	42	35
Annual Audits	104	76	*	*
Intermediate Audits	*	*	43	47
Renewal Audits	25	35	103	178
Additional Audits	5	3	10	9
Audits gesamt	140	119	236	296
Audits begleitet	78	70	60	33

* = Audit ist nicht vorgesehen

- ▶ Bewertung, Optimierung und dynamische Weiterentwicklung von Sicherheitsmanagementsystemen
- ▶ Überwachung und Beobachtung der Auditierungsverfahren durch eine aktive Auditbegleitung
- ▶ Entwicklung von Vorgaben und Richtlinien, die den Reedereien als Grundlage für die Erstellung und Pflege von Sicherheitsmanagementsystemen dienen
- ▶ Information der Reedereien über Entwicklungen und Anforderungen auf dem Gebiet der sicheren Schiffsbetriebsführung



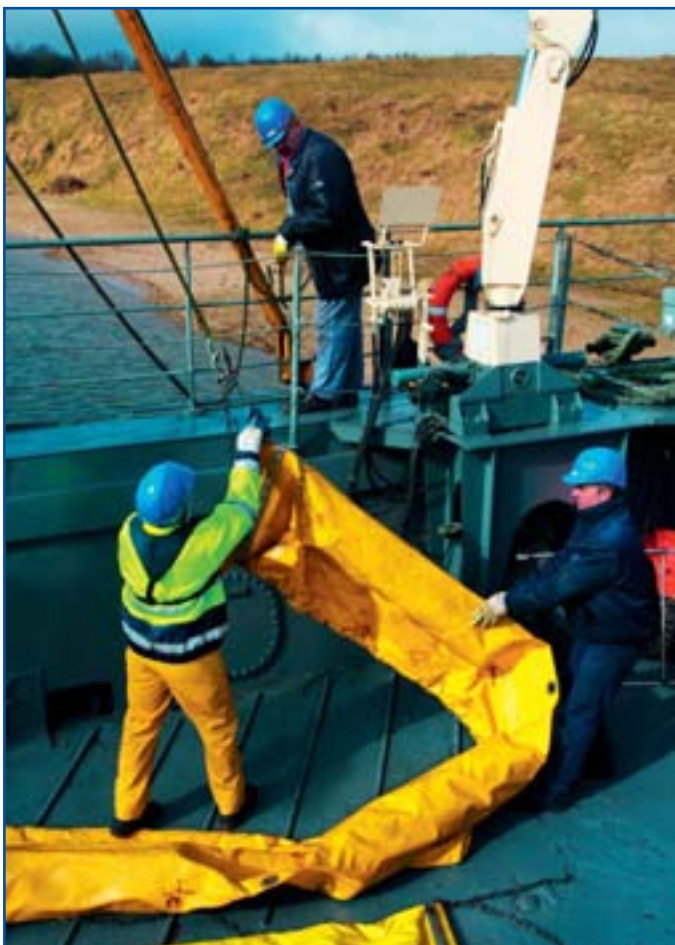
Brandschutzübung

Internationale Übereinkommen

Sicherheit und Meeresumweltschutz

Die International Maritime Organization (IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen und besteht seit 1948. Der IMO gehören 166 Staaten als Vollmitglieder an. Die IMO hat sich zum Ziel gesetzt, jenseits von wirtschaftlichen Interessen die Seefahrt sicherer zu machen und den Meeresumweltschutz zu verbessern. Dazu wurden mit den internationalen Übereinkommen SOLAS (Safety of life at sea) und MARPOL (Marine Pollution) zwei wesentliche Meilensteine gesetzt.

Die Fachleute der Schiffssicherheitsabteilung nehmen als Berater des Bundesverkehrsministeriums an verschiedenen Ausschüssen teil. Die See-BG ist im Auftrag des Ministeriums außerdem verantwortlich für die Zertifizierung und Überwachung des International Safety Managements (ISM-Code), die Hafenstaatkontrollen, die Überwachung des MARPOL-Übereinkommens und die Überwachung der Sicherheitsstandards nach SOLAS. Dem Motto der IMO fühlen sich auch die Mitarbeiter der Schiffssicherheitsabteilung verpflichtet: Safe, secure and efficient shipping on clean oceans.



Ausbringen der Ölsperre bei einer Ölbekämpfungsübung

Marine Environmental Protection Committee (MEPC), Umweltschutz

Der Umweltausschuss der IMO, das MEPC, tagte auf seiner 56. Sitzung vom 9. bis 13. Juli 2007 in London. Die Hauptthemen der Sitzung waren das Abwracken von Schiffen, die Ballastwasserbehandlung und die Luftverschmutzung durch Schiffe.

Abwracken von Schiffen

In dieser Sitzung wurden verbindliche Vorschriften für eine umweltgerechte Entsorgung von Schiffen erarbeitet. Vor dem Hintergrund der derzeit üblichen Abwrackpraxis – überwiegend an den Stränden von Indien, Bangladesh und Pakistan – soll eine „Recycling Konvention“ den umweltgerechten Rückbau von Schiffen nach heutigen technischen Standards und unter Berücksichtigung des Arbeits- und Umweltschutzes sicherstellen. Diese neuen Regelungen sollen auf einer Diplomatischen Konferenz im Frühjahr 2009 verabschiedet werden.

Ballastwasserbehandlung

Die internationalen Fachleute haben in einzelnen Arbeitsgruppen darüber beraten, wie die Einleitung von fremden Organismen durch das Ballastwasser von Schiffen wirksam reduziert werden kann. Problematisch ist derzeit für die Reedereien und Bauwerften, dass auf dem Markt noch keine baumustergeprüften Anlagen zur Ballastwasseraufbereitung zur Verfügung stehen. Es gibt bisher nur Pilotanlagen oder Anlagen, welche zu Testzwecken auf einzelnen Schiffen mit vorläufigen Zulassungen installiert werden. Vor diesem Hintergrund ist das Datum der Einbaupflicht für solche Anlagen auf Schiffen mit einem Ballastwasservolumen bis 5000 m³ und Kiellegung an und nach dem 1. Januar 2009 um zwei Jahre bis zur nächsten Zwischen- oder Erneuerungsbesichtigung des Schiffes verlängert worden. Ein zusätzliches Problem ergibt sich dadurch, dass bisher nur zehn Staaten die Ballastwasserkonvention ratifiziert haben. Die Konvention kann aber erst geändert werden, nachdem sie international in Kraft getreten ist. Hierzu werden 30 Staaten benötigt, welche zusammen über mindestens 35 Prozent der Welthandelstonnage verfügen.

Luftverschmutzung durch Schiffe

Weitere Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung wurden in einer Arbeitsgruppe diskutiert. Ziel ist, die CO₂ Emissionen durch Schiffe zu reduzieren. Zu den verschiedenen Themen wie Schwefelemissionen, Stickoxidreduzierung, Feinstaubbelastung und CO₂ Reduzierung gab es bisher keinen Konsens. Die Entscheidungen werden im Jahr 2008 auf den MEPC-Sitzungen getroffen.

Design and Equipment (DE) Konstruktion und Ausrüstung

Der Unterausschuss Design and Equipment, DE 50, diskutierte auf der Tagung vom 5. bis 9. März in London verschiedene Aspekte zur Optimierung der Rettungsmittel. Es ging zum Beispiel um die Größe von Sitzen in Freifallbooten: Da Seeleute genau wie die Durchschnittsbevölkerung immer länger und schwerer werden, stimmten die Fachleute einer neuen Gestaltung der Sitze zu. Konzepte von „XXL“ bzw. „S-Size“ Sitzen oder prozentualen Regelungen fanden keine Mehrheit. Die Teilnehmer sprachen sich für eine einheitliche Gestaltung aus, um zu verhindern, dass es im Ernstfall beim Einbooten zu Verzögerungen kommt.

Die unter Last auszulösenden Heißhaken und die damit verbundenen Auffälligkeiten im Bereich des Designs und der Wartung konnten nicht abschließend geklärt werden. Die Vorschläge zum Einsatz von Sicherheitsständern nach englischem Vorbild und ein Ausphasungs-Fahrplan fanden keine Mehrheit. Weiterhin wurde beschlossen, dass die Correspondence Group die Anforderungen an die „Richtlinien für regelmäßige Wartung und Instandhaltung von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbare Heißhaken“ für das Wartungspersonal und die Wartungsfirmen formulieren soll.



