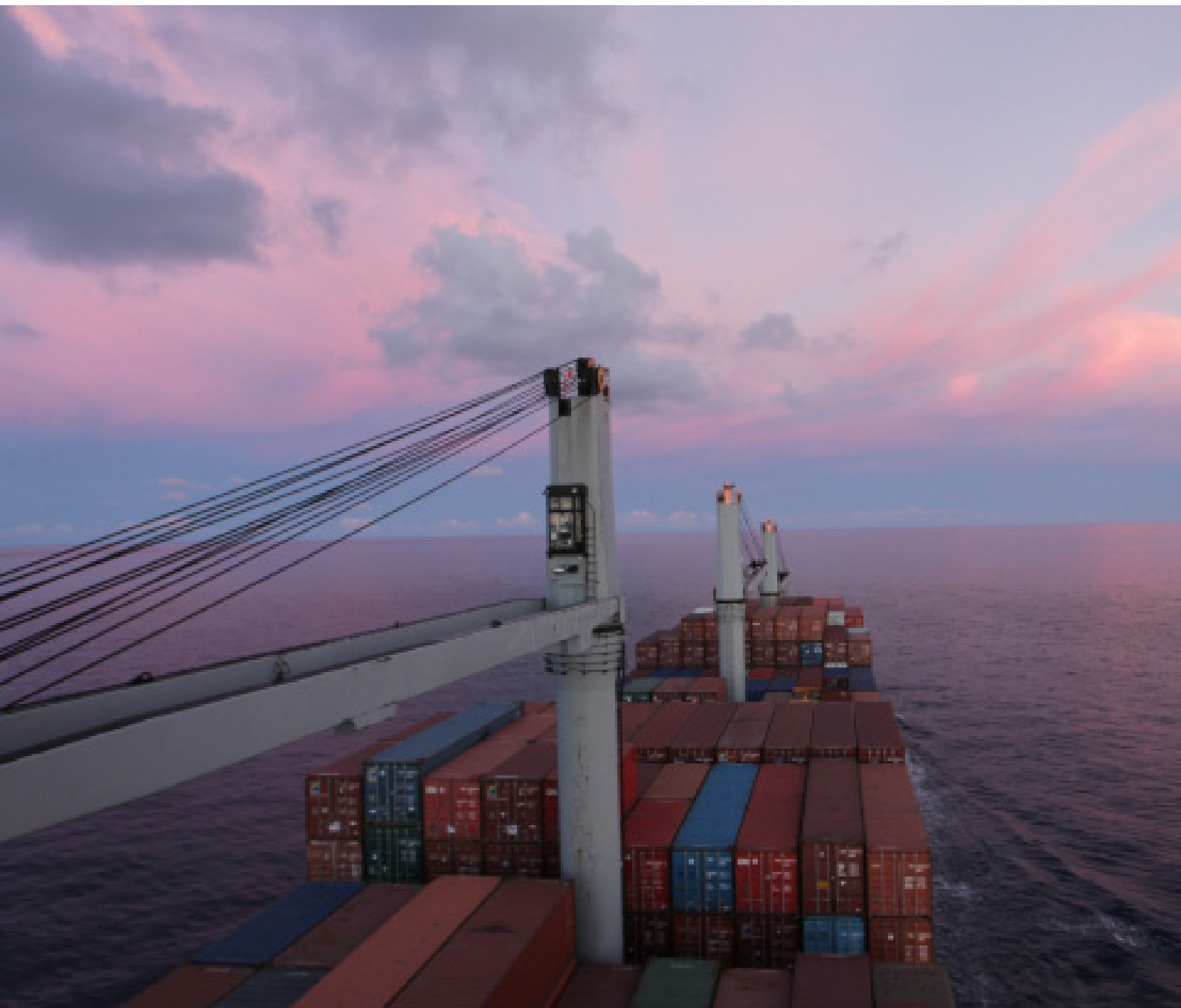




Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr



Jahresbericht 2012

Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr

Inhalt

Jahresbericht 2012 der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr



Sichere Schiffe – Saubere Meere – Die Dienststelle Schiffssicherheit	5
Maritime Sicherheit unter deutscher Flagge Flaggenstaatliche Aufgaben	6
Tri Partite Agreements und IMSBC Vereinbarungen für mehr Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter	14
International Safety Management (ISM) Die Dienststelle unterstützt bei der Umsetzung	16
Sicherheitslehrgänge gemäß STCW-Übereinkommen Dienststelle Schiffssicherheit sichert Qualität der Ausbildung	20
Seearbeitsgesetz Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens unter deutscher Flagge	22
Der Seeärztliche Dienst Mehr als 20.000 Seediensttauglichkeitsuntersuchungen im Jahr	24
Schutz der Meeresumwelt Kontrollen auf der Nord- und Ostsee nach MARPOL I	26
Schutz vor Lärm IMO verabschiedet neue SOLAS-Regel	28
Berichte aus der IMO Intensive Beratungen führten zu neuen Beschlüssen	32
Einflaggung Handelsflotte unter deutscher Flagge schrumpft weiter	36
Elektronische Schiffssicherheitszeugnisse Einsatz moderner Informationstechnologie	38
Hafenstaatkontrolle Kontrollen auf Einhaltung der Mindeststandards in der Seeschifffahrt	40
Summary Short version in English	50
Kontakt Ansprechpartner in der Dienststelle Schiffssicherheit	52
Impressum	57



Dienststelle Schiffssicherheit BG Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2012 war für die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wieder von zahlreichen nationalen und internationalen Aktivitäten geprägt.

Bei den Einsätzen unserer Mitarbeiter als Berater bei der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation standen das Engagement für die Richtlinie zur Rettung von Personen aus dem Wasser und der Einsatz zur Reduzierung von Treibhausgasen im Vordergrund. Ersteres – der Schutz der Seeleute vor Gefahren – treibt uns seit über 125 Jahren um. Die Reduzierung von Treibhausgasen ist eine Herausforderung, der sich alle stellen müssen. Sie hat Bedeutung über den Meeresumweltschutz hinaus. Lesen Sie hierzu mehr in unserem Kapitel „Berichte aus der IMO“.

Dieser Jahresbericht enthält weiterhin interessante Ausführungen zur Umsetzung verschiedener internationaler Abkommen – wie z.B. die Tripartite-Agreements oder das Abkommen über den Transport von Schüttgütern über See.

Mit der Arbeit am Seearbeitsgesetz haben wir einen wichtigen Beitrag für die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten geleistet. Gleichzeitig wird die deutsche Flagge wettbewerbsfähiger, denn Arbeits- und Ruhezeiten werden an das internationale Niveau angeglichen. Die Dienststelle wird künftig die Seearbeitszeugnisse ausstellen und als Beschwerdestelle für die Seeleute fungieren. Gleichzeitig entfällt das bisherige Musterungsverfahren.

Der Jahresbericht 2012 enthält darüber hinaus viele weitere wertvolle Informationen und orientiert nicht nur über unsere Aktivitäten, sondern über verschiedenste Bereiche des maritimen Lebens.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen.



Ihr
Ulrich Schmidt

- Leiter der Dienststelle Schiffssicherheit -

Sichere Schiffe – saubere Meere – die Dienststelle Schiffssicherheit



Die Dienststelle Schiffssicherheit überwacht, ob die Übereinkommen zur Schiffssicherheit und zum Meeresumweltschutz erfüllt werden.

Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz sind globale Ziele, an deren Verwirklichung viele Akteure sowohl national wie auch international, unter deutscher wie unter fremder Flagge, mitwirken. Einer dieser Akteure ist die Dienststelle Schiffssicherheit (DS). Die DS unterstützt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, wenn es im internationalen Rahmen darum geht, völkerrechtlich verbindliche Regelungen für die Seeschifffahrt zu erreichen, sie überwacht und zertifiziert die Schiffe unter deutscher Flagge und sie kontrolliert, ob die fremdflaggigen Schiffe die internationalen Sicherheitsstandards einhalten. Außerdem führt sie Aufgaben der maritimen Medizin durch.

Tätig im Auftrag des Bundes

Die DS ist Teil der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) und untersteht der Aufsicht der Bundesministerien für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sowie Arbeit und Soziales (BMAS). Sie ist aus der Schiffssicherheitsabteilung und dem Seeärztlichen Dienst der

ehemaligen See-Berufsgenossenschaft (See-BG) hervorgegangen. Die See-BG ist zum 1. Januar 2010 mit der Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zur BG Verkehr verschmolzen.

Besichtigter müssen besonders qualifiziert sein

Ein Seeschiff ist ein hochkomplexes technisches Gebilde und zugleich Wohn- und Lebensraum von Seeleuten. Die Kontrolle der Einhaltung der nationalen und internationalen Vorschriften erfordert daher besonderes Fachwissen, praktische Erfahrung und Fingerspitzengefühl im Umgang mit Seeleuten verschiedener Nationalitäten. Die Besichtigter der DS kommen aus der Praxis der Seeschifffahrt und sind erfahrene Kapitäne und Ingenieure. Bevor sie als Besichtigter eingesetzt werden, absolvieren sie eine 15monatige Ausbildung zum Flaggenstaatbesichtigter, ILO-Inspektor und Hafenstaatbesichtigter.

Maritime Sicherheit unter deutscher Flagge: Flaggenstaatliche Aufgaben



Der Notdienst der Dienststelle Schiffssicherheit ist für die flaggenstaatlichen Aufsichtsaufgaben auch außerhalb der normalen Bürozeiten erreichbar.

Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz spielen bei dem ständig steigenden Seeverkehr eine zentrale Rolle. Die Vorgaben dafür werden durch internationale Vereinbarungen weltweit geregelt. In Deutschland überwacht die Dienststelle Schiffssicherheit im Auftrag des Bundes, ob die internationalen Übereinkommen und die darauf basierenden nationalen Vorschriften erfüllt werden. Die DS veröffentlicht den Wortlaut neuer Schiffssicherheitsregelungen. Zu ihren nationalen und internationalen Aufgaben als Flaggenstaatsverwaltung gehört die Durchführung der entsprechenden staatlichen und völker- bzw. europarechtlichen Regelungen.

Internationale Übereinkommen

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation (International Maritime Organization, IMO) ist eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen (UN) mit Sitz in London. 2012 gehörten ihr 170 Staaten als Vollmitglieder an.

Die IMO hat sich zum Ziel gesetzt

- ▶ alle nicht rein wirtschaftlichen Angelegenheiten der Handels-schiffahrt international zu regeln,
- ▶ die Meeresverschmutzung durch Schiffe zu verringern und möglichst ganz zu verhüten,
- ▶ die Schiffssicherheit sowie die Sicherheit der Seefahrt insgesamt zu verbessern.

Seit ihrem Bestehen hat die IMO etwa 40 internationale Übereinkommen erarbeitet und regelmäßig aktualisiert, um ihre Ziele zu erreichen. Sie behandeln zum Beispiel die Sicherheit von Schiffen, Ladung, Besatzung und Fahrgästen (insbesondere SOLAS = International Convention for the Safety of Life at Sea) oder die Verhütung und Bekämpfung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL = International Convention for the Prevention of Marine Pollution from Ships).

Die nach Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme oder Beitritt für den betreffenden Staat völkerrechtlich verbindlichen Übereinkommen werden ergänzt durch etwa 700 verbindliche und unverbindliche Entschlüsse, Kodizes und Handbücher. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DS beraten und unterstützen das BMVBS bei der Vertretung Deutschlands in der IMO.

Lesen Sie hierzu Näheres in dem Kapitel „Berichte aus der IMO“ auf S. 32 ff.

SOLAS

Die DS ist zuständig für die Erteilung der international und national vorgeschriebenen Schiffssicherheitszeugnisse.

Im Rahmen einer Vereinbarung dürfen einzelne Klassifikationsgesellschaften die hierzu vorgeschriebenen Besichtigungen durchführen (erstmalige Besichtigungen, jährliche Besichtigungen sowie Zwischen- und Erneuerungsbesichtigungen). Sie sind berechtigt, die jährlich vorgeschriebenen Bestätigungen in den internationalen Schiffssicherheitszeugnissen durchzuführen. Zu den vereinbarten Aufgaben gehören auch Planprüfungen und Besichtigungen in Verbindung mit Neu- und Umbauten.

Die DS hat zurzeit mit folgenden Klassifikationsgesellschaften Besichtigungsverträge abgeschlossen:

- ▶ American Bureau of Shipping (ABS)
- ▶ Bureau Veritas (BV)
- ▶ Det Norske Veritas (DNV)
- ▶ Germanischer Lloyd (GL)
- ▶ Lloyd's Register of Shipping (LR)
- ▶ Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)

- ▶ Registro Italiano Navale (RINA)
- ▶ Russian Register of Shipping (RS)

Im Rahmen von SOLAS führt die DS weiterhin das Übereinkommen über die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsschiffen (HSC-Code = International Code of Safety for High-Speed Craft) sowie den Internationalen Code für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code = International Maritime Solid Bulk Cargoes Code) durch

Internationale Freibordkonvention

Die DS stellt auf der Grundlage der Internationalen Freibordkonvention von 1966/88 Internationale Freibordzeugnisse bzw. ggf. Internationale Freibordausnahmezeugnisse auf der Basis der Besichtigungsberichte der anerkannten Klassifikationsgesellschaften und ihres technischen Aufsichtsdienstes aus. Sie stützt sich auf die von den anerkannten Klassifikationsgesellschaften geprüften Unterlagen zur Freibord-Erteilung, die Schiffskörperfestigkeit, Intakstabilität und den Verschlusszustand.

ISM-Code

Der International Safety Management Code (ISM-Code) ist das IX. Kapitel von SOLAS. Er beinhaltet Regelungen über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen sowohl an Bord als auch in den Reedereien.

Die DS ist zuständig für die Überwachung, Überprüfung und Durchsetzung der Bestimmungen des ISM-Codes. Sie stellt die Zeugnisse über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (DOC = Document of Compliance) sowie die Zeugnisse über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMC = Safety Management Certificate) aus. Grundlage für die Zeugniserstellung sind Safety Management Audits im Unternehmen (Office Audits) und auf Schiffen (Shipboard Audits). Die Reedereien können sowohl anerkannte Organisationen wie auch die DS selbst mit der Durchführung von Audits beauftragen.

Wesentliche Aufgaben sind

- ▶ im administrativen Bereich die Überwachung und Steuerung der Audits, Abgleich der Auditergebnisse, Ableiten von Folge-maßnahmen, Prüfung von Safety Management Systemen, Auswerten der Hafenstaatkontrollen von Schiffen unter deutscher Flagge sowie das Erstellen von Richtlinien, ISM-Rundschreiben und Info-Mails
- ▶ Überwachung und Beobachtung von Audits der Klassifikationsgesellschaften durch stichprobenartige Auditbegleitung im In- und Ausland
- ▶ Durchführung von Audits im Auftrage des Reeders
- ▶ Flaggenstaatsinspektionen aus besonderem Anlass
- ▶ Zusammenarbeit mit dem BMVBS

Über weitere Einzelheiten informiert das Kapitel „International Safety Management – ISM“ auf S. 16 ff.

MARPOL

Die DS begleitet und unterstützt das BMVBS beim Umweltausschuss der IMO, dem Marine Environment Protection Committee und den von diesem beauftragten Unterausschüssen. Sie wirkt mit an der Fortentwicklung der Normen sowie deren Übersetzung und Veröffentlichung. Hierzu gehört auch die Beteiligung an „Correspondence Groups“ sowie gegebenenfalls die Vorbereitung von Eingaben.

Die DS führt federführend u.a. das Tripartite-Verfahren bei der Beförderung (noch) nicht zugelassener Stoffe nach MARPOL Annex II Regel 8 durch sowie die Zulassung neuer Tankreinigungszusätze.

Über Kontrollen nach MARPOL auf Nord- und Ostsee lesen Sie auf S. 26 ff.

STCW

Im Rahmen der innerhalb der DS geschaffenen und nach ISO 9001 zertifizierten Ausbildungsüberwachungsstelle sind sämtliche Aktivitäten in Bezug auf die Ausbildung gemäß den Kapiteln VI/1-3 des STCW-Übereinkommens (= International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) gebündelt. Die Ausbildungsüberwachungsstelle wurde nach Absprache mit dem BMVBS im Jahr 2003 nach ISO zertifiziert, weil die kleineren Ausbildungsstätten und die staatlichen Berufsschulen nicht über eine derartige Zertifizierung verfügen.

Zu den Aufgaben der Ausbildungsüberwachungsstelle gehören u.a.

- ▶ die Zulassung von Ausbildungsstätten unter Überprüfung der sächlichen und personellen Voraussetzungen sowie die Sicherstellung der Qualität der Ausbildung
- ▶ die Anerkennung gleichwertiger Ausbildungen, z.B. der deutschen Marine
- ▶ die Weiterentwicklung der Ausbildungsinhalte
- ▶ die Überwachung der zugelassenen Ausbildungsstätten

Das entsprechende Kapitel finden Sie auf S. 20 ff.

ILO-Seearbeitsübereinkommen

Die DS wirkt an Gesetz- und Verordnungsentwürfen zur Umsetzung des Übereinkommens in deutsches Recht mit. Sie nimmt zudem umfangreiche Aufgaben in Vorbereitung auf die Umsetzung des ILO-Seearbeitsübereinkommens (ILO = Internationale Arbeitsorganisation, International Labour Organization) wahr - u.a. Teilnahme an der Normungsarbeit, interne Ausbildung und Schulung von eigenen Inspektoren, Teilnahme an Weiterbildung durch ILO und EMSA (= Europäische Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs, European Maritime Safety Agency), Erarbeitung von Leitfäden sowie Vordrucken und Anweisungen für Inspektoren und Reedereien.

Näheres berichten wir auf S. 22 ff.

Weitere völkerrechtliche Übereinkommen

Darüber hinaus führt die DS nach dem Seeaufgabengesetz bzw. der Gefahrgutverordnung See noch folgende internationale Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland durch:

- ▶ Torremolinos-Übereinkommen und Richtlinien über Fischereifahrzeuge
- ▶ Antifouling-Konvention
- ▶ Ballastwasser-Übereinkommen
- ▶ Schiffs-Recycling-Übereinkommen

Europarechtliche Richtlinien und Verordnungen

Hafenstaatkontrolle

RL 2009/16/EG und RL 99/35/EG

Als zuständige deutsche Schiffssicherheitsbehörde nimmt die Dienststelle die Aufgaben des Bundes gemäß der Richtlinie 2009/16/EG im Bereich der Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat und der Vereinbarung nach dem Paris MoU über die Hafenstaatkontrolle wahr. Hierbei sind vielfältige Überprüfungen erforderlich, die sich wie folgt unterscheiden lassen:

- ▶ Eingangskontrolle
- ▶ Eingangskontrolle mit Nachbesichtigung
- ▶ Vertiefte Kontrolle ohne Anhalten
- ▶ Vertiefte Kontrolle mit Anhalten und Nachbesichtigung
- ▶ Erweiterte Kontrolle ohne Anhalten
- ▶ Erweiterte Kontrolle mit Anhalten und Nachbesichtigung
- ▶ Kontrolle nach MARPOL Annex I/II – Ladungsbereich
- ▶ Kontrolle nach MARPOL Annex I/II – Ladungsbereich mit Anhalten und Nachbesichtigung
- ▶ Kontrolle betrieblicher Abläufe ohne Anhalten
- ▶ Kontrolle betrieblicher Abläufe mit Anhalten und Nachbesichtigung

Darüber hinaus führt die DS gemäß der Richtlinie 99/35/EG Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr durch. Vertreter der DS beraten das BMVBS in allen Fragen der Hafenstaatkontrolle und deren Weiterentwicklung und nehmen an allen Sitzungen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene teil. Die DS schickt ihre Besichtigter regelmäßig zur Weiterbildung zu den einschlägigen Veranstaltungen innerhalb Europas – siehe Seite 40 ff.