Die Einführung eines neuen Symbols für Säuglings-Rettungswesten wurde beschlossen, denn gemäß MSC.201(81) sind Säuglings-Rettungswesten ab Juli 2010 auf Fahrgastschiffen vorgeschrieben.

Neue Techniken zur Personenrettung

Zum Tagesordnungspunkt „Recovery Systems“ präsentierte die See-BG neben technischen Anforderungen den von der See-BG erstellten Film „Recovery Systems, Part 1“. Er zeigt Prototypen der neuen Rettungsmittel, wie z.B. den Rettungsstern, beim Praxistest. So konnten die Fachleute anhand des konkreten Beispiels die Diskussion über Probleme und Lösungsmöglichkeiten bei der Rettung von Personen aus dem Wasser führen. International gilt Deutschland zu diesem Thema als Vorreiter, weil es sich aktiv für die Neuentwicklung der Rettungssysteme einsetzt.

Bulk, Liquids and Gases (BLG) Massengutladung

Die Arbeit dieses Unterausschusses, der sich traditionell mit der Bewertung der Sicherheits- und Umweltgefahren von Massengütern befasst, wird zunehmend von anderen Umweltthemen, wie Reinhaltung der Luft und Ballastwassermanagement, bestimmt.



Vor allem die Überarbeitung von MARPOL Anlage VI, in der Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft festgelegt werden, nahm einen breiten Raum ein. Hierzu zählen grundsätzlich alle Maßnahmen, die die von Deutschland und vielen anderen Staaten geforderte weltweit einheitliche verbesserte Treibstoffqualitäten sicherstellen. Primär handelt es sich um Optionen zur Verminderung des SO_x-Anteils der Abgase durch Festlegung von Grenzwerten des Schwefelanteils im Treibstoff. Die Festlegung von Partikelgrenzwerten ist erst sinnvoll, wenn die Treibstoffqualität signifikant verbessert worden ist.

Zur Verminderung der Stickoxide (NO_x) machte der Unterausschuss BLG dem Ausschuss MEPC folgende Vorschläge: für bestehende Schiffsmaschinen ab 2011 je nach Motorengröße zwischen 15 und 22 Prozent Reduktion und 80 Prozent Reduktion ab 2016 regional für Neubauten. Die Regionen sollen auf Antrag der Mitgliedsstaaten bei der IMO ausgewiesen werden.

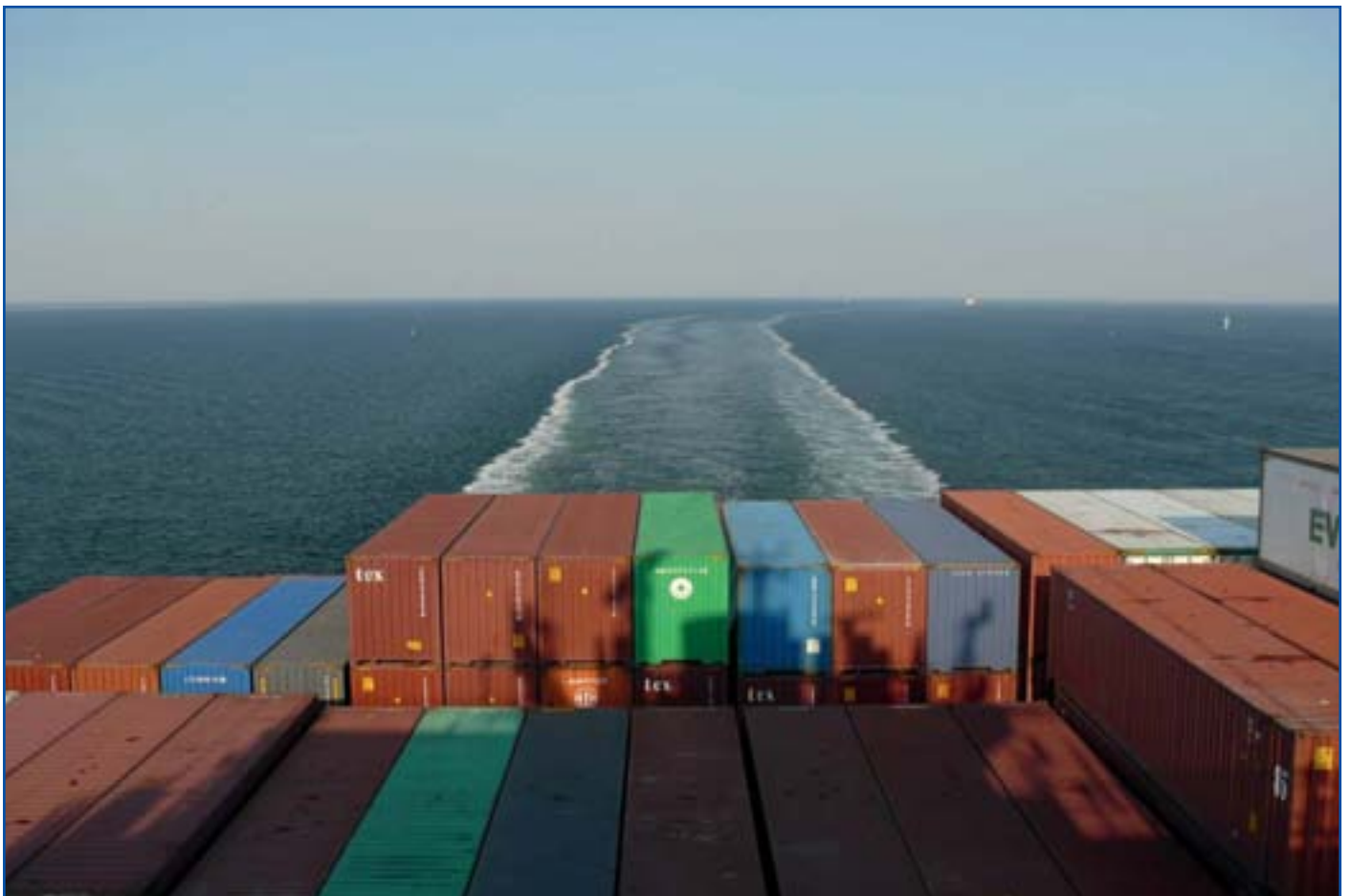
Außerdem wurden die Richtlinien für Öltransferoperationen zwischen Schiffen auf See fertig gestellt. Die von Deutschland gewünschte Anwendung auf Schiffe von mehr als 150 GT, aber nicht für Bunkeroperationen, FPSOs und FSUs, wurde beschlossen.

In der seit längerem strittige Debatte über den Inhalt von Sicherheitsmerkblättern für Ladungen, die MARPOL Anlage I unterliegen, wurde ein Kompromiss gefunden, den auch Deutschland mit trägt. Ein Beschluss dazu wird in der nächsten Sitzung gefasst.

Fire Protection (FP) Brandschutz

In dieser Sitzung wurden vor allem die bestehenden Standards der beiden Codes für die Auslegung und Prüfung des baulichen Brandschutzes überarbeitet (FSS – fire safety systems und FTP – fire test procedures).

Weiterentwickelt wurden außerdem die neuen Vorschriften für den Brandschutz auf Außenflächen von Fahrgastschiffen sowie das bestehenden Verfahren zur Evakuierungsanalyse großer Passagierschiffe.



Die Luftverschmutzung durch Seeschiffe soll reduziert werden

Hafenstaatkontrolle

Unabhängige und effektive Kontrollinstanz

Die See-Berufsgenossenschaft wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der Durchführung der Hafenstaatkontrolle beauftragt. In ihrer Arbeit ist die See-Berufsgenossenschaft an international gültige Konventionen und Regelwerke gebunden. Sie definieren die bauliche Ausführung und die technische Ausrüstung des Schiffes, die Anforderungen an Besatzungen in Bezug auf Stärke und Ausbildung und die Anforderungen an sichere und umweltschützende Betriebsverfahren unter einer sicheren Betriebsführung.

Für die Einhaltung dieser Regeln und damit für die Sicherheit des Schiffes und seiner Besatzung, den Schutz der Meeresumwelt sowie der Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord, ist in erster Linie der Eigner bzw. der Betreiber des Schiffes verantwortlich. Der Flaggenstaat oder die in seinem Auftrag arbeitende anerkannte Organisation (Klassifikationsgesellschaft) kontrolliert, ob alle Anforderungen erfüllt werden. Die Untersuchungen von diversen Schiffsunfällen mit teilweise katastrophalen



Besichtiger der See-BG an Bord

Auswirkungen belegen allerdings deutlich, dass diese Regelmechanismen nicht immer die gewünschte Wirkung zeigen. Nach dem Unfall des Tankers AMOCO CADIZ im Jahr 1978 wurden deswegen weitere Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Seefahrt eingefordert.

25 Jahre Paris Memorandum of Understanding

Im Jahr 1982 gründeten 14 Staaten, zu denen auch Deutschland gehört, das Paris Memorandum of Understanding (Paris MOU). Die Gruppe vereinbarte, Maßnahmen gegen den Betrieb von unternormigen Schiffen (substandard shipping) zu treffen und damit die Sicherheit der Meere zu erhöhen und die Umwelt zu schützen.

Die Staaten entwickelten ein ausgefeiltes Kontrollregime, das als richtungweisend für andere Memoranden gilt. Das Reglement wird ständig an die veränderten Bedingungen des maritimen Marktes angepasst. Das Paris MOU arbeitet dabei eng mit internationalen Organisationen, beispielsweise der IMO (International Maritime Organization) zusammen.

Das Kontrollregime in Verbindung mit der europäischen Hafenstaatkontrollrichtlinie bildet die Grundlage für die Überprüfungsmaßnahmen. Dabei wird auf internationale Zusammenarbeit und Kooperation mit den Partnermemoranden geachtet, zum Beispiel bei der harmonisierten Fehlerbeschreibung und Verschlüsselungen (Code System). Aus der Zusammenarbeit resultiert auch die gleichzeitige Durchführung von Inspektionen mit besonderem Schwerpunkt, die weltweit durchgeführt werden (Concentrated Inspection Campains).

Mittlerweile haben sich 27 Mitgliedsstaaten unter dem Paris MOU zusammengeschlossen, darunter auch Kanada und die Russische Föderation. Einige Staaten sind unter mehreren Memoranden tätig.

Die wichtigsten Zusammenschlüsse sind

- ▶ Tokyo MOU Asia Pacific Region:
www.tokyo-mou.org
- ▶ Carribean Memorandum of understanding:
www.caribbeanmou.org
- ▶ Viña del Mar Agreement Latin American Region:
<http://200.45.69.62/>
- ▶ Indian Ocean Memorandum of Understanding:
www.iomou.org
- ▶ Mediterranean Memorandum of Understanding:
www.medmou.org
- ▶ Black Sea MOU: www.bsmou.org



Schlecht gewartetes Hauptdeck



Verölte Maschinenraumbilge – Brandgefahr !

Das Kontrollregime als Grundlage für Hafenstaatbesichtigungen

Jährlich werden mindestens 25 Prozent der Schiffe unter fremder Flagge, die deutsche Häfen anlaufen, kontrolliert. Grundlage bildet eine Datenbank, die alle Schiffe mit den dazugehörigen Parametern, den Kontrolldaten der Vergangenheit und der Kalkulationen eines Risikofaktors (Target Factor) enthält. Mit der Unterstützung dieser Daten erfolgt die Auswahl der Schiffe, die überprüft werden sollen. Zur detaillierten Vorbereitung der Überprüfung nutzt der Kontrolleur zusätzlich noch weitere Datenbanken (andere Memoranden, Klassifikationsgesellschaften, EQUASIS).

Alle ausgewählten Schiffe werden grundsätzlich einer Eingangskontrolle unterzogen. Dazu gehört die Überprüfung aller Zeugnisse und Dokumente des Schiffes und seiner Besatzung sowie eine Überprüfung der Brücke, der Aufbauten, des Hauptdecks und des Maschinenraumes. Werden bei der Eingangskontrolle triftige Gründe entdeckt, die auf eine Nichterfüllung der Bestimmungen der internationalen Übereinkommen deuten, folgt eine gründlichere Überprüfung. Einige Schiffstypen unterliegen ab einem bestimmten Alter einer erweiterten Überprüfung.

Die Mängel werden im Inspektionsbericht aufgeführt und in die Datenbank eingegeben. Für jeden Mangel legt der Besichtigter fest, wann und in welcher Form er behoben sein muss. Bei schwerwiegenden Verstößen gegen die Anforderungen der internationalen Übereinkommen kann ein Schiff so lange im Hafen festgehalten werden, bis alle Mängel beseitigt sind.

Festhaltung von Schiffen im Raum des Paris MOU

	Anzahl	in Prozent
2002	1.577	8,0
2003	1.431	7,0
2004	1.187	5,8
2005	994	4,7
2006	1.174	5,4
2007	1.313	5,7

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	1.598	877	54,88	811	54	3,38	2007
	1.522	815	53,55	747	58	3,81	2006
Bahamas	1.247	619	49,64	777	34	2,73	2007
	1.203	595	49,46	769	38	3,16	2006
Dänemark	433	183	42,26	286	3	0,69	2007
	422	164	38,86	271	12	2,84	2006
Deutschland	401	169	42,14	271	6	1,50	2007
	432	166	38,43	293	5	1,16	2006
Großbritannien	603	293	48,59	418	10	1,66	2007
	528	214	40,53	374	6	1,14	2006
Liberia	1.309	666	50,88	939	48	3,67	2007
	1.077	476	44,20	798	23	2,14	2006
Malta	1.583	911	57,55	989	69	4,36	2007
	1.497	883	58,98	904	86	5,74	2006
Niederlande	967	437	45,19	559	17	1,76	2007
	974	422	43,33	552	28	2,87	2006
Norwegen	859	467	54,37	540	27	3,14	2007
	856	410	47,90	551	26	3,04	2006
Panama	2.608	1597	61,23	1697	229	8,78	2007
	2.451	1.422	58,02	1.654	210	8,57	2006
Schweden	344	151	43,90	204	9	2,62	2007
	320	123	38,44	211	1	0,31	2006
Zypern	907	506	55,79	536	35	3,86	2007
	888	496	55,86	550	34	3,83	2006
Übrige	10.016	6.020	60,10	6.155	713	7,12	2007
	9.396	5.363	57,08	5.436	647	6,89	2006
Insgesamt	22.875	12.896	56,38	14.182	1.254	5,48	2007
	21.566	11.549	53,55	13.110	1.174	5,44	2006

Hafenstaatkontrolle in deutschen Häfen

Ausgehend von 5.515 Anläufen von individuellen Schiffen unter ausländischer Flagge wurden

- ▶ 1.449 Kontrollen durchgeführt (Vorjahr 1.529) wobei
- ▶ 750 Schiffe Mängel aufwiesen (Vorjahr 769) und
- ▶ 54 Schiffe festgehalten wurden (Vorjahr 54).

Die Kontrollverpflichtung wurde im Jahr 2007 mit 26,9 Prozent mehr als erfüllt.

Die festgehaltenen Schiffe waren bei folgenden Flaggenstaaten registriert:

▶ 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

Folgende Schiffstypen waren von den Festhaltungen betroffen:

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

Schiffe mit Mängeln nach MARPOL 73/78 im Jahr 2007

Bei den im Jahr 2007 durchgeführten 1.449 Hafenstaatkontrollen wurden bei etwa einem Fünftel (19,4 Prozent) Mängel im Bereich der Meeresumweltverschmutzung durch Öl festgestellt. Leider konnte kein signifikanter Rückgang im Bezug auf die Mängelquote des Vorjahres verzeichnet werden.

Die Anzahl der Mängel bezüglich der Öltagebücher stieg gegenüber dem Vorjahr von 74 auf 101 Mängel. Eine Ursache für die Steigerung ist die Einführung neuer Regularien für die Führung des Öltagebuches ab Januar 2007. Die Umsetzung an Bord war langwierig und führte auch noch im Dezember 2007 zu entsprechenden Mängeln.

Die Mängel in den IOPP- Zeugnissen, welche durch den Flaggenstaat oder die jeweilige Klassifikationsgesellschaft im Auftrag des Flaggenstaates ausgestellt werden, resultierten aus fehlenden oder fehlerhaften Tankeintra-

gungen, bzw. mangelnder Aktualisierung des Zeugnisses nach Änderungen an der Ausrüstung der Entöler-Anlagen.