Klassenrichtlinie

RL 2009/15/EG und Verordnung (EG) 391/2009

Die DS überwacht die Klassifikationsgesellschaften nach der Richtlinie 2009/15/EG über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden (Klassenrichtlinie) und der Verordnung (EG) 391/2009. Zum Zwecke der Überwachung werden u.a. ISM-Verstöße verfolgt, ISM-Audits begleitet und Besichtigungsberichte geprüft. Zudem führt die DS selbst Flaggenstaatsbesichtigungen durch. Anstehende Probleme werden in Aufsichtsgesprächen thematisiert.

Schiffsausrüstungsrichtlinie

RL 96/98/EG

Die DS führt die Aufgaben der Zulassung von Rettungsmitteln, Brandschutzausrüstung und Ausrüstung für den maritimen Um-

weltschutz als eine in der Bundesrepublik Deutschland benannte Stelle nach dieser Richtlinie mit folgenden Ergänzungen aus. Zudem ist sie zuständig für die

- ▶ Überwachung der Wartungsstationen für Rettungsflöße (gemäß EntschlieÙung A.761(18)) und aufblasbare Rettungswesten: Die DS prüft auf Antrag die Aus- und Einrichtungen von Wartungsstationen für aufblasbare Rettungsflöße gemäß EntschlieÙung A.761(18) und lässt die Wartungsstationen in Deutschland zu. Die DS überwacht die Wartungsstationen durch regelmäßige Überprüfung der ausgestellten Wartungszertifikate und mindestens einmal jährliche Besichtigung der Station selbst.
- ▶ Überwachung der Wartung von Überlebensanzügen entsprechend MSC/Circ. 1114.
- ▶ Überwachung der Hersteller von pyrotechnischen Signalmitteln gemäß EntschlieÙung MSC.81(70) Teil 2 Nr. 4.
- ▶ Autorisierung und Überwachung von Firmen, die Service nach MSC.1/Circ. 1206 Rev.1 durchführen.

Halonverbotsverordnung

VO 2037/2000 (Halonkataster)

Die DS überwacht die Einhaltung des Halonverbots (Feuerlöschanlagen) auf Seeschiffen. Sofern bei Einflaggungen noch Halon als Feuerlöschmittel an Bord vorhanden ist, wird von der DS die Umrüstung der Anlage verfolgt.

Weitere EU-Richtlinien

Die DS überwacht zusätzlich die Einhaltung folgender Richtlinien und macht gegebenenfalls Vorschläge für deren Fortentwicklung:

- ▶ Richtlinie über besondere Stabilitätsanforderungen für RoRo-Fahrgastschiffe (RL 2003/25 = Stockholmabkommen)
- ▶ Richtlinie 98/41/EG über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen
- ▶ EG-Fahrgastschiffsrichtlinie Richtlinie 2009/45/EG
- ▶ Richtlinie für Massengutschiffe RL 2001/96EG
- ▶ Asbestrichtlinie 83/477/EWG
- ▶ Sicherheitsrichtlinie Fischereifahrzeuge RL 97/70 EG

Nationale Vorschriften

Richtlinien nach § 6 Schiffssicherheitsverordnung

Die DS erarbeitet ggf. Richtlinien nach § 6 Schiffssicherheitsverordnung 1998 für Schiffe, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen, sofern sie nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes unterliegen. Sie schlägt diese dem BMVBS zum Erlass vor bzw. erlässt sie im Auftrag des BMVBS zur Konkretisierung der Anforderungen an die Schiffssicherheit dieser Schiffe.

- ▶ Nationale Fahrgastschiffsrichtlinie und Richtlinie für Binnenschiffe: Die DS überwacht die Einhaltung der Richtlinien und macht gegebenenfalls Vorschläge für deren Fortentwicklung.
- ▶ Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe: Die DS stellt die Einhaltung der Richtlinie sicher und macht Vorschläge zu ihrer Weiterentwicklung. Insbesondere prüft sie die eingehenden Gutachten und nimmt auf Antrag eigene Besichtigungen vor. Für Traditionsschiffe überwacht die DS nach der jeweils geltenden Fassung der Richtlinie, dass geeignete Stabilitätsunterlagen an Bord sind.
- ▶ Sportboote: Die DS überwacht die Einhaltung der Sportbootverordnung-See und führt gegen kostendeckende Gebühren Besichtigungen für gewerblich genutzte Sportfahrzeuge durch. Anzeigen der Wasserschutzpolizei über gewerblich genutzte Sportfahrzeuge ohne gültiges Sicherheitszeugnis werden verfolgt.
- ▶ Richtlinie für Fischereifahrzeuge bis 24 m Länge
- ▶ Sonderfahrzeuge
- ▶ Richtlinie für sonstige Fahrzeuge

Dampfkesselrichtlinie

Die DS bedient sich bei der Fortschreibung der Sicherheitsanforderungen eines nationalen Expertengremiums, welches unter Beteiligung des BMVBS als Schiffsdampfkesselausschuss in regelmäßigen Abständen tagt.

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

Die DS überwacht die Einhaltung der Vorschriften und macht gegebenenfalls Vorschläge für deren Fortentwicklung. Grundlage für das Schiffsbesatzungszeugnis ist der Vorschlag des Reeders für eine sichere Schiffsbesetzung.

Nicht klassenpflichtige Seeschiffe – soweit sie nicht bereits in dieser Aufgabenbeschreibung enthalten sind

Die DS besichtigt und überwacht Seeschiffe dieser Kategorie und stellt die entsprechenden Zeugnisse aus.

Seediensttauglichkeitsverordnung

Der Seeärztliche Dienst der DS steuert und organisiert Seediensttauglichkeitsuntersuchungen im In- und Ausland. Hierzu ermächtigt er geeignete Ärzte und schult und überwacht sie. In Zweifelsfällen und in Widerspruchsverfahren führt er selbst Untersuchungen durch oder erteilt Gutachteraufträge. Er führt Widerspruchs- und Klageverfahren. Er berät BMVBS und BMAS in allen schiffahrtsmedizinischen Fragen und nimmt in diesem Zusammenhang an Sitzungen nationaler und internationaler Organisationen teil.

Mehr darüber lesen Sie auf S. 24 ff.

Zeugnisse und Bescheinigungen, die von der Dienststelle ausgestellt werden

Internationale Übereinkommen / nationale Vorschriften	Bezeichnung
SOLAS	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe ▶ Bau-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe ▶ Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe ▶ Funk-Sicherheitszeugnis für Frachtschiffe ▶ Ausnahmezeugnis ▶ Schiffsbesatzungszeugnis ▶ Bescheinigung Ladungssicherungshandbuch ▶ Bescheinigung Beförderung gefährliche Güter
IMO-Codes	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zeugnis über die Eignung zur Beförderung gefährlicher Chemikalien als Massengut (IBC-Code) ▶ Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (HSC- bzw. DSC-Code) ▶ Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC- bzw. DSC-Code) ▶ Genehmigung für die Beförderung von Getreide als Schüttladung (Getreide-Code) ▶ Sicherheitszeugnis für mobile Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code) ▶ Sicherheitszeugnis für Spezialschiffe (SPS-Code) ▶ Zeugnis über die Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC- bzw. GC-Code)
ISM-Code	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dokument über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (DOC) ▶ Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMC)
Freibord-Übereinkommen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Internationales Freibordzeugnis ▶ Internationales Freibord-Ausnahmezeugnis
MARPOL	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Internationales Zeugnis über die Verhütung der Ölverschmutzung nach MARPOL Anlage I (IOPP) ▶ Internationales Zeugnis über die Verhütung der Verschmutzung bei der Beförderung schädlicher flüssiger Stoffe als Massengut nach MARPOL Anlage II ▶ Bescheinigung über eine dreiseitige Vereinbarung nach MARPOL Anlage II Regel 6 Abs. 4 ▶ Internationales Zeugnis Verschmutzung durch Abwasser nach MARPOL Anlage IV (ISPP) ▶ Internationales Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung durch Schiffe nach MARPOL Anlage VI (IAPP) ▶ Internationales Motoren-Zeugnis über die Verhütung der Luftverunreinigung nach MARPOL Anlage VI (EIAPP) ▶ Bescheinigung SOPEP/SMPEP -Notfallpläne bei Meeresverschmutzungen
AFS-Übereinkommen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz (IEE) ▶ Internationales Zeugnis Bewuchsschutzsystem
Ballastwasserübereinkommen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ vorläufige Genehmigungen von Ballastwassermanagementplänen
SchSV / Richtlinien nach § 6	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bau- und Ausrüstungssicherheitszeugnis ▶ Bescheinigungen für Gäste- und Probefahrten ▶ Nationales Freibordzeugnis ▶ Nationales Funk-Sicherheitszeugnis ▶ Gleichwertigkeitsbescheinigungen nach § 9 Abs. 6 ▶ Sicherheitszeugnis Bäderboot ▶ Sicherheitszeugnis Fischerei < 24m Länge ▶ Sicherheitszeugnis für Ausbildungsfahrzeug §52a ▶ Sicherheitszeugnis Sportangler ▶ Sicherheitszeugnis Traditionsschiff ▶ Ausnahmezeugnis
EU-Richtlinien (2009/45/EG, 97/70/EG)	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sicherheitszeugnis Fahrgastschiff in der Inlandfahrt ▶ Sicherheitszeugnis für Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC- bzw. DSC-Code) ▶ Erlaubnis zum Betrieb von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen (HSC- bzw. DSC-Code) ▶ Sicherheitszeugnis für Fischereifahrzeuge >= 24 m Länge

Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften nach Abschnitt „D“ der Anlage zum SchSG

Richtlinie	Inhalt
Richtlinie 82/714/EWG	über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe
Richtlinie 87/540/EWG	über den Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für diesen Beruf
Richtlinie 91/672/EWG	über die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr
Richtlinie 94/25/EG (Sportbootrichtlinie)	zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über Sportboote ▶ geändert durch: Richtlinie 2003/44/EG
Richtlinie 2009/15/EG (Klassenrichtlinie)	über gemeinsame Vorschriften und Normen für Schiffsüberprüfungs- und -besichtigungsorganisationen und die einschlägigen Maßnahmen der Seebehörden
Richtlinie 2009/16/EG (Hafenstaatkontrollrichtlinie)	über die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat in Verbindung mit Richtlinie 96/40/EG zur Erstellung eines einheitlichen Musters für die Ausweise der Besichtigter der Hafenstaatkontrolle
Richtlinie 96/40/EG	zur Erstellung eines einheitlichen Musters für die Ausweise der Besichtigter der Hafenstaatkontrolle
Richtlinie 96/50/EG	über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft
Richtlinie 96/98/EG (Schiffsausrüstungsrichtlinie)	über Schiffsausrüstung ▶ geändert durch: Richtlinien 98/85/EG, 2001/53/EG, 2002/75/EG, 2002/84/EG, 2008/67/EG, 2009/26/EG, 2010/68/EU, 2011/75/EU und 2012/32/EU
Richtlinie 97/70/EG (Fischereirichtlinie)	über eine harmonisierte Sicherheitsregelung für Fischereifahrzeuge von 24 Meter Länge und mehr ▶ geändert durch: Richtlinien 1999/19/EG und 2002/35/EG
Richtlinie 2009/45/EG (Fahrgastschiffsrichtlinie)	über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe ▶ geändert durch Richtlinie 2010/36/EU
Richtlinie 98/41/EG	Über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen ▶ geändert durch: Richtlinie 2002/84/EG
Richtlinie 1999/32/EG	über eine Verringerung des Schwefelgehalts bestimmter flüssiger Kraft- und Brennstoffe
Richtlinie 1999/35/EG	über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr ▶ geändert durch: Richtlinie 2002/84/EG und 2009/18/EG
Richtlinie 1999/95/EG	zur Durchsetzung der Arbeitszeitregelung für Seeleute an Bord von Schiffen, die Gemeinschaftshäfen anlaufen
Richtlinie 2000/59/EG	über Hafenauffangeinrichtungen für Schiffsabfälle und Ladungsrückstände ▶ geändert durch: Richtlinie 2002/84/EG

Richtlinie 2008/106/EG	über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten
Richtlinie 2001/96/EG	zur Festlegung von harmonisierten Vorschriften und Verfahrensregeln für das sichere Be- und Entladen von Massengutschiffen ▶ geändert durch: Richtlinie 2002/84/EG
Richtlinie 2002/59/EG	über die Einrichtung eines gemeinschaftlichen Überwachungs- und Informationssystems für den Schiffsverkehr und Aufhebung der Richtlinie 93/75/EWG ▶ geändert durch: Richtlinie 2009/17/EG, 2009/18/EG und 2011/15/EU
Richtlinie 2003/25/EG	über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-Fahrgastschiffe ▶ geändert durch: Richtlinie 2005/12/EG
Richtlinie 2005/65/EG	zur Erhöhung der Gefahrenabwehr in Häfen
Richtlinie 2009/21/EG (Flaggenstaatsrichtlinie)	über die Erfüllung der Flaggenstaatspflichten
Richtlinie 2010/65/EU	über Meldeformalitäten für Schiffe beim Einlaufen in und/oder Auslaufen aus Häfen der Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft und zur Aufhebung der RL 2002/6/EG

Tri-Partite Agreements und IMSBC

Vereinbarungen für mehr Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter



Sind Chemikalien nicht im IBC-Code gelistet, müssen Herstellerland, Flaggenstaaten und Empfängerland eine Übereinkunft schließen.

Die DS nimmt im Auftrage des BMVBS an den Sitzungen des IMO-Unterausschusses BLG (Bulk Liquids and Gases) teil. Die darin angesiedelte Arbeitsgruppe ESPH „Evaluation of Safety and Pollution Hazards“ befasst sich mit den Gefährdungen durch den Transport flüssiger Chemikalien.

Übereinkunft zwischen drei Seiten

Im IBC-Code (International Bulk Chemical Code) ist abschließend festgelegt, welche Stoffe Chemikaliertanker abhängig von Ihrer technischen Ausrüstung transportieren dürfen. Stoffe, die darin nicht aufgeführt sind dürfen nicht transportiert werden, nur wenn eine dreiseitige Übereinkunft (Tri-Partite Agreement, TPA) zwischen Herstellerland, Flaggenstaaten der Schiffe und Empfängerland abgeschlossen worden ist. Dazu reicht der Hersteller eines Stoffes alle erforderlichen Unterlagen bei seiner national zuständigen Verwaltung ein, in Deutschland ist dies die DS. Diese erstellt aufgrund der physikalischen, chemischen und toxikologischen Angaben einen vorläufigen Transportvorschlag und bittet alle vom Hersteller angegebenen Länder um ihren Kommentar. Wenn keine Einigung erzielt werden kann, gelten die schärfsten Anforderungen.

Der Abschluss eines TPA wird schriftlich dokumentiert, so dass jedes betroffene Schiff nachweisen kann, dass es unter dem vor-

läufigen Übereinkommen diesen Stoff transportieren darf, wenn die technischen Voraussetzungen dies erlauben.

Alle TPAs, die grundsätzlich nur für die abschließenden Staaten drei Jahre Gültigkeit haben, werden einmal jährlich in einem MEPC.2/Circ. veröffentlicht. Der Hersteller muss innerhalb dieses Zeitraumes vollständige Unterlagen und Daten über diese Chemikalien bei GESAMP, der „Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection“ einreichen, deren Sekretariat bei der IMO angesiedelt ist. Diese bewertet die eingereichten Stoffe und weist ihnen ein GESAMP-Gefahrenprofil zu. Damit kann dann das Initiatorland des TPA bei der nächsten BLG-Sitzung einen Vorschlag zur Übernahme in die MEPC2./Circ. Liste machen, so dass ab dann dieser Stoff von allen Flaggenstaaten ohne zeitliche Begrenzung transportiert werden darf. Im Berichtsjahr hat die Dienststelle drei TPA durchgeführt, nämlich für „Formic Acid >85 %“, „Polimeric Amine“ und „Raw Naphthalene, molten“. Außerdem wurde zu etwa zwanzig TPAs anderer Länder Stellung genommen.

Der Internationale Code für den Transport von Schüttgut über See (International Maritime Solid Bulk Cargoes Code IMSBC)

Der Transport umfangreicher Ladungen als Schüttgut beträgt mittlerweile bereits rund ein Drittel aller Schiffstransporte. Zur Gewährleistung eines sicheren und zuverlässigen Transports von Schüttgütern über See hat der Schiffsicherheitsausschuss der IMO mit der EntschlieÙung MSC.268(85) den IMSBC- Code als Nachfolger des bisherigen BC- Codes im Zusammenhang mit den SOLAS Regeln in Kapitel VI und Kapitel VII (Teil A1), ab dem 1. Januar 2011 verbindlich vorgeschrieben.

Schüttgüter ohne gekennzeichnete Eigenschaft oder Gefahreneinstufung sollen durch die Anwendung der Regeln des Codes besser kontrolliert und klassifiziert werden können. Nicht klassifizierte Schüttgüter nach IMSBC werden erstmals von der DS zugelassen und nach einer Überprüfung in Abhängigkeit von Eigenschaft und Charakter in eine entsprechende Gruppe eingestuft.

Folgende Gruppen gibt es:

- ▶ Gruppe A: Eine Gruppe von Ladungen, die breiartig werden können, wenn sie mit einem Feuchtigkeitsgehalt befördert werden, der über ihrer Feuchtigkeitsgrenze für die Beförderung liegt.
- ▶ Gruppe B: Eine Gruppe von Ladungen, die chemische Eigenschaften besitzen, durch die auf einem Schiff eine gefährliche Situation herbeigeführt werden könnte.
- ▶ Gruppe C: Die Gruppe derjenigen Ladungen, die weder dazu neigen, breiartig zu werden (Gruppe A) noch chemische Eigenschaften besitzen, die zu Gefährdungen führen können (Gruppe B).

Ausrüstung für die Beförderung von Schüttgütern

Für die Beförderung von Schüttgütern enthält der IMSBC-Code spezifische Bau- und Ausrüstungsvorschriften. Je nach Eigenschaft der beförderten Materialien müssen besondere Brandschutz- und Lüftungseinrichtungen an Bord vorhanden sein

Mehraufkommen von Schüttgütern

Aktuell werden der DS immer mehr neue Massengüter mit ihren eigenen speziellen Gefahren zur Prüfung vorgestellt. Für die Arbeit der DS ist die Beratung und Untersuchung anderer Prüfbehörden von großer Bedeutung.

Um mit der Entwicklung Schritt zuhalten, wird der IMSBC- Code in regelmäßigen Zeitabständen vom Schiffsicherheitsausschuss der IMO aktualisiert.

International Safety Management (ISM)

Die Dienststelle Schiffssicherheit unterstützt bei der Umsetzung



Die Vorbereitung auf den Notfall ist ein wesentlicher Bestandteil des Sicherheitsmanagementsystems.

Die DS überwacht seit der sukzessiven Einführung des ISM-Codes für Schiffe in der internationalen Fahrt und für besondere Schiffstypen in der nationalen Fahrt die Einführung und Umsetzung von Sicherheitsmanagementsystemen in Reedereien.

Grundprinzip eines Sicherheitsmanagementsystems ist das Bekenntnis der Reederei, einen sicheren Schiffsbetrieb und die Sicherheit am Arbeitsplatz zu gewährleisten, Risiken zu ermitteln und geeignete Sicherheitsmaßnahmen einzuleiten und die Fähigkeiten der Beschäftigten in den Unternehmen und an Bord der Schiffe im Hinblick auf die Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems kontinuierlich zu verbessern. Für die erfolgreiche Umsetzung und Weiterentwicklung des Systems ist es unbedingt erforderlich, dass sich die Unternehmensleitung mit den Zielen des Sicherheitsmanagementsystems identifiziert und damit entscheidend die Entwicklung einer Sicherheitskultur im Unternehmen fördert.

Neben der Entwicklung und Beschreibung von Verfahren für den Schiffsbetrieb, für die Qualifikation, Einweisung und Weiterbildung des Personals, für die Notfallvorbereitung, sowie für die Instandhaltung und Wartung von Schiff, Einrichtung und Ausrüstung ist ein wesentlicher Bestandteil des Systems die Über-

prüfung und Verbesserung der Wirksamkeit. Die Bewertung hat sowohl im Rahmen von internen als auch durch externe Überprüfungen im Rahmen von Audits zu erfolgen. Letztere werden entweder durch Auditoren der Dienststelle Schiffssicherheit oder durch eine beauftragte anerkannte Organisation durchgeführt.

Zertifizierung

Als Nachweis für ein Sicherheitsmanagementsystem, das den internationalen und flaggenstaatlichen Anforderungen entspricht, erhält die Reederei ein Document of Compliance und jedes Schiff ein Safety Management Certificate.

Waren es Ende des Jahres 2011 noch 163 Unternehmen, die nach ISM-Code zertifiziert wurden, so waren zum Ende des Jah-

res 2012 nur noch 138 Reedereien im Besitz eines Document of Compliance. Die Anzahl der Schiffe mit einem gültigen Safety Management Certificate hat sich ebenfalls von 528 Schiffen zum Ende 2011 auf aktuell 431 Schiffe reduziert, davon sind 375 Schiffe in der internationalen Fahrt.

Übersicht über die Anzahl gültiger Zeugnisse per 31. Dezember 2012

	Gesamt	davon international	davon national
Unternehmen (DOC)	138	104	34
Schiffe (SMC), davon	431	375	56
anderes Frachtschiff	321	318	3
Chemikaliertankschiff	3	3	–
Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsschiff	1	1	–
Fahrgastschiff	49	23	26
Gasttankschiff	2	2	–
Massengutschiff	1	1	–
Öl-/ Chemikaliertankschiff	8	8	–
Öltankschiff	14	13	1
Sportanglerfahrzeug	26	–	26
Traditionsschiff	6	6	–

Überprüfung von Unternehmen und Schiffen im Jahr 2012

Unternehmen	Gesamt	Pre	Initial	Annual	Renewal	Additional
Gesamt	148	6	8	98	30	6
durchgeführt von der Dienststelle Schiffssicherheit	57	5	5	33	10	4
begleitet von der Dienststelle Schiffssicherheit	60	1	2	44	13	–
Schiffe	Gesamt	Pre	Initial	Intermediate	Renewal	Additional
Gesamt	243	21	26	62	127	7
durchgeführt von der Dienststelle Schiffssicherheit	63	8	10	14	20	11
begleitet von der Dienststelle Schiffssicherheit	37	1	2	7	27	–

Überwachung

Die DS überwacht fortlaufend die Einhaltung der Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem. Durch Teilnahme an Überprüfungen, die durch die anerkannten Organisationen durchgeführt werden, wird sowohl die Umsetzung seitens der Reederei als auch der Zertifizierungs- und Überwachungsprozess der anerkannten Organisation überprüft. Im vergangenen Jahr haben Auditoren der Dienststelle Schiffssicherheit von den insgesamt 148 stattgefundenen Audits in Unternehmen 57 selbst durchgeführt und 60 Audits begleitet. An Bord der Schiffe fanden insgesamt 243 Audits statt, von denen 63 Überprüfungen von Auditoren der Dienststelle Schiffssicherheit selbst durchgeführt und 37 begleitet wurden.

Im Vergleich zum Vorjahr haben die festgestellten Abweichungen von den Anforderungen (Non-Conformities) im Rahmen von Überprüfungen im Unternehmen deutlich abgenommen, währenddessen die im Rahmen von Schiffsaudits festgestellten Abweichungen fast um ein Drittel zugenommen haben. Ebenfalls ist festzustellen, dass die Schwere der festgestellten Mängel sich deutlich erhöht hat. So wurden im letzten Jahr sieben Major Non-Conformities festgestellt, die zum vorübergehenden Verlust des Safety Management Certificates führten.

Weitere Überwachungsmaßnahmen sind die monatliche Auswertung der Hafensaatkontrollen an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge, die Auswertung der Besichtigungen durch die Klassifikationsgesellschaften zu den Sicherheitszeugnissen und die Nachverfolgung der festgestellten Mängel und Korrekturmaßnahmen. Aus dem daraus entstandenen Gesamtbild eines Schiffes entscheidet die Dienststelle Schiffssicherheit, ob weiterführende Maßnahmen getroffen werden müssen. So wurden von den insgesamt 32 durchgeführten Flaggenstaatsinspektionen 14 Besichtigungen wegen Bekanntwerdens schwerer Mängel durchgeführt.

Das Jahr 2012 stand wie zuvor im Zeichen der Finanzkrise. Wird in den Reedereien weiterhin das Bestehen von hohen Sicherheitsstandards und einer existierenden Sicherheitskultur beobachtet, so ist erkennbar, dass auf einer zunehmenden Anzahl an Schiffen an der Bereitstellung von personellen und finanziellen Mitteln für die Instandhaltung gespart wird.

Festgestellte Abweichungen (Non Conformities) in Sicherheitsmanagementsystemen

Bereich	Unternehmen Anzahl der festgestellten Abweichungen	Schiffe Anzahl der festgestellten Abweichungen
Zielsetzung des Unternehmens	10	30 davon 2 Major Non-Conformities (MNC)
Sicherheits- und Umweltschutzpolitik	1	–
Verantwortung und Weisungsbefugnisse im Unternehmen	–	–
Durchführungsbeauftragter	–	–
Verantwortung und Weisungsbefugnisse des Kapitäns	–	16 davon 3 MNCs
Personal	–	4
Betriebsabläufe an Bord	1	10
Vorbereitung auf Notfallsituationen	2	8
Bericht und Analyse von Unfällen usw.	4	9 davon 1 MNC
Wartung und Instandhaltung	4	18 davon 1 MNC
Dokumentation	–	9
Interne Überwachung und Überprüfung	1	4

Mängel auf Schiffen unter deutscher Flagge, die zur Festhaltung führten

Datum der Festhaltung	Hafenstaat	Festhaltegründe
04.01.2012	Shenzhen, China	Brandschutz, ISM
30.01.2012	Seattle, USA	Brandschutz
28.02.2012	Valparaiso, Chile	Dokumente und Zeugnisse
07.03.2012	Ningbo, China	Brandschutz, Marpol Anlage VI
10.03.2012	Oakland, USA	Dokumente und Zeugnisse
06.04.2012	Shenzhen, China	Notsysteme, Brandschutz
10.04.2012	Shenzhen, China	Brandschutz, ISM
16.04.2012	Shenzhen, China	Notsysteme, Brandschutz
12.05.2012	Shanghai, China	Alarmer
16.5.2012	Ho Chi Minh City, Vietnam	Rettungsmittel
23.5.2012	Baltimore, USA	Marpol Anlage I, Maschine
16.07.2012	Antwerpen, Belgien	Notsysteme
25.07.2012	Shenzhen, China	Notsysteme, Brandschutz
14.08.2012	Shanghai, China	Marpol Anlage IV
12.09.2012	Chiwan, China	Notsysteme, Brandschutz
5.10.2012	Cartagena, Spanien	Brandschutz, Notsysteme
28.09.2012	Shenzhen, China	Brandschutz
8.11.2012	Gibraltar	Lebens- und Arbeitsbedingungen, Brandschutz
26.11.2012	La Spezia, Italien	Brandschutz, Nautische Ausrüstung, ISM

Im vergangenen Jahr hat die Anzahl an Festhaltungen von Schiffen unter deutscher Flagge im Vergleich zu den Vorjahren zugenommen. Dabei konnte festgestellt werden, dass mehrheitlich Mängel im Bereich Brandschutz zu Festhaltungen führten.

Service

Die Dienststelle Schiffssicherheit unterstützt die Reedereien bei der fortlaufenden Umsetzung der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme. Neben der individuellen Beratung erfolgt eine allgemeine Information über gesetzliche Änderungen und Sicherheitswarnungen mit Hilfe von ISM-Rundschreiben und Info-Mails. Sämtliche ISM-Rundschreiben und Info-Mails des letzten, sowie der vorangegangenen Jahre, können über die Homepage der BG Verkehr abgerufen werden.

<http://www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/ism/uebersicht-ism-rundschreiben-und-ism-info-mails>

Sicherheitslehrgänge gemäß STCW-Übereinkommen

Dienststelle Schiffssicherheit sichert Qualität der Ausbildung



Alle Seeleute an Bord brauchen eine Sicherheitsgrundausbildung nach STCW 95

Erlass kurzfristig umgesetzt

Durch Erlass des BMVBS vom 21. Dezember 2011 erhielt die DS den Auftrag, die Kurse für die Erstausbildung sowie für die Auffrischkurse zuzulassen und zu überwachen. Es gelang bereits zum 31. Dezember 2011, den Seeleuten die ersten Auffrischkurse anzubieten. Anschließend stand die DS gemeinsam mit den verschiedenen Kursanbietern vor der Aufgabe, flächendeckend ab dem 1. Januar 2012 die Teilnahme an Auffrischkursen zu ermöglichen.

Mit der Veröffentlichung der Verwaltungsvorschriften vom 1. Februar 2012 wurde von der DS ein Instrument geschaffen, das sowohl Anleitung für die Kursanbieter als auch Prüfkriterium für die spätere Zulassung ist. Nach intensiven Bemühungen aller Beteiligten konnten wir erreichen, dass ab Juli 2012 sämtliche Kursanbieter über eine Zulassung für die Durchführung von Auffrischkursen verfügten.

Ein weiterer Meilenstein in der Arbeit der Ausbildungs- und Überwachungsstelle war die Kompensation des Ausfalles eines Kursanbieters in Leer. Hier hatte sich auf Bestrebungen des

Landrates die MARIKO Leer gGmbH bereit erklärt, die Sicherheitsausbildung zu übernehmen. Die DS war nun gefordert, schnell Hilfe zu leisten und die Voraussetzungen in möglichst kurzer Zeit zu überprüfen. In enger Zusammenarbeit mit Trainern und Ausbildern des vorherigen Kursanbieters konnten die vorläufigen Zulassungen unbürokratisch erteilt werden, so dass seit dem 1. Januar 2013 wie gewohnt die Sicherheitsausbildung am Standort Leer absolviert werden kann.

Kontaktdaten der Kursanbieter im Internet

Die Kontaktdaten der verschiedenen Kursanbieter sind ständig aktuell auf der Internetseite der Dienststelle bzw. auf der neuen Internetseite der deutschen Flaggenstaatsverwaltung www.deutsche-flagge.de für jeden Interessierten veröffentlicht.

Zum Tätigkeitsfeld der Ausbildungs- und Überwachungsstelle gehört ebenfalls die Abnahme der einzelnen Prüfungen durch die Besichtiger der DS.

Im Jahr 2012 wurde 1.810 Teilnehmer an den verschiedenen Sicherheitslehrgängen einer Prüfung durch unsere Besichtiger unterzogen.

Für die Ausstellung der Befähigungsnachweise ist das BSH zuständig.

Eine Übersicht der zugelassenen Ausbildungsstätten finden Sie auf den Internetseiten der DS im Downloadbereich:

www.bg-verkehr.de/service/downloads/dienststelle-schiffssicherheit/stcw

Seearbeitsgesetz

Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens unter deutscher Flagge



Die Arbeits- und Ruhezeiten-Regelungen wurden im Seearbeitsgesetz weitgehend den internationalen Standards angepasst.

Am 20. August 2012 wurde mit der 30. Ratifikation des Seearbeitsübereinkommens (Maritime Labour Convention – MLC) ein Meilenstein in der weltweiten Einführung und Durchsetzung angemessener Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Seeschiffen gesetzt. Ein Jahr später wird das Seearbeitsübereinkommen für die Mitgliedsstaaten in Kraft treten, welche das Übereinkommen bis zum Stichtag am 20. August 2012 ratifiziert haben. Mit Inkrafttreten des Seearbeitsübereinkommens ist die Überprüfung der Umsetzung an Bord von Schiffen in den Unterzeichnerstaaten im Rahmen von Hafenstaatkontrollen möglich. Aufgrund des Nichtbegünstigungsprinzips in Artikel 5 Absatz 7 gilt das Seearbeitsübereinkommen praktisch weltweit.

Was regelt das Seearbeitsübereinkommen?

Das Seearbeitsübereinkommen regelt im Wesentlichen vierzehn Bereiche der Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten. Im Einzelnen handelt es sich um Anforderungen an Mindestalter, Ärztliches Zeugnis, Befähigung, Beschäftigungsverträge, Inanspruchnahme privater Arbeitsvermittler, Arbeits- und Ruhezeiten, Besatzungsstärke des Schiffes, Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung, Gesundheit, Sicherheit und Unfallverhütung, medizinische Betreuung an Bord, Beschwerdeverfahren und Zahlung von Heuern.

Zeugnisse und Überprüfungen

Die Einhaltung der Anforderungen auf Schiffen in der Internationalen Fahrt ab einer Größe von 500 BRZ wird durch die Erteilung eines Seearbeitszeugnisses und einer Seearbeits-Konformitätserklärung nachgewiesen. Nicht zeugnispflichtige Schiffe benötigen zwar kein Zeugnis, werden aber auch regelmäßig überprüft.

Für die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens in den Reedereien und auf den Schiffen ist das Recht der jeweiligen Flagge entscheidend. Wie ein Staat das Seearbeitsübereinkommen in sein nationales Recht umsetzt, muss er in Teil I der Seearbeits-Konformitätserklärung (Declaration of Maritime Compliance – DMLC) beschreiben.

Für Schiffe unter deutscher Flagge ist das zukünftige Seearbeitsgesetz maßgeblich. Das Seearbeitsgesetz wird das bisherige Seemannsgesetz aus dem Jahre 1957 ablösen. Die DS hat die zuständigen Bundesministerien bei der Erarbeitung des Gesetzesentwurfes beraten und dazu beigetragen, dass praxisgerechte Lösungen geschaffen wurden.

Einige wesentliche Inhalte des Seearbeitsgesetzes werden im Folgenden dargestellt.

Geltungsbereich des Seearbeitsgesetzes

Das Seearbeitsgesetz wird für Besatzungsmitglieder auf gewerblich genutzten Seeschiffen gelten. Besatzungsmitglieder sind alle an Bord tätigen Personen. Teilweise ausgenommen sind jedoch Personen, die sich nur vorübergehend an Bord des Schiffes aufhalten oder nicht zum gewöhnlichen Schiffsbetrieb gehören.

Seediensttauglichkeit

Künftig werden auch ausländische Seediensttauglichkeitszeugnisse auf Schiffen unter deutscher Flagge ohne weitere Prüfung anerkannt, sofern sie den Anforderungen des internationalen STCW-Übereinkommens und des Seearbeitsübereinkommens entsprechen. Umgekehrt müssen auch deutsche Seediensttauglichkeitszeugnisse auf Schiffen unter ausländischer Flagge anerkannt werden. Für Tauglichkeitsuntersuchungen bei deutschen Ärzten gelten bald internationale Standards und praktisch keine deutschen Sondervorgaben mehr. Durch eine Zulassung ausschließlich von Ärzten, die eine Facharztausbildung haben und eine praktische Seefahrtszeit nachweisen können, und durch ein neu eingerichtetes Seediensttauglichkeitsverzeichnis beim Seeärztlichen Dienst wird die Qualität der Untersuchungen erhöht.

Private Arbeitsvermittlung

Reeder dürfen in Zukunft Vermittlungsagenturen für Seeleute mit Sitz in Deutschland nur noch in Anspruch nehmen, sofern die Vermittlungsagentur durch die DS zugelassen worden ist.

Heuverträge

Die Heuverträge von Seeleuten müssen zukünftig Mindestangaben zum Heuverhältnis enthalten, die im Seearbeitsgesetz vorgegeben werden. Nur in bestimmten Bereichen ist ein Verweis auf Tarifvertrag oder Bordvereinbarung zulässig. Die Umstellung der Heuverträge wird in den Reedereien ein Schwerpunkt bei der Umsetzung des Seearbeitsgesetzes sein. Das Seearbeitsgesetz weicht dabei fast nicht von den internationalen Anforderungen des Seearbeitsübereinkommens ab.

Arbeits- und Ruhezeiten

Auch zukünftig gilt die Besonderheit, dass neben der Mindestruhezeit auch die Höchstarbeitszeit einzuhalten ist. Ausnahmemöglichkeiten führen jedoch dazu, dass faktisch die Mindestruhezeit nach dem Seearbeitsübereinkommen in Fahrtgebieten mit kurzer Hafengefolge gilt. Damit wurden die Arbeits- und Ruhezeiten-Regelungen weitgehend den internationalen Standards angepasst.

Eine weitere Anpassung an die nach dem STCW-Code möglichen Ausnahmen ist durch den Abschluss eines Tarifvertrags möglich.

Beschwerderecht

An Bord von Schiffen ist zukünftig ein Beschwerdeverfahren einzurichten, über welches das Besatzungsmitglied vor Dienstantritt durch den Reeder zu informieren ist.

Besatzungsmitglieder auf deutschflaggen Schiffen haben darüber hinaus das Recht, sich bei Verstößen gegen das Seearbeitsgesetz direkt bei der DS zu beschweren.