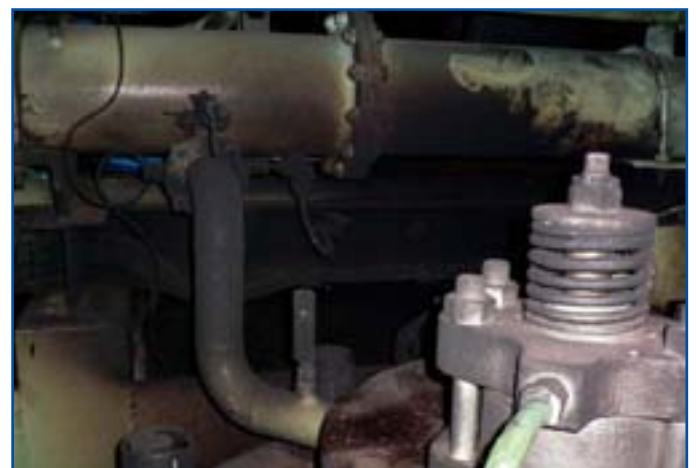
Ein weiterer Schwachpunkt mit 53 Mängeln sind die SOPEP-Unterlagen nach MARPOL 73/78 Anlage I Regel 37. Die geforderten Schiffsplanunterlagen waren häufig unvollständig oder nicht aktualisiert. Die Listen der „National Contact Points“ waren häufig veraltet.

Die technische Verfügbarkeit und Einsatzbereitschaft der Bilgenwasserentöleranlagen und der 15 ppm-Ölgehaltsmessanlagen hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verbessert. Mängel an diesen Anlagen können ein Auslaufverbot nach sich ziehen.

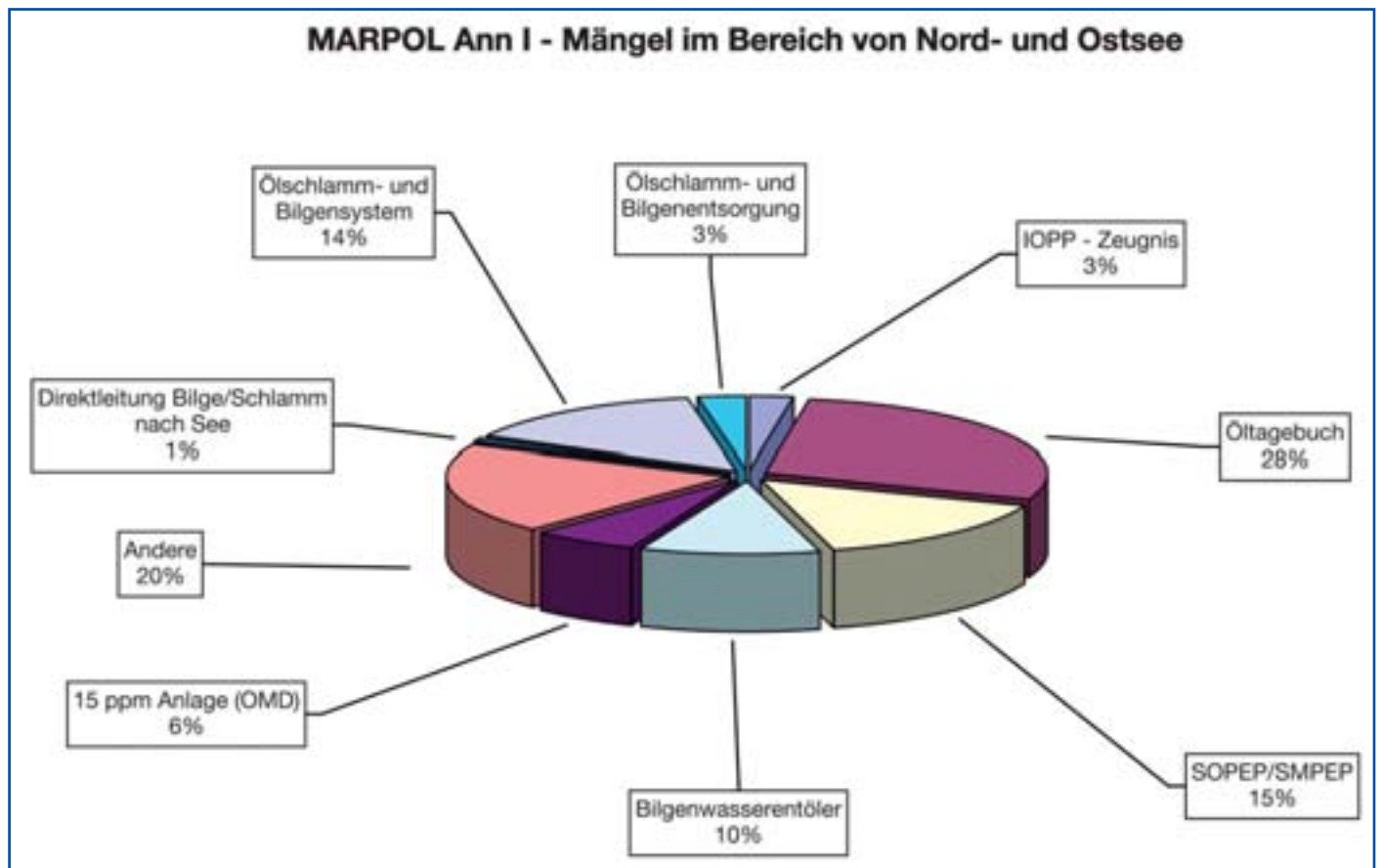
Viele ältere Schiffe haben zu geringe Schlammtank-Kapazitäten und aufgrund der noch vorhandenen Verbindungen zwischen dem Ölschlammssystem und dem Bilgenwasser-Lenzsystem werden die Bilgenwasserhaltetanks als zusätzliche Schlammtanks missbraucht. Dieses führte zu 51 Beanstandungen bzw. 14,3 Prozent aller MARPOL-Mängel im Bereich von Nord- und Ostsee. In zehn Fällen mussten Anweisungen zur zwangsweisen Entsorgung der Bilgenwassertanks und Ölschlamm tanks ausgesprochen werden.

Überprüfungen gem. 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 Schiffsicherheitsabteilung führten 103 (im Vorjahr 97) Inspektionen durch. So konnte überprüft werden, ob die betroffenen Schiffe im Fährverkehr die zutreffenden Bestim-



Starke Abgasleckage von der Hauptmaschine in den Maschinenraum



mungen einhalten. Die Kontrollverpflichtung wurde damit voll erfüllt.

Wie in den Vorjahren fanden alle Überprüfungen in Absprache und unter Beteiligung der jeweiligen Flaggenstaaten statt. Entsprechend der Verantwortlichkeiten für Ro-Ro-Fähren sind dies hauptsächlich die maritimen Verwaltungen von Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland und Estland. Insgesamt überprüfte die See-BG 57 Schiffe, inklusive der Neuzugänge.

Hafenstaatkontrolle im Bereich des Paris MOU

So wie in Deutschland stieg auch im Bereich des Paris MOU die Anzahl der gemeldeten Mängel und Festhaltungen. Daraus allerdings schon eine Trendumkehr abzuleiten, wäre verfrüht.

Hafenstaatkontrolle im Gesamtbereich des Paris MOU

- ▶ 14.182 Schiffe wurden überprüft (Vorjahr 13.417)
- ▶ 22.875 Kontrollen wurden durchgeführt (Vorjahr 21.566)
- ▶ 74.713 Mängel wurden festgestellt (Vorjahr 66.142)
- ▶ 1.254 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 1.174)

Die Festhalterate liegt damit bei 5,48 Prozent, das sind 0,04 Prozent mehr als im Vorjahr.

Anlaufverbote

Gegen Schiffe, die eine erhöhte Gefährdung darstellen, kann ein Einlaufverbot im Geltungsbereich des Paris MOU (Europa, Russische Föderation und Kanada) verhängt werden. Während des Berichtsjahres wurde insgesamt gegen 13 Schiffe ein Einlaufverbot ausgesprochen, bei vier Schiffen konnte es nach erfolgreicher Nachbesichtigung vor dem Ende des Jahres wieder aufgehoben werden. In den Jahren 2005 und 2006 waren es noch 27 Schiffe. Die Tendenz ist also eindeutig positiv.

Das Einlaufverbot wurde seit seiner Einführung gegen 189 Schiffe verhängt. In 81 Fällen (42,9 Prozent), weil Schiffe einen vereinbarten Reparaturhafen nicht angelaufen hatten und in 58 Fällen (30,7 Prozent) wegen Mehrfachfesthaltungen.