Nach jetziger Planung wird das Seearbeitsgesetz am 1. August 2013 in Kraft treten. Bereits vor diesem Zeitpunkt bietet die DS Reedern an, mit Überprüfungen und Zertifizierungen von Schiffen unter deutscher Flagge zu beginnen, damit möglichst viele Schiffe mit Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes mit Seearbeitszeugnissen ausgestattet sind und ein solches Zeugnis im Falle einer Hafenstaatkontrolle vorweisen können.

Der Seeärztliche Dienst

Mehr als 20.000 Seediensttauglichkeitsuntersuchungen im Jahr



Eine wichtige Voraussetzung für die Seediensttauglichkeit ist gutes Sehvermögen.

Jedes Besatzungsmitglied eines Seeschiffes muss frei von Gesundheitsstörungen sein, von denen anzunehmen ist, dass sie sich durch den Dienst auf See verschlimmern, es seediensttauglich machen oder die Gesundheit und Sicherheit anderer Personen an Bord gefährden können. Wer auf einem deutschen Seeschiff arbeiten will, benötigt daher einen Nachweis darüber, dass er körperlich und psychisch für die Arbeit auf See geeignet ist – das Seediensttauglichkeitszeugnis.

Die Mitarbeiter des Seeärztlichen Dienstes in Hamburg sind für die Organisation und Qualitätssicherung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen sowie der Eignungsuntersuchungen von Seelotsen zuständig. Sie sind der zentrale Ansprechpartner für alle Fragen zur Seediensttauglichkeit und Seelotseneignung. Die Fachkompetenz des Seeärztlichen Dienstes wird unter anderem von den zuständigen Bundesministerien, den Wasser- und Schifffahrsdirektionen, den Reedereien und nicht zuletzt von den Seeleuten genutzt.

Praktiker mit schiffahrtsmedizinischem Know-how

Nicht jeder Arzt in Deutschland oder im Ausland darf Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durchführen. Nur die vom Seeärztlichen Dienst zugelassenen Ärzte dürfen Seeleute untersuchen und Seediensttauglichkeitszeugnisse ausstellen. Diese Ärzte werden sorgfältig nach ihren Erfahrungen in der Schifffahrts-

medizin und ihrer fachärztlichen Qualifikation ausgewählt. Nur wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, wird eine neue Zulassung erteilt. Am 31. Dezember 2012 waren 39 Fachärzte (davon 32 in Deutschland), an 36 Standorten (davon 30 in Deutschland) für die Durchführung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zugelassen. Neu in diesem Jahr hinzugekommen sind Ärzte in München und Frankfurt/Main.

Um den Qualitätsstandard sicher zu stellen, besucht und berät der Seeärztliche Dienst die Ärzte regelmäßig vor Ort. Schwierige Fälle werden in Hamburg geprüft und entschieden. Auch zu den Ärzten an den Auslandsstandorten Rotterdam, Antwerpen, Gdynia, Odessa, Manila und Tarawa (Kiribati) wird enger Kontakt gehalten.

Zur Sicherstellung der Arbeitsqualität ist der Seeärztliche Dienst nach der internationalen Norm DIN EN ISO 9001 zertifiziert.

Untersuchungszahlen im Jahr 2012

Im Jahr 2012 hat sich die Anzahl der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen im Vergleich zum Vorjahr verringert. Die Zahlen im Überblick:

- ▶ 20.079 Untersuchungen zur Seediensttauglichkeit insgesamt (Vorjahr 23.107),

- ▶ davon 14.456 befahrene Seeleute (Vorjahr 15.590) und 5.623 Neubewerber (Vorjahr 7.517)
- ▶ 13.288 im Inland (Vorjahr 12.608) und 6.791 im Ausland (Vorjahr 10.499).

Der Schwerpunkt der Auslandsuntersuchungen lag mit über 5.000 Seediensttauglichkeitsuntersuchungen weiterhin in Manila.

Leider mussten insgesamt 637 Seeleute (3,2 Prozent) als seedienstuntauglich beurteilt werden. Durch den über Jahre bestehenden kontinuierlichen Anteil der für seedienstuntauglich erklärten Seeleute an den Gesamtuntersuchungen (2011: 3,3 Prozent und 2010: 3,2 Prozent), zeigt sich die hohe Qualität der deutschen Seediensttauglichkeitsuntersuchungen.

Als Ursache für eine Seedienstuntauglichkeit standen bei den befahrenen Seeleuten an erster Stelle Herz- und Kreislaufkrankungen, gefolgt von Stoffwechselerkrankungen (z.B. Diabetes mellitus), ungenügendem Sehvermögen sowie chronischer Alkoholmissbrauch und anderen Suchtformen.

Bei den in der Regel deutlich jüngeren Neubewerbern stand dagegen das ungenügende Sehvermögen an erster Stelle.

Untersuchung der Seelotsen

Auch für die Qualitätssicherung der 2012 insgesamt 300 durchgeführten Eignungsuntersuchungen von Seelotsen (im Vorjahr waren es 314) ist der Seeärztliche Dienst verantwortlich.

Während die Nachuntersuchungen in der Regel durch hierfür zugelassene Ärzte vorgenommen werden, wurden die 54 Neubewerber weit überwiegend durch den Seeärztlichen Dienst in Hamburg untersucht.

Hygienischer Umgang mit Lebensmitteln

Durch Salmonellen oder andere Krankheitserreger kann es zu Erkrankungen der gesamten Bordbesatzung und damit zu einer Gefahr für die Schiffssicherheit kommen. Auf der Grundlage des Infektionsschutzgesetzes wurde das jährlich auf Seediensttauglichkeit untersuchte Küchen- und Servicepersonal auch über den hygienischen Umgang mit Lebensmitteln aufgeklärt.

Im Jahr 2012 wurden 1.960 Versicherte belehrt, im Vorjahr waren es 4.181.

Maritime Medizin: Grundsatzarbeit und Koordination

Für die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens (MLC) war eine Anpassung der gesetzlichen Grundlagen der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen erforderlich. Hierbei wurden die zuständigen Bundesministerien durch den Seeärztlichen Dienst maritim-medizinisch beraten. So werden zukünftig die Leitlinien für die ärztliche Untersuchung von Seeleuten der International Labour Organization (ILO) und International Maritime Organization (IMO) als Mindestanforderungen für die Feststellung der Seediensttauglichkeit zu Grunde gelegt.

Weiterhin wird der Seeärztliche Dienst mit Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes im Sommer 2013 eine Vielzahl neuer Aufgaben übernehmen. Hierzu gehören

- ▶ die Geschäftsführung im Ausschuss für die medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt,
- ▶ die Zulassung der Schulen, die medizinische Wiederholungslehrgänge für Kapitäne und Schiffsoffiziere anbieten,
- ▶ die Qualitätssicherung dieser Lehrgänge
- ▶ sowie die Registrierung von Schiffsärzten.

Der Seeärztliche Dienst ist in einer Vielzahl nationaler und internationaler Gremien vertreten, zum Beispiel im „Arbeitskreis der Küstenländer für Schiffshygiene“, der „Expertengruppe Verletztenversorgung des Havariekommandos“, der „Deutschen Gesellschaft für Maritime Medizin“ sowie der „International Maritime Health Association“ mit den entsprechenden Arbeitsgruppen. Kontinuierlich werden hier Erfahrungen ausgetauscht und aktuelle Themen behandelt. Die professionelle Netzwerkarbeit durch Teilnahme an Konferenzen und Symposien sichert den Einfluss des Seeärztlichen Dienstes auf die Weiterentwicklung der maritimen Medizin und ermöglicht es außerdem, in gemeinsamen Projekten umfangreiche Forschungsarbeiten zu realisieren.

Schutz der Meeresumwelt

Kontrollen auf der Nord- und Ostsee nach MARPOL I



Die Kontrollen nach MARPOL sollen das sensible Ölo-System in der Nord- und Ostsee vor gefährlichen Verschmutzungen schützen.

Mängel nach MARPOL 73/78 Anlage I im Jahr 2012

- ▶ Im Berichtszeitraum wurden insgesamt 1.146 Schiffe kontrolliert, davon 205 Schiffe an der Ostseeküste.
- ▶ Die Anzahl der Festhaltungen wegen gravierender Mängel betrug 46.
- ▶ Es wurden 210 Mängel nach MARPOL 73/78 Anlage I festgestellt, davon 34 Mängel an der Ostseeküste.
- ▶ In sieben Fällen musste ein Auslaufverbot auf Grund gravierender Verstöße gegen MARPOL 73/78 Anlage I erteilt werden.

Was wurde beanstandet?

Bei zu geringen Tankkapazitäten für die an Bord anfallenden Ölrückstände werden häufig die vorhandenen Bilgenwasserhaltetanks als zusätzliche Schlammtanks genutzt, mit der Folge dass es zu einer hochviskosen Verschlammung der Bilgenwasserhaltetanks und der zugehörigen Rohrleitungen kommt. Aus diesem Grund musste bei 2,9 Prozent aller kontrollierten Schiffe eine Entsorgung und Reinigung der Ölschlamm tanks, Bilgen und Bilgenwasserhaltetanks angewiesen werden.

Im Vergleich zu dem Berichtszeitraum 2011 ist die Anzahl der Mängel an den Bilgenwasser-Entöleren von 12,5 auf 7,1 Prozent gesunken. Ursachen für die Mängel waren vor allem mangelnde

Wartung und Kontaminierung mit Ölschlamm.

Bei Feeder-Schiffen die ausschließlich im Nord- und Ostseebereich fahren, werden die Bilgenwasser-Entöleranlagen in der Regel nicht genutzt, sondern das Bilgenwasser wird in den Häfen abgegeben. Das hat zur Folge, dass die Besatzungen mit dem Bilgenwasser-Entöler nicht ausreichend vertraut sind und sich z.B. die angeschlossene Bilgenpumpe festsetzt.

Der Prozentsatz der Mängel durch defekte 15ppm Ölgehalt-Messanlagen ist mit 13,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr deutlich gestiegen (2011: 6,8 Prozent Mängel).

Mängel an Entöleranlagen und 15ppm-Ölgehaltmessanlagen begründen in der Regel ein Auslaufverbot. Die häufigsten Ursachen für die Mängel waren blockierte Probenwasserleitungen und verschmutzte Messeinrichtungen.

Unverändert hoch ist der Prozentsatz von Mängeln in der MARPOL I Dokumentenführung (SOPEP-Plan, Öltagebuch) mit 23,8 bzw. 33,7 Prozent aller Mängel.

Die während der Hafenstaatenbesichtigungen kontrollierten Öltagebücher belegen, dass die geforderte Nachweisführung ge-

mäß MARPOL 73/78, Anlage I, Regel 17 der durchgeführten Umpump-Operationen von Bilgenwasser und Ölschlamm durch das zuständige Bordpersonal ungenau dokumentiert bzw. nicht erbracht wird. Dazu gehört auch die Entwässerung von Schlamm tanks über offene Trichterstrecken. Dieses führt zu Fehlmengen an Ölschlamm, was zu Sanktionen durch die Wasserschutzpolizei gegenüber der Schiffsleitung führen kann. Eine exakte Nachweisführung ist zur Vermeidung von langwierigen Untersuchungen und eventuellen Bußgeldern sehr wichtig.

Schlamm- und Bilgenlenzsysteme mit Mängeln

Der Anteil an Fehlern in IOPP-Zeugnissen ist im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 6,2 Prozent gesunken (2011: 7,8 Prozent Mängel). Vorrangig sind hier fehlende oder falsche Tankbezeichnungen und Tankinhalte zu nennen, oder mangelnde Aktualisierungen nach Erneuerungen der Bilgenwasser-Entöler und Ersatz der 15ppm Ölgehaltmessanlagen durch Neugeräte nach MEPC 107(49).

Die Vollständigkeit der SOPEP - Unterlagen wurde wieder wie im Vorjahr beanstandet. Zu bemängeln waren fehlende oder unvollständige Schiffsplanunterlagen und Hafen-Kontaktlisten, welche nach IMO- EntschlieÙung MEPC.54(32) in MARPOL 73/78, Regel 37 gefordert sind. Es wurden ebenfalls sehr oft die alle drei Monate erscheinenden Aktualisierungen der „Nationalen Kontaktlisten“ nicht erfasst.

Auffällig sind mit zehn Prozent aller Mängel die Beanstandungen von Schlamm- und Bilgenlenzsystemen. Unter diese Mängel fällt u. a. die unerlaubte Lagerung von Ölschlamm in Bilgewater-Haltetanks oder in sogenannten Kofferdämmen (void spaces).

Die Ölschlamm-Verbrennungsanlagen sind mit einem Anteil von 1,4 Prozent aller MARPOL I Mängel unauffällig. Grund zur Kritik gaben in diesem Bereich unzureichende Kenntnisse im Umgang mit der Verbrennungsanlage und Wartungsfehler.

Schiffe mit MARPOL-1-Mängeln im Jahr 2012 an der Nord- und Ostseeküste

Art und Grund der Beanstandung	in Prozent
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl kontrollierter Schiffe: 1.146 ▶ festgestellte Mängel insgesamt: 210 	
Bilgenwasserentöler: mit Schlamm oder Öl zugesetzt, Filterwechsel notwendig, Materialschäden u.a	6
Bypass am Bilgenwasserentöler	–
Direktleitung von Bilge nach See	–
Direktleitung Ölschlamm nach See	–
Ölschlamm- und Bilgensystem	17
Ölschlamm- und Bilgenentsorgung: Bilgen/Tanks reinigen	5
Öltagebuch: Fehlende Tagebucheintragen/Führung gemäß „Code“, Schlammfehlmengen	34
15 ppm-Anlage: defekte Magnetventile, Ölablass/3-Wegeventil defekt, Bypass an der Anlage, Elektronik defekt u.a.	11
Tankschiffe: ODMS defekt	1
IOPP-Zeugnis/Anhang: fehlende/falsche Eintragungen durch die Klassifikationen/Flaggenstaaten	6
Verbrennungsanlage defekt ,illegale Anlagen an Bord	2
SOPEP: nicht geprüft, nicht vorhanden, nicht aktualisiert	25

Schutz vor Lärm

IMO verabschiedet neue SOLAS-Regel



Um die Entstehung einer Lärmschwerhörigkeit zu vermeiden, ist Gehörschutz in bestimmten Bereichen vorgeschrieben.

Die DS verfügt über umfangreiches Material von Schallpegelmessungen auf Seeschiffen und Fischereifahrzeugen, welches seit den siebziger Jahren kontinuierlich gesammelt und ausgewertet wurde. Davor war eine geeignete Messtechnik für den Bordeinsatz noch nicht verfügbar.

Nachdem sich jedoch aus Arbeitsschutzgründen ein Bedarf zur Durchführung solcher Schalldruckpegelmessungen herausstellte, hat die ehemalige Schiffssicherheitsabteilung der Seeberufsgenossenschaft in Zusammenarbeit mit einem Messgerätehersteller die entsprechende Messtechnik weiter entwickelt und zur Erprobung erhalten, mit der die ersten genauen und brauchbaren Schalldruckpegelmessungen erstellt werden konnten. Heutzutage ist eine große Auswahl an geeigneten Schalldruckpegel-Messgeräten in verschiedenen Genauigkeitsklassen am Markt erhältlich. Ebenso sind internationale ISO Normen für die Durchführung der Messungen vorhanden.

Messungen des Schalldruckpegels

Die Messungen werden entweder durch die Besichtigter selbst durchgeführt oder sind von den Bauwerften zugeliefert worden. Hierbei handelt es sich meistens um Messungen, welche auf den Werftprobefahrten durchgeführt worden sind. Die DS führt jedoch nicht nur Schalldruckpegelmessungen bei Neubau-

ten durch, sondern überprüft diese auch auf Schiffen, welche schon länger in der Fahrt sind. Die Messungen an vorhandenen Schiffen erfolgten insbesondere, wenn an diesen Schiffen wesentliche Umbauten durchgeführt wurden, Beschwerden von Besatzungsmitgliedern vorlagen oder eine arbeitstechnische Begutachtung des Arbeitsplatzes zur Bewertung einer möglichen Gefährdung im Sinne der Berufskrankheit BK 2301 (Lärmschwerhörigkeit) durchzuführen war. Des Weiteren wurden auch Langzeitmessungen mit Schallpegeldosimetern durchgeführt. Diese Ergebnisse sind in den Jahresberichten „Sicherheit auf See“ veröffentlicht worden.

Entschliefungen der IMO

Parallel zu den nationalen Bemühungen den Arbeitsschutz für Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge zu verbessern, wurde auf Initiative Deutschlands bei der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation IMO in London an einer Empfehlung für Schallpegelgrenzwerte gearbeitet. Diese wurde mit der Entschliefung A. 343(IX) als „Recommendation on methods of measuring noise levels on listening posts“ bereits am 12. November 1975 angenommen. Vorrangiges Ziel war hierbei, die Schiffssicherheit dadurch zu verbessern, dass eine sichere Verständigung von Navigationskommandos und -signalen der Schiffscrew während der Fahrt und in den Häfen auf den

Brückennocken sichergestellt ist. Der Arbeitsschutz war hierbei zunächst nur zweitrangig.

Während der weiterführenden Arbeiten bei der IMO hierzu wurde mit der Entschließung A. 468(XII) am 19. November 1981 der „IMO Code on Noise“ angenommen. Hierbei wurden erstmals Schallpegelgrenzwerte in den verschiedenen Räumen und Arbeitsbereichen des Schiffes, einschließlich des Maschinenraumes festgelegt. Während der „IMO Code on Noise“ nur eine unverbindliche Empfehlung war, wurde er für die Deutsche Flagge über die UVV See, § 191 schon frühzeitig gleichlautend und verbindlich umgesetzt. Bauwerften waren nun gehalten, sofern sie Schiffe nach UVV See gebaut haben, diese Schalldruckpegelgrenzwerte auf dem gesamten Schiff einzuhalten. Hierzu entwickelte die damalige See-Berufsgenossenschaft auch entsprechende Vordrucke zur Überprüfung dieser Anforderungen.

Mit der Umsetzung von einheitlichen Europäischen Arbeitsschutzstandards im Bereich des Lärmschutzes mit der Richtlinie 2003/10/EG wurden diese Anforderungen auch auf Schiffen unter der Flagge eines EU Mitgliedsstaates verbindlich. Diese bedeutete jedoch auch, dass diese jetzt staatliche Arbeitsschutzvorschrift in Deutschland national im Jahre 2006 mit der Lärm- und Vibrationsschutz-Verordnung durch das Bundesarbeitsministerium in nationales Recht umgesetzt wurde und damit die Regelungen der UVV See zurückgezogen werden mussten, da eine Doppelreglung als konkurrierende Gesetzgebung nicht zulässig ist.

Neue SOLAS Regel 3-12 „Schutz vor Lärm“ in Kapitel II-1

Parallel hierzu wurde auf Initiative von Dänemark eine Eingabe an die IMO gerichtet, den ursprünglichen „IMO Code on Noise“ zu überarbeiten und dann über eine SOLAS-Änderung für alle neuen Schiffe weltweit verbindlich unter Berücksichtigung der bestehenden EU-Arbeitsschutzvorschriften anzuwenden. Diese Arbeiten wurden im Unterausschuss „Design and Equipment“ (DE) von einer Arbeitsgruppe durchgeführt und mit dem Entwurf eines „Draft Code on Noise Levels on board ships“ sowie der dazu gehörigen neuen SOLAS Regel 3-13 in Kapitel II-1 während der 56. Sitzung am 17. Februar 2012 verabschiedet und an den IMO Schiffssicherheitsausschuss, das „Marine Safety Committee“ (MSC) weitergeleitet. Auf der 91. Sitzung des MSC im Dezember 2012 wurde dieser für neue Schiffe ab einer Vermessung von 1600 BRZ verbindliche IMO Code mit der Entschließung MSC.337(91) angenommen. Die hierzu notwendigen SOLAS-Änderung wird am 01.07.2014 in Kraft treten.

In den nachfolgenden Tabellen sind die zulässigen Schalldruckpegel nach dem neuen „Code on Noise Levels on board ships“ gemäß Entschließung MSC.337(9) in Abbildung 1 und dem ehemaligen § 191 der UVV See in Abbildung 2 dargestellt.

Ein Vergleich der beiden Tabellen ergibt eine weitgehende Übereinstimmung der Schalldruckpegelgrenzwerte zwischen der damaligen UVV See und der neuen SOLAS Regelung. Der entscheidende Vorteil ist jetzt jedoch die weltweite Verbindlichkeit für alle neuen Schiffe mit Kiellegung ab dem 01.07.2014 sowie der weitere Abbau von zusätzlichen nationalen Vorschriften in der internationalen Seeschifffahrt.

Noise level limits

Grenzwerte für den Schalldruckpegel gemäß MSC.337(91)

Designation of rooms and spaces	Ship size 1,600 up to 10,000 GT	Ship size = oder >10,000 GT
4.2.1. Work spaces		
Machinery spaces ¹	110	110
Machinery control rooms	75	75
Workshops other than those forming part of machinery spaces	85	85
Non-specified work spaces ² (other work areas)	85	85
4.2.2. Navigation spaces		
Navigation bidge and chartrooms	65	65
Look-out posts, incl. navigating bridge wings ³ and windows	70	70
Radio rooms (with radio equipement operating but not producing audio signals)	60	60
Radar rooms	65	65
4.2.3. Accomodation spaces		
Cabin and hospitals ⁴	60	55
Messrooms	65	60
Recreation rooms	65	60
Open recreation areas (external recreation areas)	75	75
Offices	65	60
4.2.4. Service spaces		
Galleys, without food processing equipement operating	75	75
Severies and pantries	75	75
4.2.5. Normally unoccupied spaces		
Spaces referred in section 3.14	90	90

¹ If the maximum noise levels are exceeded when machinery is operating (only permitted if dispensation is granted in accordance with paragraph 1.3.6) stay should be limited to very short periods or not allowed at all. The area should be marked according to section 7.4.

² Examples are open deck workspaces that are not machinery spaces, and open deck workspaces whre communication is relevant.

³ Reference is made to the "Recommendation on methods of measuring noise levels at listening posts" (resolution A.343 (IX)) which also applies.

⁴ Hospitals: treatment rooms with beds.

Grenzwerte für Schalldruckpegel gemäß A.468(XII) bzw. UVV See § 191

1. Grenzwerte für konstante Schalldruckpegel	Grenzwerte dB (A)	NR-Kurven
Betriebsräume		
Maschinenräume, in denen Haupt- oder Hilfsantriebsmaschinen aufgestellt sind (§ 191 Abs.2)	110	105
Werkstätten	85	80
Maschinenkontrollräume und Wachräume auf Schiffen unter 6.000 BRZ	85	80
Maschinenkontrollräume und Wachräume auf Schiffen von 6.000 BRZ und mehr	75	70
Unterkunftsräume		
Wohn- und Schlafräume	60	55
Messen	65	60
Erholungsräume auf Schiffen unter 8.000 BRZ	65	60
Erholungsräume auf Schiffen von 8.000 BRZ und mehr	60	55
Hobby- und Spielräume	70	65
Hospital	60	55
Behandlungsraum	65	60
Büroräume	65	60
Küchen, Pantries	70	65
Sonstige Räume im Unterkunftsbereich		
Funkraum, gemessen ohne Funkbetrieb	60	55
Brückenbereich		
Steuerhaus	65	60
Brückennocken	70	.. *
Führerhaus von Kranen	85	80
2. Richtwerte für konstante Schalldruckpegel		
Erholungsplätze an Deck	70	65
3. Richtwerte für zeitlich schwankende Schalldruckpegel in Wohn- und Schlafräumen, Messen und Erholungsräumen bei in Fahrt befindlichen Schiffen oder im Hafen liegenden Schiff		
Schalldruckpegel, verursacht durch Einrichtungen, deren Betriebszeit mehr als 4 Stunden innerhalb 24 Stunden beträgt	wie Grenzwerte für Unterkunftsräume	
Schalldruckpegel, verursacht durch Einrichtungen, deren Betriebszeit 10 Minuten und mehr und höchstens 4 Stunden innerhalb von 24 Stunden beträgt	65	
Schalldruckpegel, verursacht durch Einrichtungen, deren Betriebszeit weniger als 10 Minuten innerhalb von 24 Stunden beträgt	75	

* Siehe auch IMO-EntschlieÙung A.343(IX). Hiernach dürfen bei 250 Hz 68 dB und bei 500 Hz 63 dB bei reiviertel Schiffsgeschwindigkeit nicht überschritten werden.

Berichte aus der IMO

Intensive Beratungen führten zu neuen Beschlüssen



Der Unterausschuss Design und Equipment nahm die Richtlinie zur Rettung von Personen aus dem Wasser an.

Bericht über die 63. und 64. Sitzung des Meeresumweltausschusses der IMO (MEPC)

Das MEPC hat im Berichtsjahr 2012 zweimal in London getagt (27.2. bis 2.3. sowie 1. bis 5.10.2012). Schwerpunkt der Tagesordnung waren weiterhin Maßnahmen zur Reduzierung der CO²-Emissionen der internationalen Seeschifffahrt. Nachdem 2011 auf der 62. Sitzung mit dem neuen Kapitel 4 zu Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens die Vorschriften über den Energieeffizienz-Kennwert für neue Schiffe (EEDI) und den Schiffbetriebsplan zum Energieeffizienzmanagement für neue und vorhandene Schiffe (SEEMP) verabschiedet wurden, standen auf der 63. Sitzung jetzt die Entscheidung über die weitere Reduzierung der Treibhausgase an. Die Industriestaaten streben die Verabschiedung einer marktbasierter Maßnahme an. Allerdings werden die Verhandlungen durch die Entwicklungsländer blockiert, die das Festschreiben für sie weniger strenger Verpflichtungen in der IMO fordern. Dies soll in einer Resolution zum Technologietransfer zur Umsetzung der neuen Vorgaben zum EEDI verbrieft werden.

Die Arbeiten an der Resolution konnten auf der 64. Sitzung vorangebracht, aber nicht abgeschlossen werden. Sie werden bei

MEPC 65 im Mai 2013 fortgeführt. Weitere wesentliche Ergebnisse der beiden MEPC Sitzungen im Berichtsjahr 2012 sind die nachfolgend genannten.

I. Zu MEPC 63

1. Richtlinien zur Umsetzung des neuen Kapitels 4 in Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens

In Ergänzung zu den auf der 62. Sitzung des MEPC beschlossenen Maßnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz von Schiffen durch EEDI und SEEMP waren noch ergänzende Richtlinien zu erarbeiten und durch MEPC 63 zu verabschieden. Dieses sind die folgenden vier Entschlüsse

- ▶ MEPC.212(63), Richtlinien zur Berechnung des erreichten EEDI für neue Schiffe,
- ▶ MEPC.213(63), Richtlinien zur Entwicklung von bordeigenen Schiffsbetriebsplänen zur Erhöhung der Energieeffizienz (SEEMP),
- ▶ MEPC.214(63), Richtlinien für die Besichtigung und Zeugnis-

teilung zum EEDI,

- ▶ MEPC.215(63), Richtlinien für die Berechnung von Referenzlinien zur Benutzung eines EEDI.

2. Abwrackübereinkommen (Hongkong Konvention)

Zur Umsetzung der Hongkong Konvention notwendige Richtlinien wurden bei MEPC 63 erarbeitet und verabschiedet. Dies sind die beiden Entschlüsse:

- ▶ MEPC.210(63), Richtlinien zur Umsetzung des Abwrackübereinkommens,
- ▶ MEPC.211(63), Richtlinien für die Autorisierung von Abwrackwerften.

Die Arbeiten an den noch ausstehenden Richtlinien werden auf der nächsten MEPC Sitzung erfolgen und dort abgeschlossen werden.

3. Anlage V des MARPOL-Übereinkommens

Die zur Umsetzung der überarbeiteten Anlage V des MARPOL-Übereinkommens nach der Entschlüsselung MEPC.201(62) noch vorgesehenen Richtlinien wurden in einer Korrespondenzarbeitsgruppe unter der Leitung von Großbritannien bei MEPC erarbeitet. Hierzu wurden vom MEPC die folgenden drei Entschlüsse verabschiedet:

- ▶ MEPC.219(63), Richtlinien für die Umsetzung der Anlage V (Schiffsmüll),
- ▶ MEPC.220(63), Richtlinien für die Entwicklung von Müllbehandlungsplänen,
- ▶ MEPC.221(63), Richtlinien für die Umsetzung von regionalen Abkommen zur Einrichtung von Hafenauffanganlagen.

II. Zu MEPC 64

1. Entschlüsselung MEPC.227(644), überarbeitete Prüfverfahren für Abwasseraufbereitungsanlagen in Sondergebieten nach Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens

Da die Ostsee gemäß der Entschlüsselung MEPC.203(62) das erste Sondergebiet nach Anlage IV des MARPOL-Übereinkommens sein wird, war eine Überarbeitung der Prüfverfahren für neue Abwasserreinigungsanlagen (Sewage Treatment Plants) erforderlich. Bedingt durch die hohe Belastung der Ostsee als Binnenmeer durch den Eintrag von Nährstoffen wie Nitrat und Phosphor müssen nunmehr strengere Kriterien bei der Einleitung dieser Schadstoffe eingehalten werden, wenn das Abwasser an Bord durch eine Abwasseraufbereitungsanlage behandelt wird. Hierüber hatten wir bereits im Jahresbericht der Dienststelle Schiffssicherheit 2011 berichtet.

Die Revision der bestehenden Prüfverfahren für die Zulassung von neuen Abwasseraufbereitungsanlagen mit Nitrat- und Phosphatreduzierung in Resolution MEPC.159(55) wurden im IMO

Unterausschuss DE erarbeitet. Hierzu wurde eine Korrespondenzarbeitsgruppe unter Leitung der DS eingerichtet. In einer abschließenden Diskussion bei MEPC 64 konnten man sich auf die Einleitgrenzwerte von

- ▶ 1.0 mg/l an Phosphat oder 80 Prozent Reduktion sowie
- ▶ 20 mg/l an Nitrat oder 70 Prozent Reduktion einigen.

Die neue Prüfverfahren wurde mit der Entschlüsselung MEPC.227(64) verabschiedet. Hersteller solcher Anlagen können jetzt ihre bestehenden Anlagen entsprechend Nachrüsten oder neue Anlagen entwickeln und eine Baumusterprüfung mit der DS oder einer benannten Stelle nach der Schiffsausrüstungsrichtlinie (MED) durchführen.

2. Anlage II des MARPOL-Übereinkommens, Resolution MEPC.225(64), Revision des IBC Code

Der überarbeitete IBC Code wurde bereits von MEPC 63 genehmigt und mit Rundschreiben Nr. 3261 vom 20.03.2012 an die Mitgliedsstaaten übersandt. Hierzu gab es einige redaktionelle Korrekturen, die von Großbritannien und Norwegen mit der Submission MEPC64/6/1 eingebracht wurden. Die Änderungen wurden in den Kapiteln 17, 18 und 19 entsprechend vorgenommen. Somit sind die international verbindlichen Transportkriterien für flüssige Ladungen von Chemikalienschiffen jetzt festgelegt und konnten mit der Entschlüsselung MEPC.225(64) angenommen werden.

3. Abwrackübereinkommen (Hongkong Konvention)

Die letzten beiden Richtlinien zu Abwrackübereinkommen konnten mit den beiden Entschlüsselungen MEPC.222(64) und MEPC.223(64) verabschiedet werden. Dieses sind zum einen die Richtlinien für die Besichtigung und Zeugniserstellung (MEPC.222(64), Survey and Certification Guideline) und zum anderen die Richtlinien zur Überprüfung der Erfüllung der Anforderungen der Schiffsrecyclingkonvention (MEPC.223(64), Inspection Guideline). Damit hat MEPC alle Arbeiten an den ergänzenden Richtlinien zur Hongkong Konvention abgeschlossen. Es ist zu hoffen, dass möglichst bald genügend Mitgliedstaaten der IMO diese Konvention ratifizieren, damit sie international verbindlich in Kraft tritt und weltweit ein umweltgerechtes Abwracken (Recycling) außer Dienst gestellter Schiffstonnage nach internationalen Standards erfolgen kann.

Bericht über die 56. Sitzung des Unterausschusses Design and Equipment der IMO (DE 56)

Die Tagung des Unterausschusses Design and Equipment (DE 56) fand vom 13. bis 17. Februar 2012 in London statt. Die DS war bei dieser Sitzung als Berater vertreten.

Recovery Systeme

Der Unterausschuss hat das aus deutscher Sicht seit 2006 anstehende Thema nun abschließend geklärt und die Richtlinie zur Rettung von Personen aus dem Wasser angenommen. Aus deutscher Sicht ist sie leider nur ein Kompromiss geworden.

Überraschend wurde bei MSC eine Erweiterung auch auf Nicht-SOLAS Schiffe vorgenommen, was zu einem erweiterten Sicherheitslevel beigetragen hat.

Die derzeit minimalen technischen Anforderungen, auf die sich international mit viel Kraftaufwand nun doch geeinigt werden konnte, finden sich im MSC.1/Circ.1447 wieder.

Die DS (damals noch See-BG) war hierfür ein Initiator und würdigt diesen Abschluss mit der Hoffnung auf eine verbesserte Überlebenschance von Schiffbrüchigen weltweit. Der betroffene Personenkreis hat für gewöhnlich wenig Unterstützer. Daher ist es ein stiller Erfolg. Wer allerdings einmal in einer solch ziemlich aussichtslosen und lebensbedrohlichen Situation war, wird sich mit der DS freuen können. Unser Dank gilt daher allen Beteiligten wie der Reederei NSB in Buxtehude, der TT-Line, dem SARR-RAH-Projekt, der Bundespolizei See, der RLS-Forschungsgruppe, dem VDR, u.a., die maßgeblich bei Erprobungen und der Einführung beteiligt waren.

Polar Code

Die Weiterentwicklung des Polar Codes auf dem Weg zum verbindlichen Regelwerk der IMO war wieder ein wichtiger und umfassender Arbeitsbereich. Entsprechende Eingaben und die funktionalen Anforderungen wurden intensiv in der Arbeitsgruppe behandelt. Von deutscher Seite wurden aus technischer Sicht besonders auch die fehlenden funktionalen Anforderungen an Rettungsmittel eingebracht, die derzeit im Entwicklungsstadium noch nicht gebührend Berücksichtigung finden.

Unfälle mit Rettungsbooten

Ein alter Bekannter ist auch die Thematik um die Wartung von Rettungsbooten, Aussetzvorrichtungen und unter Last auslösbaren Auslösemechanismen. Da der Status von MSC.1/Circ.1206, rev. 1 und dem korrespondierenden MSC.1/Circ.1277 (Anforderungen an Wartungsstationen und Wartungspersonal) weltweit noch nicht als verbindlich eingeführt ist, dies aber eine Zielsetzung der IMO ist, wurde eine Weiterentwicklung angeregt, die beiden Zirkulare zu einem zu verschmelzen und die Bedingungen für eine weltweite Inkraftsetzung zu schaffen. Ziel ist es, mögliche Unfälle im sensiblen Bereich der Wartung der Rettungsmittel vermeiden zu helfen.

Ein Entwurf wurde erarbeitet, der dann in der Korrespondenzgruppe zu DE 57 Ergebnisse präsentieren soll.

Außen-Signal-Farbe von Rettungsbooten

Im Bereich der Kreuzfahrtschiffe gab es in der Vergangenheit seitens der Kunden oft den Wunsch nach farblich beruhigenden Farben bei der Farbgebung von Rettungsbooten, obwohl es bereits entsprechende internationale Anforderungen im LSA-Code gab. Da diese aber nicht interpretationsfrei waren, wurde eine Klarstellung verabschiedet, dass die Außenfarbe auf Rettungsbooten keine Anteile von weißen und grauen Farben (Farben mit achromatischen Inhalten) haben darf. Die Dächer bzw. Aufbauten von Rettungsbooten, die auf Kreuzfahrtschiffen zum Einsatz kommen sollen, sind mit sehr gut sichtbaren Farben von kräftigem chromatischem Inhalt zu versehen.

Die IMO hat hierzu im Nachgang zu DE 56 das MSC.1/Circ.1423 am 13. Juni 2012 veröffentlicht.

Fahrplan und Weiterentwicklung des neuen SOLAS Kapitel III, Rettungsmittel

Für die Neugestaltung des Kapitels für Rettungsmittel wurde ein Zeitplan erstellt und genehmigt. Der Ansatz eines zielorientierten Regelwerks („goal-based standard“) nach funktionalen Gesichtspunkten eines von diversen Ausschüssen über die Jahre entwickelten Verfahrens, der in der Korrespondenzgruppe zu DE 57 weiter vorangetrieben werden soll, wurde in der Arbeitsgruppe behandelt.

Hier zeichnet sich eine Änderung des bisher beschreibenden Ansatzes im SOLAS Regelwerk und dem LSA-Code ab.

Diverse Änderungen der Prüfnorm MSC.81(70) und des LSA-Codes

Besonders im Blickpunkt sind derzeit die Anforderungen an die Prüfstücke für Rettungswesten und eine Erweiterung dieses Verfahrens auch auf Eintauchanzüge. Hier gibt es viel Vorarbeit in Gremien wie ISO, die aber möglichst keine grundsätzlich anderen Anforderungen als die durch die IMO zu erstellenden Regeln generieren sollten. Daher ist auch die Festlegung technischer Details eine Sisyphusarbeit, da in beiden Gruppen hieran gearbeitet wird. Die Methodik fester Bezugsgrößen im Rahmen der Verfahrensbewertungen wird als aussichtsreicher und zuverlässiger angesehen.