Schiffe mit MARPOL-Mängeln (Nord und Ostseeküste / nur Ostseeküste)					
MARPOL Anlage I Mängel	Grund der Beanstandung	Nord- u. Ostseeküste		nur Ostseeküste	
Mangel		Anzahl	Schiffe mit Mängeln in %	Anzahl	Schiffe mit Mängeln in %
IOPP - Zeugnis	fehlende/falsche Eintragungen durch die Klassifikationen / Flaggenstaaten	9	2,5%	1	1,0%
Öltagebuch	fehlende/falsche Tankeintragen / Führung gemäß "Code", Schlammfehlmengen	101	28,3%	27	26,7%
SOPEP/SMPEP	nicht geprüft / nicht vorhanden / nicht aktualisiert	54	15,1%	12	11,9%
Bilgenwasserentöler	mit Schlamm/Öl zugesezt, innen reinigen, Filterwechsel notwendig, Materialschäden, illegale Flanschanschlüsse, etc.	36	10,1%	7	6,9%
15 ppm Anlage (OMD)	defekte Magnetventile, Ölabblass / 3-Wegeventil defekt, Bypass an der Anlage, Elektronik defekt, etc.	22	6,2%	7	6,9%
Andere	Hydraulikleckagen, Standardabgabeanschluß mangelhaft, Gewässerverunreinigung, etc.	71	19,9%	10	9,9%
Direktleitung Bilge/ Schlamm nach See		3	0,8%	1	1,0%
Ölschlamm- und Bilgensystem	Schlamm- mit Bilgenlenzsystem verbunden, illegale Leitungen und Anschlüsse	51	14,3%	34	33,7%
Ölschlamm- und Bilgenentsorgung		10	2,8%	2	2,0%
Summe Mängel		357	100,0%	101	100,0%
kontrollierte Schiffe		1.449			
davon mit MARPOL Anlage I Mängeln		281	19,4%	48	3,3%

Schwarze, graue und weiße 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 2007 umfasst 16 Flaggenstaaten. Die Liste wird angeführt von der Volksrepublik Korea, Albanien und Bolivien, die als Flaggenstaaten eingestuft wurden, die mit einem sehr hohen Risiko unternormige Schiffe registriert haben.

Die weiße Liste umfasst 37 Flaggenstaaten, wiederum drei mehr als im Vorjahr. Die Qualitätsflaggen sind also auf dem Vormarsch. Das Vereinigten Königreich, Schweden, Finnland und China führen die weiße Liste an. Deutschland hält einen guten Platz 6.



Kühlschrank defekt und unhygienisch

Deutsche Schiffe im Spiegel der Hafenstaatkontrolle

Schiffe unter deutscher Flagge stehen im internationalen Vergleich gut da. Im Bereich des Paris MOU blieben bei 232 von insgesamt 401 Kontrollen Schiffe und Besatzungen ohne Beanstandungen - das entspricht einer Quote von 57,8 Prozent (Vorjahr 61,6 Prozent). Die Festhalterate hat sich leicht verschlechtert: Sechs Schiffe wurden festgehalten, eines mehr als im Vorjahr.

Außerhalb des Paris MOU wurden sechs weitere Schiffe unter deutscher Flagge festgehalten, so dass im Berichtsjahr der See-Berufsgenossenschaft insgesamt zwölf Schiffe als festgehalten gemeldet wurden. Das ist ein positives Resultat, denn im Vorjahr wurden noch 16 Schiffe festgehalten.

Die See-Berufsgenossenschaft erkundigte sich bei allen betroffenen Reedereien, wie diese Mängel behoben worden und welche grundsätzlichen Maßnahmen zur Abstellung ergriffen wurden. In mehreren Fällen verfügte die See-Berufsgenossenschaft zusätzliche Forderungen, da die getroffenen Maßnahmen als nicht ausreichend erachtet wurden. Alle Festhaltungen wurden bei den Reederei-ISM-Audits abgearbeitet. In den „Kommentaren des Flaggenstaates“ informiert die See-Berufsgenossenschaft das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, das die Berichte an die International Maritime Organization weiterleitet.

Folgende Gründe führten zu Festhaltungen von Schiffen unter deutscher Flagge:

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

Überprüfung von Safety Management Systemen (ISM)

Vom 1. September bis zum 30. November 2007 fand eine „Concentrated Inspection Campaign“ (CIC) statt. Dabei überprüften die Besichtigter die ISM-Systeme, die Reedereien im Landbetrieb und auf ihren Schiffen installieren und nutzen müssen. Safety-Management-Systeme sollen sicherstellen, dass die Schiffe unter Beachtung aller relevanten Vorschriften und Empfehlungen betrieben werden. So sollen Menschenleben geschützt und Umweltschäden vermieden werden.

Während der Kampagne wurden die Systeme an Bord gemäß den Anforderungen des ISM-Codes und den Anforderungen an Safety-Management-Systeme kontrolliert. Wichtig: Die Systeme müssen an Bord auch genutzt und „gelebt“ werden und nicht nur auf dem Papier existieren.

Das ISM-System wurde bei 5.427 Hafenstaatkontrollen im Gebiet des Paris MOU in 5.120 Fällen gründlich überprüft. Bei 1.031 Inspektionen entdeckten die Besichtigter Mängel, die in 176 Fällen so gravierend waren, dass die Schiffe festgehalten werden müssen.

Die Hafenstaatkontrolle in Deutschland hat im Rahmen dieser CIC bei 338 Überprüfungen elf Schiffe festgehalten – das entspricht 6,2 Prozent der überprüften Schiffe. Bei den festgehaltenen Schiffen wurden am häufigsten Mängel an den vorgeschriebenen Wartungs- und Instandhaltungssystemen gefunden. Dabei wurden zum Beispiel vorgesehene Wartungssysteme nicht beachtet oder nur im „Abhakemodus“ geführt – mehrfach war auch gar kein System eingeführt. Die vorgeschriebene Bewertung des Systems durch den Kapitän war häufig nicht oder nur mangelhaft gegeben. Die Auswertung von Unfällen oder Beinaheunfällen wurde ebenfalls oft vernachlässigt.

Da ISM eines der wichtigsten Werkzeuge zur sicheren Schiffsbetriebsführung ist und die Reederei für die Einführung und Funktionsweise des Systems verantwortlich ist, wurde es 2007 bereits zum dritten Mal unter die Lupe genommen. Positives Zwischenergebnis: Die Festhaltequote sank von 5,1 Prozent im Jahr 1998 über 4,4 Prozent im Jahr 2002 auf nunmehr 3,2 Prozent.

Neue Entwicklungen im Paris MOU

Als neue Vollmitglieder wurden von dem 40. Hafenstaatkontrollausschuss in Bonn Bulgarien und Rumänien aufgenommen. Damit zählt das Memorandum 27 Mitglieder.

Die Entwicklung des „New Inspection Regime“ (NIR) ist im Wesentlichen abgeschlossen. Das Regime wurde vollständig in die Hafenstaatkontrollrichtlinie integriert, die sich zur Zeit bei den europäischen Institutionen im Verfahren zur Inkraftsetzung befindet. Die Beteiligten gehen davon aus, dass NIR und die geänderte Richtlinie zum 1. Januar 2011 in Kraft treten können.

Parallel zum NIR wird von der European Maritime Agency (EMSA) und Paris MOU an der Entwicklung eines neuen Informationssystems gearbeitet, das die jetzige Datenbank SIRENaC 2000 ablösen soll. Nach umfassenden Tests wird THETIS (The Hybrid European Targeting Information System) zusammen mit NIR in der Hafenstaatkontrolle die Grundlage für das Besichtigungsregime bilden.

Neue internationale Übereinkommen und die Weiterentwicklung der bestehenden Regeln bewirken ständig steigende Anforderungen an die Hafenstaatkontrolle. Das Aus- und Weiterbildungssystem des Paris MOU wird deswegen neu strukturiert und harmonisiert. Zusätzlich zu dem bestehenden System kooperieren EMSA und Paris MOU bei der Entwicklung einer völlig neuen Trainingspolitik. 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.



Laderaumlüfterkopf abgerostet

Prüf- und Zertifizierungsstelle

Langjährige Erfahrung schafft Vertrauen

Die See-Berufsgenossenschaft ist die einzige Stelle in Deutschland, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung zur Zertifizierung von Rettungsmitteln, Brandschutzmaterialien und Brandschutzausrüstungen sowie Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung zugelassen wurde. Die Prüf- und Zertifizierungsstelle der See-Berufsgenossenschaft wurde 1999 in der Zentralstelle der Länder für Sicherheitstechnik (ZLS) akkreditiert und arbeitet eng mit dem Berufsgenossenschaftlichen Prüf- und Zertifizierungssystem BG-Prüfzert zusammen. Die Nachfrage nach Zertifizierungen ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen, vor allem beim Brandschutz, den EG-Baumusterprüfbescheinigungen und der Zulassung neuer Rettungsmittel.

Schiffsausrüstungsrichtlinie

Am 1. Januar 1999 ist die Richtlinie 96/98/EG des Rates der Europäischen Gemeinschaft über Schiffsausrüstungen (EG-Schiffsausrüstungsrichtlinie – MED) in Kraft getreten. Sie soll den freien Handelsverkehr mit diesen Ausrüstungen bei Einhaltung eines gleichen Sicherheitsniveaus innerhalb der EU garantieren. Heute kann eine Ausrüstung, die von einer benannten Stelle eines EU-Mitgliedstaates zertifiziert wurde, auf jedem Schiff, das die Flagge eines EU-Mitgliedstaates führt, ohne erneute Prüfung verwendet oder eingebaut werden. In der EG-Richtlinie über Schiffsausrüstungen werden zusätzlich zu den EG-Baumusterprüfungen Kontrollmaßnahmen durch



Der Gasmelder warnt vor unsichtbaren Gefahren

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

Gegenstand (Auswahl)	Neuzulassung	Neuzulassung + USCG	Verlängerung	Verlängerung + USCG
Zulassungen von Sachkundigen zur Prüfung von Feuerlöschern	6			
Trennflächen (Typ „A“ und Typ „B“)		16		11
Feuerlöscher, tragbar	29		38	
Isolierwerkstoffe, nicht brennbar		5		6
Beschichtungen, schwer entflammbar	2	10	1	3
Anstrichmittel, schwer entflammbar	3	31	11	2
Vorhangstoffe und Tischdecken, schwer entflammbar	7	2	9	
Bodenaufbeläge, schwer entflammbar		5	1	9
Brandschutzausrüstung:				
Schutzkleidung, Helme, Stiefele, Handschuhe			5	
Gasanalyse- und Gasspürgeräte	1			
Feuerschutztüren (Typ „A“ und Typ „B“)		3	5	1
Unterste Decksbeläge, schwer entflammbar		2		4
Kabel/Rohrdurchführungen, Typ „B“		3		
Polstermöbel	7	10		
Feuerwehrschräuche	6			
Chemikalienschutzanzüge	2			

Außerdem wurden 19 allgemeine Nachträge zu bestehenden Zulassungen und 3 U.S. Coast Guard Zulassungen für verschiedene EG- Baumusterprüfbescheinigungen erstellt.

EG-Baumusterprüfbescheinigung (Modul B) für Rettungsmittel

Gegenstand (Auswahl)	Anzahl 2006	Anzahl 2007 [√]
Neu ausgestellte oder verlängerte EU-Baumusterprüfbescheinigungen	32	40
Rettungsboote	7	16
Bereitschaftsboote	1	2
schnelle Bereitschaftsboote	7	–
Aussetzvorrichtungen	9	4
Rettungsflöße	1	2
Schiffsevakuierungsanlagen	1	3
Heißhaken für Rettungs- oder Bereitschaftsboote	–	3
Rettungswesten	–	–
Rettungsringe	–	–
Mann-über-Bord-Signal	2	1
Leinenwurfgeräte	1	3
Rauchsignale	2	1
Handfackeln	1	5
Allg. Nachträge zu bestehenden Zulassungen	9	14
Summe	73	94

eine notifizierte Stelle gefordert. Dies können Stichprobenprüfungen nach Modul F oder QM-Systeme nach Modul D oder E sein.

Die See-Berufsgenossenschaft bietet dank ihrer produktbezogenen Kompetenz und langjährigen Erfahrung die kostengünstige, gründliche und schnelle Auditierung und Zertifizierung solcher Systeme an. Dabei legen wir großen Wert darauf, dass ein QM-System nicht zu normierten Unternehmensstrukturen führt. Die individuellen Prozesse im Unternehmen sowie seine spezifischen Eigenheiten, die sich zumeist langjährig bewährt haben, sollen möglichst erhalten und – falls erforderlich – optimiert werden.

Brandschutz: Vor allem Feuerlöscher

Der Brandschutz spielt an Bord von Schiffen eine zentrale Rolle. Die Brandbekämpfung an Bord ist schwierig, weil sich die Stahlwände der Schiffe stark aufheizen, so dass sich das Feuer durch Wärmeleitung ausdehnt. Durch Treppenhäuser und Flure entsteht zudem ein Kamineffekt, der die Brandausweitung ebenfalls beschleunigt. Wegen der besonderen Gegebenheiten gilt dem Brandschutz auf See deshalb höchste Aufmerksamkeit. Die Hersteller entwickeln kontinuierlich neue Techniken und Materialien, damit im Notfall so wenig wie möglich passiert.

Vor allem tragbare Feuerlöscher werden vermehrt auf den Markt gebracht und von der See-Berufsgenossenschaft zertifiziert. Die Anzahl der Zulassungen hat sich

im Jahr 2007 mit 29 gegenüber 15 im Jahr davor fast verdoppelt. Auf dem Prüfstand standen aber auch Polstermöbel, schwer entflammable Vorhangstoffe und Tischdecken, Anstrichmittel, Beschichtungen und Chemikalienschutzanzüge.



Falltest aus drei Metern Höhe

Rettungsmittel im Schlechtwettertest

Schon seit Jahren bildet die Zulassung von Rettungsmitteln einen Schwerpunkt der Arbeit der Prüf- und Zertifizierungsstelle. Die Typenprobungen von Rettungs- und Bereitschaftsbooten, Rettungsflößen und Evakuierungsrutschen dauern in der Regel mehrere Tage. Hinzu kommt, dass zum Beispiel für schnelle Bereitschaftsboote, Evakuierungsrutschen und Rettungsflöße auch Tests unter Schlechtwetterbedingungen auf See (mindestens Windstärke 6 und signifikante Wellenhöhe von mindestens 3 m) vorgeschrieben sind. Dadurch verzögerte sich in einigen Fällen das gesamte Zulassungsverfahren, weil die Hersteller der Rettungsmittel warten mussten, bis die vorgeschriebenen Wetterbedingungen für einen längeren Zeitraum stabil waren und alle erforderlichen Teilnehmer für die Erprobungen zur Verfügung standen. Falls der Schlechtwettertest Mängel am Produkt aufzeigt, führt dies zu konstruktiven Änderungen. Die Tests werden anschließend erneut durchgeführt, um die Praxistauglichkeit des Produkts unter Beweis zu stellen. Für die genannten Rettungsmittel kommt häufig auch noch eine umfangreiche Zeichnungsprüfung hinzu. Fazit: Die Zulassung bestimmter Rettungsmittel ist für den Hersteller nicht nur zeit-, sondern auch kostenaufwändig, aber als Investition in die Sicherheit in jedem Fall rentabel.



Die Nachfrage nach Zulassungen für Bilgenwasserentöler steigt

Meeresumweltschutz: Ausbau der Zertifizierungen

Mit der neuen Prüffresolution der International Maritime Organization (IMO) für Abwasserbehandlungsanlagen (MEPC.159(55)) verschärfen sich die Einleitgrenzwerte für behandeltes Abwasser ab 2010. Die Hersteller von Abwasserbehandlungsanlagen leisten beeindruckende Entwicklungsarbeit um entsprechende Zulassungen zu erhalten. Im Jahr 2007 wurden 70 Zulassungen der IMO für Abwasserbehandlungsanlagen durch die See-Berufsgenossenschaft ausgestellt.

Bei der Prüfung und Zulassung von Bilgenwasserentölern war gegenüber 2006 eine Steigerung zu verzeichnen, da Hersteller vermehrt Kundenwünsche nach Retrofit-Lösungen umsetzen. Im Jahr 2007 wurden 25 Zulassungen der IMO für Bilgenwasserentöler ausgestellt. Weiterhin wurden 2007 im Bereich Meeresumweltschutz ein Ölgehaltmessgerät und zwei Öl-Wasser-Trennschichtmessgeräte zugelassen.