OWFCW (Offshore wind farm construction vessel) und OWFSC (Offshore wind farm service vessel)

Im Verbund mit anderen hat Deutschland konkrete technische Vorschläge gemacht, entsprechende Anforderungen an diese Art von Fahrzeugen auf internationaler Ebene einzuführen.

Vanuatu hat hierzu eine gegenteilige Eingabe eingebracht, die sich gegen den von Deutschland unterstützten und mitgestalteten Vorschlag positioniert hat.

Während viele Mitgliedsstaaten die Auffassung vertraten, es bedürfe hier keiner zusätzlicher Regeln durch die IMO, wurde nach Abwägung aller Gründe vom Unterausschuss die Notwendigkeit weiterer Arbeit zur Klassifizierung dieser Fahrzeuge in Verbindung mit einer Gap-Analyse als notwendig erachtet. Weiterhin besteht aus deutscher Sicht Bedarf an einer Klärung, inwieweit Industriepersonal auf Seeschiffen im weitesten Sinn als Besatzung oder als Fahrgast anzusehen ist.

Die Deutsche Delegation hat hierzu angeboten, einen Workshop in London vor der Ausschusssitzung zu MSC 90 zu arrangieren, zu dem Mitgliedsstaaten und Internationale Organisationen eingeladen sind. Dieser hat im Mai 2012 in London stattgefunden.

Lärminderungsmaßnahmen an Bord von Schiffen

Der überarbeitete Entwurf „Code on noise levels on board ships“ wurde von DE 56 abgestimmt und verabschiedet und zu MSC 90 zur Genehmigung eingereicht. Der verpflichtende Code setzt Mindestwerte für Lärm fest, die in Maschinenräumen, Kontrollstationen, Werkstätten und Unterkünften und anderen Räumen eingehalten werden müssen.

Für neue Schiffe wird es voraussichtlich eine neue SOLAS Regel, II-1/3.12 geben, die Mindestwerte für Neubauten gemäß Lärm-Code vorschreiben wird.

Lärminderungsmaßnahmen unter Wasser

Es wurde beschlossen, eine nicht verbindliche technische Richtlinie zu erarbeiten, die Anforderungen mit dem Ziel des Schutzes des Lebens unter Wasser entwickeln soll.

Hierzu wurde eine Korrespondenzgruppe eingerichtet.

Einflaggung

Handelsflotte unter deutscher Flagge schrumpft weiter



Neubauten und Einflaggungen kamen 2012 vergleichsweise selten vor.

Auch im Jahre 2012 ist die Zahl der Handelsschiffe unter deutscher Flagge weiter gesunken. Ende 2012 waren 328 Trockenfrachtschiffe – hauptsächlich Containerschiffe – unter deutscher Flagge registriert. Das bedeutet einen Rückgang von knapp 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die Zahl der Tankschiffe sank leicht von 37 auf 34, die Anzahl der Fahrgastschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von 100 oder mehr blieb dagegen mit 86 annähernd konstant. Neubauten und Einflaggungen kamen 2012 vergleichsweise selten vor, so dass das Einflaggenmanagement der DS nur vereinzelt in Anspruch genommen wurde.

Entgegen dem Trend der letzten Jahre sank auch die Gesamttonnage unter deutscher Flagge um gut 12 Prozent auf nunmehr 13,56 Millionen BRZ (dabei sind nur Schiffe über 100 BRZ Größe berücksichtigt). Auch bei der Küstenfischerei sah es 2012 nicht besser aus. Trotz der höheren Dorschquoten für die Ostseefischer konnte der schon lange anhaltende Rückgang der Fischereiflotte nicht aufgehalten werden.

Schiffahrtskrise trifft auch deutsche Reeder

Der Rückgang der deutschen Flagge ging mit schwierigen Marktbedingungen für die deutsche Seeschifffahrt einher. Die konjunkturelle Abschwächung der Weltwirtschaft spiegelte sich in stark gesunkenen Frachtraten wider. Hinzu kam ein Überangebot von Neubau-Tonnage. Gerade deutsche Reeder hatten in der vergangenen Boomzeit zahlreiche Neubauten bei asiatischen Werften in Auftrag gegeben. Wegen der langen Vorlaufzeiten bei neuen Schiffen von der Bestellung bis zur Ablieferung drängte im Jahr 2012 viel Tonnage in den Markt, die nicht benötigt wurde.

Auch die Finanz- und Bankenkrise machte der Seeschifffahrt schwer zu schaffen. Viele Schiffsfinanzierer standen unter verschärfter Kontrolle der Bankenaufsicht und bauen ihre Kreditportfolios für die Neubaufinanzierung ab. Deutsche Reeder hatten Probleme, Neubauten zu finanzieren und die laufende Finanzierung ihrer fahrenden Schiffe zu sichern. Vor allem die kleineren Containerschiffe mit einer Kapazität von weniger als 3000 Standardcontainer (TEU) waren betroffen. 2012 kam es daher zu über 100 Insolvenzen bei Schifffahrtsfonds.

Maritimes Bündnis stärkt die Ausbildung an Bord

Das für die Einflaggungen wichtige „Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt“ wurde auch 2012 fortgesetzt. Die Bundesregierung, die Küstenländer, der Verband Deutscher Reeder und ver.di legten zwar keine neue Vereinbarung zu der angestrebten Zahl der Handelsschiffe unter deutscher Flagge fest. Dafür einigten sich die Bündnispartner auf die Verstärkung der Ausbildung in der Seeschifffahrt. Mit einer Änderung des Flaggenrechtsgesetzes wurde die Grundlage für die neue „Stiftung Schifffahrtsstandort Deutschland“ gelegt. Diese Stiftung finanziert sich aus Ausflaggengebühren und Ablösebeträgen, die von Reedern gezahlt werden müssen, wenn sie keine Ausbildung an Bord ihrer Schiffe betreiben. Jedes Jahr stehen somit rund 30 Millionen Euro für die Unterstützung der Ausbildung auf Seeschiffen bereit.

Neues Internetportal www.deutsche-flagge.de

Eine deutliche Vereinfachung auch bei Einflaggungen bringt das neue Internetportal www.deutsche-flagge.de. Diese Website, die

von der DS und dem BSH betrieben wird, bündelt alle wichtigen Informationen, die für den Betrieb eines Seeschiffes unter deutscher Flagge notwendig sind. Reedereien und Seeleute finden nun auf einen Blick alle notwendigen Informationen wie beispielsweise die Ansprechpartner in der Verwaltung, sämtliche Antragsformulare und einen interaktiven Zeugniswegweiser. Die Themen auf www.deutsche-flagge.de reichen von Besatzung

und Ausbildung über Sozialversicherung, Sicherheit auf See und Umweltschutz bis hin zu maritimer Medizin und Finanzen. Auch aktuelle Inhalte wie die Umsetzung der Maritime Labour Convention sind für die Praxis übersichtlich aufbereitet. Das Informationsangebot auf www.deutsche-flagge.de wird zukünftig noch weiter ausgebaut. Auch eine englische Übersetzung der Seiten wird demnächst angeboten.

Die Handelsflotte unter deutscher Flagge (Seeschiffe über 100 BRZ, ohne Fischerei)

Schiffsgattung	Anzahl der Schiffe		Veränderung in Prozent	Tonnage (BRZ)		Veränderung in Prozent
	31.12.2011	31.12.2012		31.12.2011	31.12.2012	
Trockenfrachter	406	328	- 19,2	15.047.990	13.274.793	-11,8
Tankschiff (einschließlich Gas-, Chemikalien- und Produktentanker)	37	34	-8,1	453.453	328.461	- 27,6
Fahrgastschiffe	87	86	- 1,1	49.386	49.246	- 0,3
Handelschiffe insgesamt (ohne Seefischerei)	530	448	- 15,5	15.550.829	13.652.500	-12,2

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Stand 31.12.2012

Die deutsche Fischereiflotte

Bereich	Fahrzeuge	BRZ	kW	Personal
Große Hochseefischerei				
Universalfroster	7	22.866	27.960	196
Spezialfroster (Schwarmfischfänger)	2	14.924	11.299	63
Gesamt	9	37.790	39.259	259
Kutter- und Küstenfischerei				
Baumkurrenkutter (Liste I + II)	224	10.161	42.259	513
Baumkurrenkutter (Großkutter)	6	1.882	7.600	35
Großkutter passive Fischerei (> 2m)	18	1.440	4.088	100
Großkutter Schleppnetz	72	6.721	18.165	191
Gesamt	320	20.204	72.112	839
Kleine Küstenfischerei (<12 m Lüa)	1.174	2.795	26.798	1.454
Gesamt	1.503	60.789	138.169	2.552
Muschelfahrzeuge	12	2.870	7.312	35
sonstige Fischereifahrzeuge (unquotierte Arten)	36	42	577	39
Gesamt Fischereiflotte	1.551	63.701	146.058	2.626

Quelle: Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Stand 31.12.2012

Elektronische Schiffssicherheitszeugnisse

Einsatz moderner Informationstechnologie für die Seeschifffahrt



Die Einführung elektronischer Schiffssicherheitszeugnisse gehört zum Programm für Bürokratieabbau der Bundesregierung.

Ein Seeschiff muss zu seinem Betrieb über eine Vielzahl von Sicherheitszeugnissen und ggf. Genehmigungen zum Transport bestimmter Ladungen verfügen. Sicherlich am bekanntesten sind das Schiffsbesatzungszeugnis, das nationale oder internationale Freibordzeugnis, das Bausicherheits-Zeugnis oder das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis. Viele dieser international vorgeschriebenen Zeugnisse und Genehmigungen – rund 30 an der Zahl – werden für Seeschiffe unter deutscher Flagge von der DS ausgestellt. Weitere Zeugnisse erstellt das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH).

Aus- und Zustellung auf elektronischem Wege

Internationalem Recht entsprechend werden diese Zeugnisse in Papierform an Bord mitgeführt. Dies kann unter Umständen zu Schwierigkeiten führen, wenn ein Zeugnis schnell ersetzt werden muss. Zudem fallen für das Bereitstellen der Zeugnisse an Bord des betreffenden Schiffes Kurierkosten an, die von den Reedereien getragen werden müssen.

Es gibt daher Bestrebungen, den Einsatz moderner Informationstechnologie auch für Ausstellung und vor allem Zustellung von Sicherheitszeugnissen nutzbar zu machen.

Weniger Bürokratie

Diese Überlegung hat das BMVBS aufgegriffen und als eines von zwei Projekten aus seinem Geschäftsbereich die Einführung elektronischer Schiffszeugnisse als Beitrag für das Bürokratieabbauprogramm der Bundesregierung angemeldet. Das Projekt wurde in das Programm aufgenommen.

Das Projekt wird von einer Lenkungsgruppe koordiniert, in der neben der DS das Bundeskanzleramt, das Statistische Bundesamt, das BMVBS und das BSH vertreten sind.

Modernisierung spart Zeit und Geld

Das Statistische Bundesamt begleitet sämtliche Bürokratieabbau-Projekte der Bundesregierung und ermittelt für jedes Projekt die konkreten Einsparungsmöglichkeiten – sowohl in zeitlicher wie auch in finanzieller Hinsicht. In die Betrachtung werden dabei nicht nur die betroffenen Verwaltungsstellen, sondern auch die Seite der Kunden, also bei uns der Reedereien, einbezogen.

Zudem sind die notwendigen technischen Voraussetzungen zu schaffen. In der BG Verkehr wird die DS dabei von der IT-Abteilung mit großem Engagement unterstützt. Zur Erstellung elektronischer Zeugnisse werden die Daten aus der vorhandenen Schiffsdatenbank genutzt. Zeugnis für Zeugnis muss program-

miert werden. Für sieben Zeugnisse ist dies bereits geschehen. Während der Programmierungsarbeiten werden aufkommende Fragen mit den betroffenen Beschäftigten erörtert, das neue Verfahren wird jeweils in der DS getestet.

Die IMO muss zustimmen

Die weiterhin notwendigen Rechtsänderungen auf nationaler Ebene sind bereits auf den Weg gebracht worden. Zusätzlich muss aber auch völkerrechtlich bei der International Maritime Organization (IMO) für die Möglichkeit der Bereitstellung elektronischer Schiffszeugnisse gesorgt werden. Deutschland wird dieses Vorhaben in den zuständigen Gremien der IMO befördern und hat hierbei die erklärte Unterstützung verschiedener wichtiger Flaggenstaaten.

Hafenstaatkontrolle

Kontrollen auf Einhaltung der Mindeststandards in der Seeschifffahrt



Bevor sie an Bord gehen, machen sich die Besichtigter ein Bild vom Außenzustand des Schiffes.

Hafenstaatkontrollen leisten einen wichtigen Beitrag, die Seeschifffahrt sicherer und die Meere sauberer zu machen. Deutschland gehört zu den 14 Gründungsmitgliedern des Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) die 1982 mit einer Vereinbarung beschlossen, gemeinsam gegen unternormige Schiffe vorzugehen. Den Anlass bildeten einige schwere Schiffsunfälle, die die Staaten veranlassten, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit zu ergreifen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ist rechtlich dafür zuständig, dass diese Vereinbarung erfüllt wird. Mit der Richtlinie 2009/16/EG wird die Hafenstaatkontrolle innerhalb der EU rechtlich umgesetzt. Die Dienststelle Schiffsicherheit mit ihren hochqualifizierten und gut ausgebildeten Fachleuten hat den Auftrag, die entsprechenden Kontrollen auf ausländischen Schiffen in deutschen Häfen durchzuführen.

Seit einigen Jahrzehnten gibt es internationale Übereinkommen und Regelwerke, die unter anderem festlegen, wie die bauliche und technische Ausrüstung eines Schiffes beschaffen sein müssen und welche Anforderungen an Stärke und Ausbildung der

Besatzung gestellt werden. Ein weiterer Bereich der Vorschriften regelt den Umweltschutz auf See und den Transport von gefährlicher Ladung und legt Grundsätze für die sichere Schiffsbetriebsführung fest.

Diese Übereinkommen und Regelwerke werden in internationaler Zusammenarbeit von der IMO (International Maritime Organisation) und der ILO (International Labour Organisation) erarbeitet und beschlossen. Sie treten in Kraft, wenn eine bestimmte Anzahl von Flaggenstaaten diese ratifiziert haben. Zusätzlich muss noch ein festgelegter Anteil der Welttonnage damit abgedeckt sein. Sind diese Kriterien erfüllt, gelten die Übereinkommen für die gesamte Schifffahrt.

Die Arbeits- und Lebensbedingungen sind über viele Einzelkonventionen der ILO geregelt. Diese einzelnen Konventionen sind zukünftig in der MLC (2006) (Maritime Labour Convention) zusammengefasst. Diese befindet sich gerade im rechtlichen Umsetzungsprozess in Deutschland und wird im August 2013 in Kraft treten.

Die Hafenstaatkontrolle überprüft Schiffe unter ausländischer Flagge in deutschen Häfen auf Einhaltung dieser Mindeststandards. Mit der MLC 2006 wurde die internationale Schiffssicherheit neben den Abkommen zu SOLAS, STCW und MARPOL auf eine vierte, weitreichende Säule gestellt. Mit den Hafenstaatkontrollen wird sichergestellt, dass die Schiffe den Anforderungen, die sich aus diesen internationalen Übereinkommen im Seeverkehr hinsichtlich Sicherheit, Meeresumweltschutz sowie Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord ergeben, entsprechen.

Zuständigkeiten

In erster Linie ist der Eigner oder Betreiber eines Schiffes dafür verantwortlich, dass die internationalen und nationalen Regelungen und Vorschriften eingehalten werden. Dies ist unter anderem durch den ISM Code eindeutig festgelegt und vorgeschrieben. Zur Erfüllung seiner Verpflichtungen wird der Reeder von seinem Flaggenstaat oder in dessen Vertretung durch eine anerkannte Organisation (Klassifikationsgesellschaft/Recognized Organisation) unterstützt und regelmäßig überprüft.

Als unabhängige und aus diesem Grund überaus wirksame weitere Kontrollinstanz dient die staatliche Hafenstaatkontrolle, die man auch als „Second Line of Defence“ bezeichnet. Die internationalen Übereinkommen geben den Staaten das Recht, ohne vorherige Anmeldung ausländische Schiffe in ihren Häfen zu besichtigen. Durch die Kontrollen wird geprüft, ob die zuständigen Stellen (Reeder, Flaggenstaat, Klassifikationsgesellschaft, Kapitän) ihrer Verantwortung gerecht werden, ob das betreffende Schiff sicher betrieben wird und die Anforderungen des Umweltschutzes genügend Berücksichtigung finden.

Bis zum Jahr 2012 haben sich mittlerweile 27 Mitgliedsstaaten unter dem Paris MOU zusammengeschlossen, darunter auch Kanada und die Russische Föderation. Das Paris MoU ist damit das größte, älteste und maßgebende regionale Abkommen zur Harmonisierung der Hafenstaatkontrollen.

Weitere wichtige Abkommen sind

- ▶ Tokyo MOU Asia Pacific Region: www.tokyo-MoU.org
- ▶ Caribbean Memorandum of Understanding: www.caribbean-MoU.org
- ▶ Viña del Mar Agreement Latin American Region: <http://200.45.69.62/>
- ▶ Indian Ocean Memorandum of Understanding: www.ioMoU.org
- ▶ Black Sea MOU: www.bsMoU.org
- ▶ Riyadh MoU: www.riyadhMoU.org
- ▶ Mediterranean MoU: www.medMoU.org

Einige Mitglieder des Paris MoU sind auch in anderen Zusammenschlüssen vertreten. So sind Kanada und die Russische Föderation auch Mitglied im Tokyo MoU, die Russische Föderation sogar auch im Black Sea MoU. Malta und Zypern sind auch Mitglieder im Mediterranean MoU, Bulgarien und Rumänien auch im Black Sea MoU.

Auswahl der Schiffe zur Hafenstaatkontrolle

Für die Hafenstaatkontrollen haben sich die Mitgliedsstaaten des Paris MOU auf ein gemeinsames Kontrollregime verständigt. Dieses Kontrollregime wurde in den letzten Jahren entscheidend verändert und verbessert. Das Ziel war, eine lückenlose Überwachung und Abdeckung aller Schiffe zu gewährleisten und die Auswahl der Schiffe zur Hafenstaatkontrolle deutlich risikobasierter zu machen. Über eine sorgfältig erarbeitete Berechnungsmethode werden die Schiffe in drei verschiedene Risikoklassen aufgeteilt. Dabei fließen verschiedene Faktoren in die Berechnung ein:

- ▶ Schiffstyp und Alter des Schiffes
- ▶ Leistung des Flaggenstaates
- ▶ Leistung der Reederei (des Betreibers)
- ▶ Wurde der Flaggenstaat einem IMO Audit unterzogen?
- ▶ Historische Faktoren mit Ergebnissen aus Hafenstaatkontrollen

Das höchste Risiko bilden danach Schiffe, die einen festgelegten Punktwert überschreiten. Sie werden als Schiffe mit einem höheren Risiko bewertet und aus diesem Grund häufiger kontrolliert. Können Schiffe aufgrund sehr guter Leistungsfaktoren der Reederei, des Flaggenstaates, der Klassifikationsgesellschaft und guter Hafenstaatkontrollbilanz als Schiffe mit geringem Risiko eingestuft werden, so werden diese deutlich weniger häufig kontrolliert. Dies kann im Extremfall annähernd drei Jahre kontrollfreie Zeit bedeuten.