Die Anzahl von Zertifizierungen nach MED nimmt ebenfalls weiter zu. Vor allem bei Konformitätsbescheinigungen nach Modul F führt die allgemein gute Auftragslage der Schiffbauzulieferer zu deutlich erhöhtem Bedarf. Eine ISO 9001:2000 Zertifizierung (MED Modul D) wird somit im Hinblick auf Aufwand und Kosten bei vielen Herstellern im Bereich Meeresumweltschutz zu einer interessanten Alternative.

Für die bestehenden Zulassungen und Zertifizierungen im Bereich Meeresumweltschutz wurden durch die See-Berufsgenossenschaft im Berichtsjahr 2007 eine Vielzahl von Produkt- und Überwachungsaudits durchgeführt. Die gute und konstruktive Zusammenarbeit zwischen Herstellern und See-Berufsgenossenschaft wird weiter ausgebaut.

Die Zulassungslisten können bei der See-Berufsgenossenschaft angefordert werden (Tel. 040 361 37 230). Die MED-Zulassungen sind auch im Internet einsehbar unter www.mared.org.

Personal

Neue Aufgaben durch Fusionen

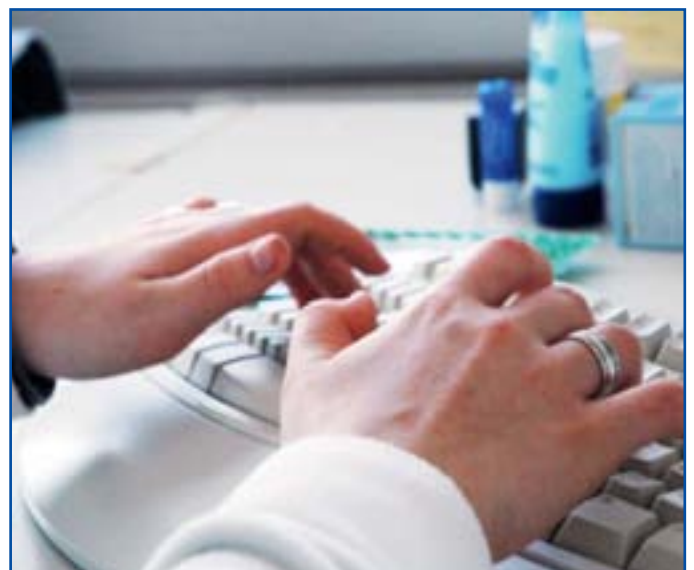
Bis zum Jahresende 2007 beschäftigte die See-Berufsgenossenschaft 462 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: 337 Tarifangestellte und 125 Angestellte im Dienstordnungsverhältnis (die Anstellungsbedingungen gleichen denen von Beamten). Eine wesentliche Aufgabe im Zusammenhang mit den geplanten Fusionen war die Neuaufteilung: Wer geht zur Knappschaft, wer bleibt bei der Berufsgenossenschaft? Die allermeisten Fälle waren unstrittig, da es aufgrund der bisherigen Aufgaben keinen Zweifel an der Zuordnung gab. Auch für die Mitarbeiter in Querschnittsbereichen, die bisher für alle Zweige der Sozialversicherung tätig waren, konnten in guten Einvernehmen Lösungen gefunden werden.

Zum 1. Januar 2008 verblieben bei der See-Berufsgenossenschaft noch 194 Mitarbeiter, 265 wurden auf den neuen Arbeitgeber Knappschaft-Bahn-See übergeleitet und drei Kollegen gingen zum Jahresende in den Ruhestand. Die neun Auszubildenden, die sich für den Beruf des Sozialversicherungsfachangestellten, Fachrichtung Krankenversicherung, entschieden haben, wurden ebenfalls auf die Knappschaft übergeleitet. Damit wurde das wichtigste Versprechen im Zusammenhang mit der Neustrukturierung der See-Sozialversicherung eingelöst: Es gab keine Kündigungen, sondern alle Mitarbeiter haben ihren Arbeitsplatz behalten und alle werden zu den bisherigen Anstellungsbedingungen weiterbeschäftigt.

Angebote zur Weiterbildung werden gut angenommen

Obwohl die zusätzliche Arbeitsbelastung durch die Fusionsplanung immens war, nutzten auch 2007 zahlreiche Kollegen die Möglichkeit, sich fachlich weiter zu bilden. Die größte Nachfrage bestand dabei nach Kursen bei der BKK-Akademie. In Zusammenarbeit mit dem Rechenzentrum Nord wurden verschiedene PC-Schulungen angeboten. Großes Interesse bestand an den Kursen zu MS Access, Word und Excel.

Das Durchschnittsalter der Beschäftigten ist 2007 um zwei Jahre auf 42 gefallen. Nach wie vor arbeiten im Seehaus in Hamburg und den fünf Kundenzentren in Bremen, Bremerhaven, Kiel, Emden und Rostock mehr Frauen als Männer: Die letzte Auswertung ergab ein Verhältnis von 269 Frauen gegenüber 193 Männern.



Die zusätzliche Arbeitsbelastung durch die Fusionsvorbereitung war immens

Selbstverwaltung

Fusion der See-Krankenkasse umgesetzt

Auf der Tagesordnung der Selbstverwaltung standen 2007 an erster Stelle die Fusionspläne für die See-Krankenkasse mit See-Pflegekasse. Nachdem der Zusammenschluss mit der Knappschaft aus strategischen Gründen auf den 1. Januar 2008 vorgezogen wurde, blieben nur wenige Monate Zeit zur Umsetzung. Mitglieder der Selbstverwaltung engagierten sich auf verschiedenen Ebenen, um die politischen Voraussetzungen für die Fusion zu schaffen. Mit dem Verhandlungspartner Knappschaft, zu dem durch die Fusion der Seekasse zur „Deutschen Rentenversicherung Knappschaft Bahn-See“ bereits enge Kontakte bestehen, wurde vereinbart, die See-Krankenkasse im Norden als weitgehend eigenständigen „Fachbereich See-Krankenversicherung“ zu führen. Dabei konnten sowohl alle Standorte als auch die Arbeitsplätze zu den gegebenen Anstellungsbedingungen erhalten werden.

See-Berufsgenossenschaft beginnt Verhandlungen

Nachdem die Vertreterversammlung beschlossen hatte, dass die See-Berufsgenossenschaft einen Fusionspartner suchen solle, wurden die Verhandlungen mit der BG für Fahrzeughaltungen aufgenommen. Gemeinsames Ziel ist die Gründung einer BG für Transport und Verkehrswirtschaft (kurz BG Verkehr) zum Jahresbeginn 2009. Die ersten Sondierungsgespräche zeigten eine hohe Übereinstimmung, zum Beispiel zum Aufbau einer Dienststelle Schifffahrtsverwaltung oder einer Übergangslösung für den bei der See-BG bisher nicht existierenden Gefahrtarif. Mit Beginn 2008 mündeten die Vorgespräche in die strukturierte Projektarbeit mit klaren Entscheidungsabläufen.

Das 120jährige Bestehen der See-Berufsgenossenschaft wurde im kleinen Kreis gewürdigt und mit einem Sonderdruck in der Zeitschrift HANSA dokumentiert.

Seemannskasse führt neue Leistung ein

Im Zentrum der Beratungen stand die Einführung neuer Leistungen, die Seeleuten zugute kommen, die länger aktiv in der Seefahrt bleiben und somit keinen Anspruch auf das Überbrückungsgeld haben. Geplant ist eine neue Vorsorgeleistung, die parallel zur Altersrente gezahlt wird. Sie soll ab 2008 angeboten werden – allerdings lag die Genehmigung des Bundesversicherungsamtes zum

Jahresende noch nicht vor. Außerdem beschloss die Selbstverwaltung, dass Unternehmer für Ausländer aus den so genannten Drittstaaten nach derzeitiger Satzung keine Beiträge mehr zu zahlen brauchen.

Die Seemannskasse soll 2009 in die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See integriert werden. Inhaltlich bleibt der Einfluss der Selbstverwaltung gewahrt, indem ein Gremium mit Entscheidungskompetenz für die Arbeitgeber und Arbeitnehmer der Seefahrt eingerichtet wird.

Lohnnebenkosten gesenkt

Wegen der positiven Lage beschloss die See-Berufsgenossenschaft niedrigere Beitragssätze in der Unfall- und Krankenversicherung - allein dadurch sparen die Arbeitgeber der Seeschifffahrt rund neuneinhalb Millionen Euro. Hinzu kommen die Senkung der Umlage für Krankheitsaufwendungen in kleineren Betrieben mit rund zwei Millionen Euro und eine Entlastung der Seefahrtsunternehmen von zweieinhalb Millionen Euro jährlich bei den Beiträgen zur Seemannskasse. Insgesamt sparen die Unternehmer so etwa 14 Millionen Euro ein.

Die Haushaltspläne für 2008 sind ausgeglichen und wurden genehmigt.

Präventionsarbeit im Unfallverhütungs- und Schiffssicherheitsausschuss

Dieser Ausschuss und der dazugehörige Arbeitsausschuss werten das aktuelle Unfallgeschehen aus und geben Empfehlungen zur Unfallverhütung an Bord von Seeschiffen und Fischereifahrzeugen. Neben der Analyse der tödlichen Arbeitsunfälle auf zwei Fischereifahrzeugen standen im Jahr 2007 unter anderem Hitzeschutzanzüge und ihre Verwendung, sichere Lascharbeitsplätze auf Containerschiffen und die Richtlinien für die Überwachung der Schiffsstabilität auf der Tagesordnung.

Als wichtiges Projekt in Planung sei außerdem die Studie zu Belastungsfaktoren auf See genannt. Unter dem Titel „Präventionsstrategien gegenüber psychomentalen Belastungen und Beanspruchungen im Schiffsbetrieb“ wird die See-BG in Zusammenarbeit mit dem Port Health Center Hamburg untersuchen, ob und welche Auswirkungen die Arbeitssituation von Seeleuten auf die seelische und körperliche Gesundheit hat.

Anlagen

Zusammensetzung der Selbstverwaltung

Vertreterversammlung der See-Berufsgenossenschaft

Vorsitzender

Prof. Werner Huth, Oststeinbek

Stellv. Vorsitzender

Hans-Jörg Hering, Seevetal

Gruppe der Versicherten

Mitglieder

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

Stellvertreter

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

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. Gerdes, Knut, Westerholt
7. Breckling, Dr., Peter, Bad Bramstedt
8. Kahlfuss, Norbert, Saßnitz
9. Fischer, Jürgen, Rostock
10. Lipinski, Arnold, Ritterhude

Stellvertreter

Bartels, Mirko, Westergellersen
 Drevin, Mark, Cuxhaven
 Dietrich, Gabriele, Sassnitz
 Hansen, Claus Otto, Flensburg
 Deichmann, Fred, Dibbersen
 Günther, Mathias, Bad Segeberg
 Krüger, Sandro, Wittenförden
 Ebert, Ernst-Peter, Hamburg
 Heitmann, Dr., Jan-Thiess, Hamburg
 Becker, Bernd, Jork
 Warrings, Uwe, Neuenkirchen
 Voigt, Marion, Apensen
 Heinrich, Petra, Jork
 Preuß, Heinz, Heiligenhafen

Vorstand der See-Berufsgenossenschaft

Vorsitzender

Frank Jungmann, Bremen

Stellv. Vorsitzender

Gert Hüfner, Schwarzenbek

Gruppe der Versicherten

Mitglieder

1. Hüfner, Gert, Schwarzenbek
2. Neuwardt, Rainer, Broderstorf
3. Diederichs, Hark Ocke, Timmaspe
4. Losch, Bernd, Neuengörs

1. Stellvertreter

- Hamm, Bert-Erwin, Hamburg
- Degenkolb, Dagmar, Viezen
- Seyer, Manfred, Lambrechtshagen
- Scharf, Fritz, Lübeck

2. Stellvertreter

- Saretzki, Jan, Bad Bramstedt
- Wolff, Wolfgang, Schlagsdorf
- Kreller, Horst, Rostock
- Bauer, Heino, Bad Lauterberg

Gruppe der Arbeitgeber

Mitglieder

1. Jungmann, Frank, Bremen
2. Nöll, Dr., Hans-Heinrich, Hamburg
3. v. Oertzen, Dr., Arndt-Heinrich, Hamburg
4. Schlieker, Dr., Egon, Neuendorf/Hiddensee

1. Stellvertreter

- Körbelin, Carsten, Hamburg
- Dabels, Dietrich, Hamburg
- Tietjens, Hans Rudolf, Burg
- Bülow, Stefan, Hamburg

2. Stellvertreter

- Leonhardt, Frank, Hamburg
- Peterson, Bernd, Elsdorf-Westermühlen
- Tamke, Dietrich, Jork
- 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	
Hering, Hans-Jörg, Seevetal N. N. 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, Hamburg	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 N.N.	

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, Hamburg 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 N.N.

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, Hamburg 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	N.N. 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.

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, Hamburg	Breckling, Dr., Peter, Bad Bramstedt Jungmann, Frank, Bremen Voigt, Marion, Apensen	

Geschäftsführung der See-Berufsgenossenschaft

Vorsitzender	Mitglied	Anschrift
Nicolai Woelki	Ulrich Schmidt	siehe Hauptverwaltung

Hauptverwaltung

Reimerstwiete 2
Postfach 11 04 89
20404 Hamburg
Telefon: 040 361370
Telefax: 040 36137770
Internet: www.see-bg.de

Die Liste der Ärzte, die Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durchführen,
finden Sie unter www.see-bg.de

Ansprechpartner Schiffssicherheitsabteilung

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:

Reimerstwiete 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

213 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 / 656 01 46

Referat Nautik

S. Schreiber

Tel. 0 41 74 / 14 71

Referat Maschine

H. Steinbock

Tel. 0 45 33 / 58 32

Referat Schiffbau

J. Sanselzon

Tel. 040 / 789 84 24

Referat Brandschutz

B. Kolberg

Tel. 0 41 31 / 40 46 01

Abteilungsleiter + leitender techn. Aufsichtsbeamter:

Ulrich Schmidt

Tel. 040 / 36 13 72 20

Mobil 0171 / 879 67 93

privat 040 / 656 01 46

Stellvertretender Abteilungsleiter Technik:

Dipl.-Ing. H. Steinbock

Tel. 040 / 36 13 72 17

Mobil 0171 / 604 43 72

privat 0 45 33 / 58 32

Stellvertretender Abteilungsleiter Nautik:

Kapt. B. Kolberg

Tel. 040 / 36 13 72 33

Mobil 0171 / 882 70 61

privat 0 41 31 / 40 46 01

Referat Nautik:

Kapt. S. Schreiber

Tel. 040 / 36 13 72 03

Mobil 0171 / 882 70 78

privat 0 41 74 / 14 71

Schiffsbetrieb und Schiffsbesetzung:

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

Kapt. F. Rädler

Tel. 040 / 36 13 73 24

Mobil 0171 / 882 70 76

Technische Aufsichtsbeamte

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 72 13
 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

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 0171 / 604 43 72
 privat 0 45 33 / 58 32

Referat gefährliche Güter und Arbeitsstoffe, Brandschutz, Prüf-Zertifizierung:

Kapt. B. Kolberg

Tel. 040 / 36 13 72 33
 Mobil 0171 / 882 70 61
 privat 0 41 31 / 40 46 01

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

See-Berufsgenossenschaft,

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 / 91 62 20
 Mobil 0171 / 882 70 75

See-Berufsgenossenschaft,

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,

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. Heuckerroth (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 0 41 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 73 23
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

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 0171 / 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,
24105 Kiel, Preusserstraße 1-9
 Tel. 04 31 / 56 10 23
 Fax 04 31 / 56 85 03

Kapt. A. Conradi (S u. T)
 Tel. 0171 / 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 Sereetz, 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 0 48 52 / 542 24

Technischer Aufsichtsdienst
25840 Friedrichstadt, Prinzeßstraße 24

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

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

Kapt. U. Kießner (PSCO-S)
 Mobil 0171 / 882 70 63
 ausschließlich Hafensaatkontrolle,
 alle übrigen Besichtigungen bitte in Bremen
 oder Cuxhaven anmelden

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,
18057 Rostock, Doberaner Straße 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
ma-co maritimes kompetenzcenter e.V. 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

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	2.500 Stück
Erscheinungsdatum	Juli 2008

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