Mit diesem System erhalten die Schiffe von gut arbeitenden Reedereien, die überdurchschnittlich gute Schiffe bereedern und überdurchschnittlich gute Flaggenstaaten und Klassifikationsgesellschaften gewählt haben, einen Bonus. Sie werden deutlich seltener kontrolliert als andere Schiffe. Die Basis für die Einstufung der Schiffe, der Reedereien und der anerkannten Klassifikationsgesellschaften bildet die gemeinsame Datenbank THETIS, die von der EMSA (European Maritime Safety Agency) erstellt, gehostet und gepflegt wird. Diese Datenbank bildet das Herz der Hafenstaatkontrolle.

Ablauf der Kontrollen

Jede Hafenstaatkontrolle wird nach einem harmonisierten Verfahren nach festgelegten Kriterien durchgeführt. Die Auswahl der Schiffe erfolgt über die gemeinsame Datenbank THETIS. Zur Vorbereitung der Kontrolle werden auch Informationen über weitere Datenbanken (von anderen Memoranden, Klassifikationsgesellschaften, EQUASIS, SeaWeb) herangezogen. Ergänzt wird die risikobasierte Schiffsauswahl durch anlassbezogene Kontrollen. So lösen Unfälle, Kollisionen, Beobachtungen von Lotsen, Häfen oder Meldungen von anderen Stellen Inspektionen aus. Auch wenn die Wasserschutzpolizei bei ihren Kontrollen Beobachtungen über Abweichungen und Anomalien macht, werden die Hafenstaatkontrolleure informiert.

Im Jahr 2012 wurden

- ▶ 742 Zwischenfallmeldungen bearbeitet
- ▶ 409 Einträge in die Datenbank THETIS getätigt, die das jeweilige Schiff für eine Kontrolle herausheben
- ▶ 278 Hafenstaatkontrollen in deutschen Häfen durchgeführt

Die Meldungen verteilen sich wie folgt:

- ▶ 469 Wasserschutzpolizei
- ▶ 152 Verkehrszentralen
- ▶ 92 Maritimes Lagezentrum
- ▶ 22 Hafengebörden, Agenturen, Besatzungen
- ▶ 6 PSC Datenbank THETIS
- ▶ 2 Mitgliedsstaaten Paris MoU

Die Hafensaatkontrolleure versuchen nach Eingang einer Zwischenfallmeldung so viele Informationen wie möglich zu erhalten, um eine sachgerechte Entscheidung treffen zu können.

Diese kann wie folgt aussehen:

- ▶ Bestätigung der vorläufigen Festhaltung durch die WSP
- ▶ Durchführung einer Hafensaatkontrolle mit Festhaltung
- ▶ Durchführung einer Hafensaatkontrolle ohne Festhaltung
- ▶ Eintrag einer Meldung in die Datenbank THETIS
- ▶ Aussendung einer Meldung an die europäische Datenbank Safe Sea Net

Der Eintrag einer Meldung in die Datenbank THETIS löst eine Hafensaatkontrolle in einem der nachfolgenden Häfen im Bereich des Paris MoU aus. Mit einem gut eingespielten Bereitschaftsdienst (24/7) kann die Hafensaatkontrolle zu jeder Zeit reagieren und ist in der Lage, Schiffe rund um die Uhr zu kontrollieren, über Maßnahmen zu entscheiden und zu beraten. Ein großer Teil der Kontrollen wird außerhalb der „normalen“ Dienstzeiten durchgeführt.

Reine Papierkontrollen gibt es nicht

Für den Ablauf einer Besichtigung gibt es verbindliche Vorgaben: Zu Beginn wird auf jedem Schiff eine Eingangskontrolle durchgeführt. Diese beginnt im Grunde bereits mit der Auswahl des Schiffes und der oben beschriebenen Beschaffung von weiteren Informationen. Beim Anbordgehen erfolgt die Besichtigung des Außenzustandes des Schiffes (Leinenführung und -zustand, Anker, Außenhaut, Gangway, Sicherheitsmaßnahmen des Schiffes usw.). An Bord wird die Inspektion mit einer kurzen Vorstellung und der Besprechung des Ablaufes mit dem Kapitän weitergeführt. Anschließend werden alle erforderlichen Zeugnisse und Dokumente des Schiffes und der Besatzung geprüft, gefolgt von einem Rundgang über die Brücke, die Aufbauten, das Hauptdeck, den Wohn- und Arbeitsbereich und den Maschinenraum. Reine Papierkontrollen gibt es also nicht. Wenn die Besichtigter bei der Eingangskontrolle Hinweise finden, dass die Bestimmungen der internationalen Übereinkommen und Regeln nicht vollständig eingehalten werden, folgt eine gründlichere und tiefergehende Überprüfung. Bestimmte Schiffstypen unterliegen ab einem bestimmten Alter einer erweiterten Kontrolle.

Der Port State Control Officer (PSCO) dokumentiert im Inspektionsbericht, was er überprüft hat, welche Mängel er festgestellt hat und bis wann und wie diese abgestellt werden müssen. Diese Informationen fließen auch in die Datenbank THETIS ein. Handelt es sich um leichte oder mittelschwere Mängel, die keine unmittelbare Gefahr für Schiff, Besatzung oder Umwelt darstellen, kann das Schiff wie geplant seine Fahrt fortsetzen. Bei schwer-

wiegenden Verstößen gegen die Anforderungen der internationalen Übereinkommen und Gefährdung der Umwelt und/oder Gefährdung der Besatzung verhängt der Kontrolleur ein Auslaufverbot. Dem Reeder wird damit Gelegenheit gegeben, die gefundenen Mängel vor Auslaufen zu beseitigen und gegebenenfalls Änderungen in sein Safety Managementsystem einzuarbeiten, um das erneute Auftreten solcher Abweichungen zu verhindern. Ist der Kapitän der Meinung, dass die Mängel erfolgreich abgearbeitet wurden, beantragt er eine weitere Besichtigung.

Wenn bei dieser Nachbesichtigung nachgewiesen wird, dass alle Mängel beseitigt wurden, kann das Schiff seine Reise fortsetzen. Da die Mängel und die geforderten Maßnahmen in die Datenbank eingetragen werden, können auch andere Hafensaatkontrollen die Abstellung überprüfen.

Hafensaatkontrolle im Paris MoU und in deutschen Häfen

Im Jahr 2012 wurden

- ▶ 1.208* Kontrollen durchgeführt (Vorjahr 1.404)
- ▶ etwa die Hälfte der Schiffe wiesen Mängel auf
- ▶ 46 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 37), dies entspricht einer Festhaltequote von etwa 3,8% (Durchschnitt Paris MoU 3,7%)

* darin enthalten 62 Kontrollen fremdflaggiger Schiffe unter dem RoPax Regime nach Richtlinie 1999/35/EG

Hafensaatkontrolle im Gesamtbereich des Paris MOU

- ▶ 18.308 Schiffe wurden überprüft (Vorjahr 19.058)
- ▶ 669 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 698)

Festhaltungen im Raum des Paris MOU

Jahr	Anzahl der Schiffe	in Prozent
2003	1.431	7,0
2004	1.187	5,8
2005	994	4,7
2006	1.174	5,4
2007	1.250	5,5
2008	1.220	4,9
2009	1.059	4,4
2010	799	3,3
2011	698	3,7
2012	669	3,7

Einen Eindruck von der Verteilung der Hafensaatkontrollen im Bereich des Memorandums zeigt das Diagramm auf der rechten Seite.

Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge

Damit Passagiere sicher an ihr Ziel kommen, gelten für Ro-Ro-Fahrgastfährschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge strenge Bestimmungen: Für Schiffe im regelmäßigen Liniendienst schreibt die europäische Richtlinie 1999/35/EG zwei jährliche Überprüfungen verbindlich vor. Unter anderem muss auch eine jährliche Überprüfung während des Fährbetriebes erfolgen. Die Besichtigter der Dienststelle Schiffssicherheit führten die vorgeschriebenen Inspektionen auf Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen durch.

Die Kontrollverpflichtung wurde voll erfüllt. Wie üblich wurden die Besichtigter der jeweiligen Flaggenstaaten und Gaststaaten (Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland und Estland) an den Überprüfungen beteiligt.

Anlaufverbote

Mit dem neuen Inspektionsregime wurden auch die Regeln, die zu einem Anlaufverbot für alle Häfen im Bereich des Paris MoU führen, deutlich verschärft.

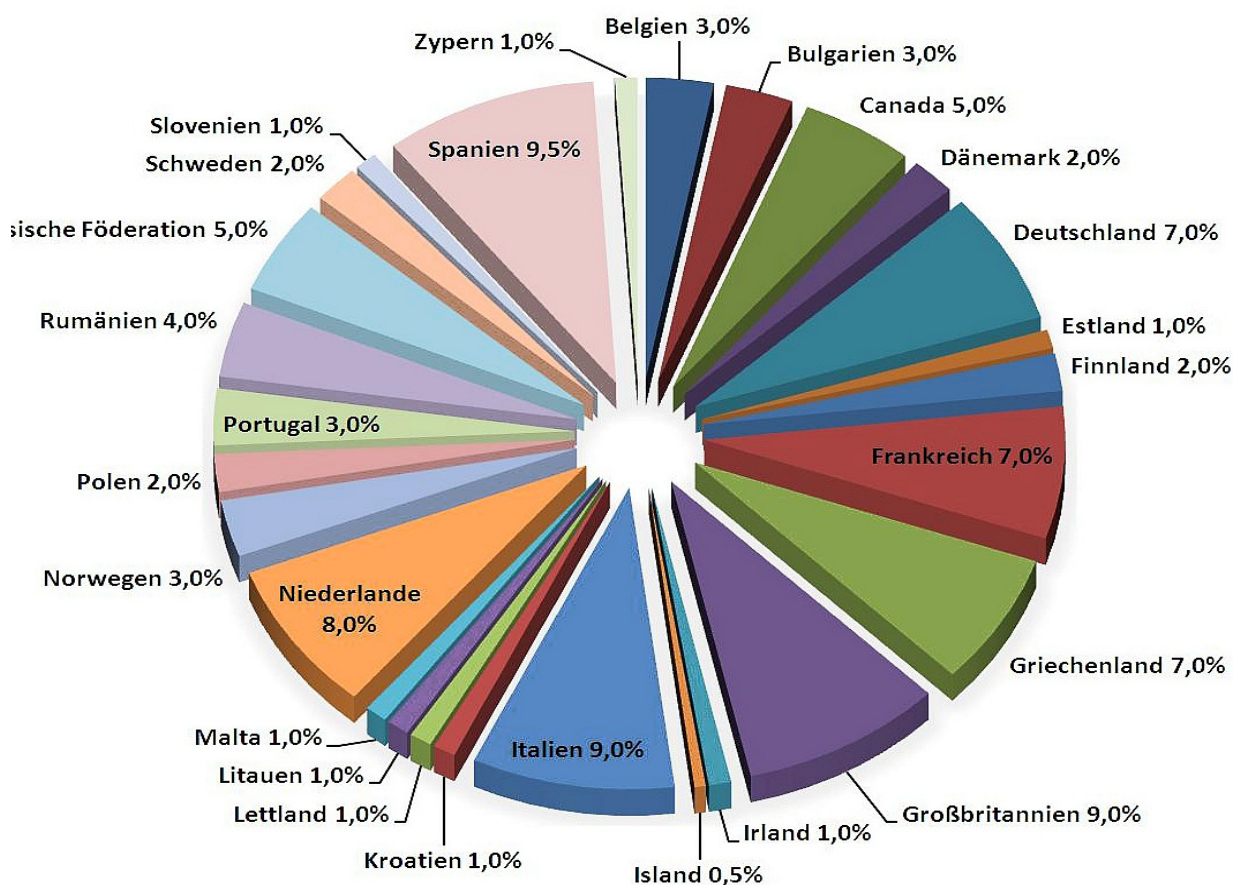
Wenn von einem Schiff eine erhöhte Gefährdung ausgeht, kann der jeweilige Hafenstaat das Anlaufen der Häfen im Raum des Paris MoU grundsätzlich untersagen, das betreffende Schiff wird gebannt. Die Gründe für ein Anlaufverbot können sein, dass ein Schiff einen vereinbarten Reparatrhafen nicht angelaufen hat oder dass es sich einer verfügbaren Festhaltung entzogen hat.

Wird ein Schiff eines Flaggenstaates, der auf der Schwarzen Liste vermerkt ist, mehr als dreimal innerhalb von drei Jahren festgehalten, so erhält es für drei Monate ein Anlaufverbot. Muss es danach erneut festgehalten werden, erhält es für zwölf Monate ein Anlaufverbot. Eine weitere Festhaltung führt dann zu einem 24-monatigen Anlaufverbot.

Die weiße, graue und schwarze Liste des Paris MoU

Diese Listen des Paris MoU dokumentieren, wie häufig die Schiffe eines Flaggenstaates festgehalten wurden. Um den Listenplatz zu errechnen, wird über jeweils drei Jahre die Anzahl der Festhaltungen in Bezug auf die Anzahl der Inspektionen ausgewertet. Staaten, 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.

Anteil der einzelnen Mitgliedsstaaten an den Hafenstaatkontrollen im ParisMoU



Die aktuelle WGB Liste basiert auf den Kontrollergebnissen der Jahre 2009 bis 2011 und ist seit 1. Juli 2012 in Kraft.

Die **schwarze Liste** umfasst 14 Flaggenstaaten, ganz oben stehen, Bolivien, Tanzania, Togo, Sierra Leone und Honduras. Schiffe, die unter solchen Flaggen fahren, werden besonders beobachtet sowie häufiger und detaillierter kontrolliert.

In der **grauen Liste** werden 19 Staaten geführt.

Die **weiße Liste** umfasst 45 Flaggenstaaten, zwei Staaten mehr als im Vorjahr. Auf dem zweiten Platz liegt Deutschland als Qualitätsflagge, gefolgt von Hong Kong und Schweden. Frankreich konnte sich im Jahre 2012 den Spitzenplatz sichern. Damit nimmt Deutschland wieder einen hervorragenden Platz in der Wertung der Leistungsfähigkeit der Flaggenstaaten ein.

Eine vergleichbare Liste wird für die anerkannten Organisationen errechnet, die im Auftrag von Flaggenstaaten Besichtigungen durchführen und Zeugnisse ausstellen. Mit einer sehr niedrigen Leistung mussten das Phoenix Register of Shipping, INCLAMAR (Zypern) und RSA (Register of Shipping Albanien) notiert werden.

Hohe Qualität können für das American Bureau of Shipping (ABS/USA) gefolgt von Det Norske Veritas (DNV), Lloyds Register (LR) und China Classification Society (CCS) festgestellt werden. Aber auch der Germanische Lloyd (GL) zählt noch zur Spitzengruppe und nimmt einen guten achten Platz ein.

Gezielte Überprüfungen von bestimmten Bereichen

Das Paris MoU führt regelmäßig gezielte Überprüfungen in bestimmten Bereichen (Concentrated Inspection Campaign, kurz „CIC“) durch. Diese werden in der Regel gemeinsam mit den benachbarten Memoranden, insbesondere dem TOKYO MoU durchgeführt. Dadurch wird im Prinzip eine weltweite Abdeckung erreicht.

So führten die Mitgliedstaaten des Paris MoU und des Tokio MoU vom 1. September bis 30. November 2012 eine CIC“ zur Einhaltung der Anforderungen von „Fire Safety Arrangements“ durch. Bei einer Auswertung der Mängelberichte in den vergangenen acht Jahren wurde festgestellt, dass 14 Prozent der insgesamt gefundenen Mängel mit Brandschutz zusammenhängen.

Von den Mitgliedsstaaten des Paris MoU wurden bei der CIC 3.986 Schiffe kontrolliert. Eine erste Auswertung ergab, dass 103 Schiffe in diesem Zeitraum festgehalten werden mussten, weil sie schwere Mängel im Bereich Brandschutz aufwiesen. Insgesamt wurden 1.958 Mängel im Zusammenhang mit der CIC festgehalten.

Die Verteilung der Mängel ist wie folgt:

- ▶ Feuerlöschpumpen (13%)
- ▶ Feuerlöschsysteme und -einrichtungen (11%)
- ▶ Brandschutzpläne (9%)

Die Ergebnisse werden, wie bei allen Schwerpunktkontrollen, gründlich ausgewertet und analysiert. Der Ergebnisbericht wird dann der IMO vorgelegt, die weitere Schlüsse zur Verbesserung der Sicherheit auf See und auf den Schiffen daraus zieht.

Entwicklungen in der Hafenstaatkontrolle

Die Hafenstaatkontrollrichtlinie 2009/16/EG als Grundlage für die Regeln der Besichtigungen und Festhaltungen ist für die Mitgliedsstaaten der EU seit Januar 2011 rechtsverbindlich. Für die Mitglieder des Paris MoU wurde sie mit dem NIR (New Inspection Regime) umgesetzt. Das überarbeitete Besichtigungsregime behält besonders auffällige Schiffe gezielt im Auge und deckt alle anlaufenden Schiffe ab.

Die Regeln, mit den Schiffen der Zugang zu den Häfen im Bereich des Memorandums verwehrt werden kann, wurden auf alle Schiffstypen und auf Schiffe auch unter Flaggenstaaten in der grauen Liste ausgedehnt.

Ein neues Ausbildungs- und Trainingssystem wurde verbindlich eingeführt. Neu eingestellte Hafenstaatkontrolleure müssen ein umfangreiches Ausbildungsprogramm absolvieren und sind so erst nach 15 Monaten intensiver Ausbildung in der Lage, eigenständige Hafenstaatkontrollen durchzuführen. Anschließend sind Weiterbildungsmodule vorgesehen, nach jeweils fünf Jahren muss eine Bestätigung der Qualifikation zur Durchführung der Kontrollen erfolgen.

Im Bereich des Paris MoU wurden über zehn Arbeitsgruppen gebildet. Ihre Hauptaufgabe ist die Entwicklung von Anweisungen und Hilfsmitteln zu Kontrollen von neu eingeführten oder geänderten Konventionen. Das wichtigste Themenfeld stellt die Weiterentwicklung und richtlinienkonforme Umsetzung des neuen Kontrollsystems dar. Außerdem werden Guidelines und Schulungsmaßnahmen für das in Kürze in Kraft tretende Seearbeitsübereinkommen MLC (2006) erarbeitet. Seminare, Weiterbildungslehrgänge und Expertenausbildung im internationalen Rahmen runden die Aus- und Weiterbildung ab.

Gemeinsam mit der flaggenstaatlichen Aufsicht ist die Hafenstaatkontrolle ein besonders wirksames Instrument zur Bekämpfung von unternormigen Schiffen und zur Verbesserung der Sicherheit auf See.

Kommen wirklich noch „Sub-Standard-Schiffe“ in deutsche Häfen?

Ein Beispiel aus der Praxis der Hafenstaatkontrolle



Nach der Festhaltung liegt der türkische Chemikalien-tanker RASIM AKAR an der Reparatur-Pier.

Im Jahr 2012 mussten in deutschen Häfen 46 Schiffe aufgrund schwerwiegender Mängel festgehalten werden. Bei einigen dieser Schiffe war die Anzahl und Schwere der Mängel besonders bemerkenswert. Als Beispiel dafür wird das Ergebnis einer Hafenstaatkontrolle auf dem türkischen Chemikalien-tanker RASIM AKAR dargestellt.

Zehn Festhaltegründe gefunden

Die RASIM AKAR erreichte Hamburg am 17. Mai 2012, um eine Ladung Palmöl zu löschen. Entsprechend dem Kontrollregime des ParisMoU wurde eine erweiterte Überprüfung (expanded inspection) am 18. Mai 2012 durchgeführt.

Dabei wurde zunächst festgestellt, dass alle statutorischen Zeugnisse vom Flaggenstaat gültig an Bord vorhanden waren. Das ISM System des Schiffes wurde durch die Klasse BV auditiert und zertifiziert.

Im weiteren Verlauf der Überprüfung stellten die Hafenstaatkontrolleure jedoch 30 Mängel fest, von denen zehn als Festhaltegründe (grounds for detention) eingestuft wurden. Aufgrund der Anzahl und Schwere der festgestellten technischen Mängel wurde auf ein Versagen des Sicherheitsmanagements an Bord ge-

schlossen. Deshalb wurde ein zusätzliches externes ISM-Audit gefordert. Damit sollten die Ursachen für den schlechten Wartungszustand des Schiffes gefunden und entsprechende Korrekturmaßnahmen im Managementsystem eingearbeitet werden.

Am 30. Mai 2012 konnte das Schiff nach umfangreichen Reparaturarbeiten im Decks- und Maschinenbereich wieder freigegeben werden.

Auf der nächsten Doppelseite sehen Sie einige Fotos von den Befunden an Bord. Weiteres Bildmaterial von schwerwiegenden Mängeln, welche durch die deutsche Hafenstaatkontrolle auf Schiffen festgestellt wurden, sind im Download-Bereich auf der Internetseite www.deutsche-flagge.de zu finden.



- ▶ Luftrohr mit Lüfterkopf der Tankentlüftung des Bilgentanks abgerostet
- ▶ Reling an Backbordseite abgerissen
- ▶ Ventil für die Sprinkler-Anlage für die Farbenlast festgerostet
- ▶ wasserdichte Tür zum Deckshaus nicht verschließbar



- ▶ eine Vielzahl von Halterungen der Lade- und Löschrohrleitungen an Deck ist verrostet und teilweise abgerissen
- ▶ wasserdichte Tür zum Pumpenraum lässt sich nicht schließen, Rahmen stark korrodiert
- ▶ Maschinenraumzugangstür im Schornstein schließt nicht



- ▶ Ölleckagen im Maschinenraum und Rudermaschinenraum
- ▶ ölige Putzlappen als Brandgefahr
- ▶ fehlende Ventilabdeckungen bei den Flurplatten im Maschinenraum
- ▶ Stopfbuchse des Ventils für Ankerspülung defekt



- ▶ an vielen Dampfleitungen im Decks- und Maschinenbereich fehlende oder defekte Isolierungen
- ▶ Korrosion an Verschraubungen der Flanschverbindungen
- ▶ Ladegeschirr nicht ausreichend gewartet
- ▶ Grätings auf dem Deckslaufgang nicht bzw. nicht genügend gehalten



- ▶ viele Thermometer und Manometer im Maschinenraum nicht ablesbar bzw. defekt
- ▶ Holzgrätting im Rudermaschinenraum beschädigt
- ▶ portable explosionsgeschützte Lampen für die Ladetankreinigung nicht vorhanden



- ▶ Korrosion der Außenhaut im Bereich des Maschinenraums, Abrostung teilweise über 30 Prozent, an manchen Stellen Lochfraß bis 50 Prozent der Originalplattenstärke
- ▶ mehrere Lüftungseinlässe mit Brandklappen durchgerostet
- ▶ Überschreitung des zulässigen Spiels an der Ruderanlage um über 100 Prozent



- ▶ Rollenschiene der Gangway verbogen: Absturzgefahr
- ▶ Dekontaminationsduschen und Augenspüleinrichtungen an Deck nicht funktionstüchtig
- ▶ unzureichende medizinische Ausrüstung
- ▶ Eintragungsfehler im Mülltagebuch und im Öltagebuch

- ▶ zunächst keine Funktion der Feuerlöschpumpe
- ▶ später konnte die Pumpe gestartet werden, aber es war nur unzureichender Druckaufbau möglich

Summary

Annual Report Ship Safety 2012



Ship Safety Division (Dienststelle Schiffssicherheit) is responsible for ship safety and maritime medical service in Germany.

Ship Safety Division (Dienststelle Schiffssicherheit) is part of the German flag state administration and responsible for ship safety and maritime medical service in Germany. Ship Safety Division reports to the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development, as well as the Federal Ministry of Labour and Social Affairs.

Ships and Ship Safety

Ship Safety Division is part of a worldwide network (under the auspices of the International Maritime Organization) that is committed to increasing safety at sea. On behalf of the German government, DS performs sovereign tasks and monitors compliance with all relevant conventions dealing with the safety of life at sea and the protection of the marine environment.

Port State Control

In 2011, DS detained a total of 37 ships in German ports due to major deficiencies – nine more than in 2011. The number of inspections fell from 1,404 in 2011 to 1,208 in 2012.

Testing and Certification Body

DS is licensed to certify life saving appliances, fire protection materials and Equipment and systems for the prevention of marine pollution. One area of concentration last year was the testing and certification of sewage treatment systems, because since 1st. January 2010 only systems that are certified of the International Maritime Organization (IMO) are permitted to be installed in newbuildings and in case of on-board retrofitting. The regularly scheduled product monitoring specified in the European Marine Equipment Directive (MED) continues to be significant.

Maritime Medical Service

All mariners employed on German-flagged ships have one thing in common: they all need a certificate of the Maritime Medical Service attesting their physical and mental fitness for service on the high seas.

In 2012, the number of medical fitness examinations was 20.079 (23.107 in 2011). Approximately 7.000 mariners were examined abroad, mostly in Manila. 292 seagoing mariners had unfortunately to be declared unfit for sea service, up from 265 the year before. The main reasons for rejection were cardiovascular diseases below in order metabolic diseases, insufficient acuity of vision, chronic alcohol abuse and other addictive diseases.



Ship Safety Division
BG Verkehr

Kontakt

Dienststelle Schiffssicherheit

BG Verkehr
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de
Telefon 040 / 36137-0
Fax 040 / 36137-204

Besucheradresse der Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwierte 1
20457 Hamburg

Bürozeiten

Mo - Do 8.00 - 16.00 Uhr
Fr 8.00 - 14.00 Uhr

Hauptrufnummern der Dienststelle Schiffssicherheit

Telefon 040 / 36137 - (+ 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- und Zertifizierung
213 ISM und ILO
242 Gebühren
235 Allgemeine Anfragen nichttechnischer Art

Notfalldienst

Erreichbarkeit außerhalb der Bürozeiten von Montag bis Freitag sowie an Wochenenden und Feiertagen

Der Notdienst der Dienststelle Schiffssicherheit ist zu allen Fragen und Meldungen von Hafenstaatsangelegenheiten sowie von flaggenstaatlichen Aufsichtsaufgaben für deutsche Schiffe ansprechbar.

Sie erreichen den Notdienst unter der zentralen Nummer:

Tel. +49 (0) 40 361 37-100

An Werktagen in der Zeit von 16.00 Uhr (Freitag ab 14.00 Uhr) bis 8.00 Uhr des folgenden Werktages. Außerhalb dieser Zeiten nutzen Sie bitte die gewohnten Rufnummern.

Die Dienststelle ist außerdem gut per Mail erreichbar. Dieses Mailpostfach wird auch außerhalb der normalen Arbeitszeiten bearbeitet:

E-Mail: psc@bg-verkehr.de

Ansprechpartner in der Dienststelle Schiffssicherheit

Dienststellenleiter

Ulrich Schmidt
Tel. 040 / 361 37-220
Mobil 0171 / 879 67 93
privat 040 / 656 01 46

Referat Nautik

Kapt. S. Schreiber
Tel. 040 / 361 37-203
Mobil 0171 / 882 70 78
privat 0 41 74 / 14 71

Schiffsbetrieb und Schiffsbesatzung

Kapt. U. Borstelmann
Tel. 040 / 361 37-225
privat 0 42 52 / 15 06

Schiffseinrichtung und Ausrüstung

Kapt. P. Lange
Tel. 040 / 361 37-319
Mobil 0171 / 882 70 68

Fischerei

Kapt. H. Stürmer
Tel. 040 / 361 37-218
Mobil 0171 / 505 70 36

Hafenstaatkontrolle

Kapt. R. Mayer
Tel. 040 / 361 37-215
Fax 040 / 36 13 72 95
Mobil 0171 / 882 70 70

Referat ISM und ILO

Kapt. T. Berger
Tel. 040 / 361 37-213
Fax 040 / 36 13 72 95
Mobil 0171 / 882 70 66

Referat Schiffbau, schiffahrtstechnische Grundsatzfragen

Dipl.-Ing. J. Sanselzon
Tel. 040 / 361 37-222
Mobil 0171 / 604 43 73
privat 040 / 789 84 24

Referat Schiffsmaschinenbau

Dipl.-Ing. H. Steinbock
Tel. 040 / 361 37-217
Mobil 0171 / 505 70 34
privat 0 45 33 / 58 32

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

Kapt. B. Kolberg
Tel. 040 / 361 37-233
Mobil 0171 / 882 70 61
privat 0 41 31 / 40 46 01

Referat Recht

K. Krüger
Tel. 040 / 361 37-300

Einfluggungsmanagement

Ch. Bubenzer
Tel. 040 / 361 37-600
Mobil 0171 / 883 90 26

Besichtiger in Hamburg

(S) - Schiffsbesichtiger
(M) - Maschinenbesichtiger
(PSCO) - Hafenstaatkontrolle
(FSO) - Flaggenstaatbesichtiger

Dienststelle Schiffssicherheit 20457 Hamburg, Brandstwiete 1

Postfach 11 04 89, 20404 Hamburg
Tel. 040 / 361 37-0
Fax 040 / 361 37-204

Kapt. Chr. Bamberg (FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-879
Mobil 0171 / 505 70 40

Kapt. K. M. Becker (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-278
Mobil 0171 / 505 70 31

Kapt. H.-J. Bösener (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-212
Mobil 0171 / 505 70 32

Kapt. L. Brause (FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-321
Mobil 0171 / 504 52 32

Kapt. Fr. M. Eismann (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-225
Mobil 0172 / 646 97 66

Kapt. H.-D. Hansen (PSCO-S + FSO-S)
Tel. 040 / 361 37-329
Mobil 0171 / 882 70 65

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

Tel. 040 / 361 37-297
Mobil 0171 / 882 70 73

Kapt. A. Lichtwald (FSO-S)

Tel. 040 / 361 37-812
Mobil 0171 / 636 11 36

Kapt. Fr. O. Sönmez (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 040 / 361 37-239
Mobil 0171 / 885 70 35

Kapt. H. Stürmer (FSO-S)

Tel. 040 / 361 37-218
Mobil 0171 / 505 70 36

Kapt. G. Wessels (FSO-S)

Tel. 040 / 361 37-229
Mobil 0171 / 505 70 43

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

Tel. 040 / 361 37-314
Mobil 0171 / 505 70 39

Dipl.-Ing. M. Blanck (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 040 / 361 37-255
Mobil 0171 / 882 70 63

Dipl.-Ing. R. Dürfeld (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 040 / 361 37-327
Mobil 0171 / 882 70 64

Dipl.-Ing. J. Heuckeroth (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 040 / 361 37-231
Mobil 0171 / 505 70 38

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

Tel. 040 / 361 37-322
Mobil 0171 / 607 53 45

Dipl.-Ing. K.-U. Machner (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 040 / 361 37-206
Mobil 0171 / 505 70 42

Dipl.-Ing. M. Meklenburg (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 040 / 361 37-202
Mobil 0171 / 882 70 71

Dipl.-Ing. H. Naue (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 040 / 361 37-207
Mobil 0171 / 607 53 47

Dipl.-Ing. D. Nottelmann (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 040 / 361 37-237
Mobil 0171 / 882 70 74

Dipl.-Ing. O. Petersen (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 040 / 361 37-211
Mobil 0171 / 882 70 72

Dipl.-Ing. D. Reiß (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 040 / 361 37-228
Mobil 0171 / 505 70 33
privat 0 41 51 / 68 59

Dipl.-Ing. B. Seifert (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 040 / 361 37-223
Mobil 0171 / 505 70 35

Dipl.-Ing. K.-H. Bork

(Brandschutz, Prüf- und Zertifizierung)

Tel. 040 / 361 37-224
Mobil 0171 / 882 70 62

C. Hackl

(Prüf- und Zertifizierung)

Tel. 040 / 361 37-241
Mobil 0171 / 604 43 70

Dipl.-Ing. J. Martens

(Prüf- und Zertifizierung)

Tel. 040 / 361 37-269
Mobil 0160 / 94 59 54 98

J. Niehus

(Prüf- und Zertifizierung)

Tel. 040 / 361 37-201
Mobil 0171 / 883 90 25

Kapt. A. Herold

(Gefährliche Güter und Arbeitsstoffe, Brandschutz)

Tel. 040 / 361 37-258
Mobil 0171 / 882 70 77

Außenstellen an der deutschen Küste

Emden

26721 Emden, Schweckendieckplatz 3

Postfach 22 13, 26702 Emden

Kapt. H. Gerken (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 0 49 21 / 91 62 20

Mobil 0171 / 882 70 75

Fax 0 49 21 / 916 222

Wilhelmshaven

26382 Wilhelmshaven, Mozartstraße 32

Kapt. N. Wendelin (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 0 44 21 / 99 23 78

Mobil 0171 / 505 70 37

Fax 0 44 21 / 99 23 79

Bremerhaven

27570 Bremerhaven, Bartelstraße 1

Dipl.-Ing. O. Naumann (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 04 71 / 922 05 20

Mobil 0171 / 882 70 76

Fax 04 71 / 922 05 23

Kapt. M. Lestin (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 04 71 / 922 05 21

Mobil 0171 / 882 70 69

Fax 04 71 / 922 05 23

Kapt. R. Schumacher (PSCO-S + FSO-S)

Mobil 0171 / 505 70 41

Dipl.-Ing. H. Hollwedel (PSCO-M + FSO-M)

Mobil 0171 / 882 70 67

Kapt. Fr. V. Fila (PSCO-S + FSO-S)

Mobil 0171 / 607 53 46

Herr B. Heß (PSCO-M + FSO-M)

Mobil 0171 / 505 70 43

Kiel

24226 Heikendorf, Rührsbrook 47

Kapt. A. Conradi (PSCO-S, FSO-S + T)

Tel. 04 31 / 23 78 368

Mobil 0171 / 60 75 356

Fax 04 31 / 23 78 390

Jagel

24878 Jagel, Hingsmoor 23

Dipl.-Ing. H.-J. Banisch (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 0 46 24 / 80 93 56

Mobil 0171 / 607 53 57

Fax 0 46 24 / 80 93 56

Friedrichstadt

25840 Friedrichstadt, Prinzeßstraße 24

Kapt. H. Thiel (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 0 48 81 / 93 78 61

Mobil 0175 / 520 77 57

Fax 0 48 81 / 93 78 62

Brunsbüttel

25541 Brunsbüttel, Theodor-Heuss-Ring 20

Kapt. H. Nickel (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 048 52 / 542 23

Mobil 0171 / 607 53 44

Fax 0 48 52 / 542 24

Lübeck

23560 Lübeck, Kronsfordor Allee 130

Kapt. Chr. Frömmel (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 04 51 / 396 82 43

Mobil 0171 / 607 53 55

privat 04 51 / 514 70

Fax 04 51 / 396 83 25

Rostock

18057 Rostock, Doberaner Straße 47

Tel. 03 81 / 454 93 43

Fax 03 81 / 454 93 45

Kapt. W. Schmidt (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 03 81 / 454 93 42

Mobil 0171 / 607 53 52

Dipl.-Ing. W. Töpelt (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 03 81 / 454 93 41

Mobil 0171 / 607 53 53

Dipl.-Ing. K.-U. Machner (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 03 81 / 454 93 44

Mobil 0171 / 505 70 42

Dipl.-Ing. B. Seifert (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 03 81 / 454 93 44

Mobil 0171 / 505 70 35

Stralsund

18439 Stralsund, Philipp-Julius-Weg 1

Kapt. S. Schmidt (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 0 38 31 / 70 37 43

Mobil 0171 / 607 53 50

Fax 0 38 31 / 70 37 44

Wolgast

17438 Wolgast, Hafenstraße 32

Kapt. H. Gentz (PSCO-S + FSO-S)

Tel. 0 38 36 / 20 01 83

Mobil 0171 / 607 53 51

Fax 0 38 36 / 200 185

Seeärztlicher Dienst

Leitung

Dr. med. Philipp Langenbuch
Leitender Arzt
Tel. 040 / 36137-350

Vertretung

Dr. med. Stefan Jonasson
Tel. 040 / 36137-336

Verwaltungsleiter

Jörg Labrenz
Tel. 040 / 36137-365

Sekretariat

Kolinda Cinfe
Tel. 040 / 36137-350

Marina Staude

Tel. 040 / 36137-340

Die Liste der Ärzte, die Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durchführen, finden Sie unter :

www.bg-verkehr.de/dienststelle-schiffssicherheit/seeaerztlicher-dienst/ermaechtigte-aerzte

Impressum

Herausgeber

BG Verkehr
Dienststelle Schiffssicherheit
Brandstwiete 1
20457 Hamburg

Redaktion &
Gestaltung

Thomas Crerar
Dorothee Pehlke

Fotos

Titelfoto: Kirk Williams
S. 3, 14, 36: Hanseatic Lloyd
S. 4, 5, 6, 22, 28, 32, 40: Kirk Williams
S. 16: Hansa Mare Reederei
S. 20, 24: Nordcapital /
Sabine Vielmo
S. 26: Lothar Krause, pixelio
S. 38: Marko Greitschus, pixelio
S. 45-49: DS
S. 50: Ich-und-Du, pixelio

Erscheinungsdatum

August 2013

**Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr**

Brandstwiete 1
20457 Hamburg
Telefon: 040 36137-0
Fax: 040 36137-204