



Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr



Jahresbericht 2013

Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr

Inhalt

Jahresbericht 2013 der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr



Sichere, geschützte und effiziente Schifffahrt auf sauberen Meeren – Die Dienststelle Schiffssicherheit

**Maritime Sicherheit unter deutscher Flagge
Flaggenstaatliche Aufgaben** 6

Nationale Fahrgastschiffsrichtlinie 14
Neue Standards für Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt

International Safety Management (ISM) 16
Beratung und Unterstützung die Reedereien

**Ausbildungs- und Überwachungsstelle für
Sicherheitslehrgänge** 20
Dienststelle Schiffssicherheit sichert Qualität der Ausbildung

Seearbeitsgesetz 22
Umsetzung unter deutscher Flagge

Der Seeärztliche Dienst 24
Neue Aufgaben nach Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes

Schutz der Meeresumwelt 26
Kontrollen an der Nord- und Ostseeküste

Bericht aus der IMO 28
Diskussion über CO₂ Reduzierung geht weiter

Einflaggung 30
Schwarz-rot-gold fährt auf den Weltmeeren immer seltener

Elektronische Schiffssicherheitszeugnisse 32
Einsatz moderner Informationstechnologie für die Seeschifffahrt

Prüf- und Zertifizierungsstelle 33
Sicherheit durch Qualität

Hafenstaatkontrolle 34
Kontrollen auf Einhaltung der Mindeststandards in der Seeschifffahrt

Summary 42
Short version in English

Kontakt 44
Ansprechpartner in der Dienststelle Schiffssicherheit

Impressum 47



Dienststelle Schiffssicherheit BG Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch 2013 hatte die Dienststelle Schiffssicherheit wieder einige Neuerungen zu bewältigen, was dank unseres engagierten und kompetenten Personals gut gelungen ist.

Zu nennen ist vor allem das Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes zum 1. August 2013, das das Seemannsgesetz aus dem Jahr 1957 abgelöst hat. Durch dieses Gesetz ist die Dienststelle dafür zuständig geworden, die Schiffe unter deutscher Flagge und deren Reedereien hinsichtlich der Einhaltung seearbeitsrechtlicher Vorgaben zu überprüfen und die neu vorgeschriebenen Zeugnisse zu erteilen.

Bei Hafenstaatkontrollen überprüft die Dienststelle Schiffssicherheit ab dem 16. August 2014 auch, ob Schiffe unter fremder Flagge diese Vorgaben einhalten.

Nähere Informationen finden Sie in unserem Beitrag zum Seearbeitsgesetz. Auch der Seeärztliche Dienst hat durch das Seearbeitsgesetz neue Aufgabe erhalten, wie Sie dem entsprechenden Beitrag entnehmen können.

Ein weiterer Meilenstein war das Inkrafttreten der Nationalen Fahrgastschiffsrichtlinie zum 1. September 2013, mit dem ein langwieriger Prozess glücklich zu Ende gegangen ist. Im Einzelnen berichtet hierzu unser Beitrag zur Fahrgastschiffahrt.

Leider ist die Schifffahrt unter deutscher Flagge im Berichtszeitraum weiter zurückgegangen. Die Dienststelle Schiffssicherheit wird ihren Beitrag leisten, trotzdem einen modernen und effizienten Flaggenstaatservice vorzuhalten.

Eine interessante und kurzweilige Lektüre wünscht Ihnen,



Ulrich Schmidt

– Leiter der Dienststelle Schiffssicherheit –

Sichere, geschützte und effiziente Schifffahrt auf sauberen Meeren – die Dienststelle Schiffssicherheit

© Kirk-Williams / BG Verkehr



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 und digitale Infrastruktur, 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 Dienststelle Schiffssicherheit ist Teil der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr) und untersteht der Aufsicht der Bundesministerien für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 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.

Besichtiger 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 Besichtiger der Dienststelle Schiffssicherheit kommen aus der Praxis der Seeschifffahrt und sind erfahrene Kapitäne und Ingenieure. Bevor sie als Besichtiger eingesetzt werden, absolvieren sie eine 15monatige Ausbildung zum Flaggenstaatbesichtiger, ILO-Inspektor und Hafenstaatbesichtiger.

Maritime Sicherheit unter deutscher Flagge

Umsetzung von Übereinkommen zu Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz



© Kirk Williams / BG Verkehr

Als zuständige Schiffssicherheitsbehörde nimmt die Dienststelle im Auftrag des Bundes die Kontrolle von Schiffen durch den Hafenstaat wahr.

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. 2013 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 BMVI bei der Vertretung Deutschlands in der IMO.

Lesen Sie hierzu Näheres in dem Kapitel „Bericht aus der IMO“ auf S. 28.

SOLAS

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

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

Die Dienststelle Schiffssicherheit 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)

- ▶ Registro Italiano Navale (RINA)
- ▶ Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)

* Fusion zum 12.09.2013

Im Rahmen ihrer Aufgaben überwacht die DS weiterhin die Einhaltung der Bestimmungen des Übereinkommens über die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsschiffen (HSC-Code = International Code of Safety for High-Speed Craft), des Internationalen Codes für die Beförderung von Schüttgut über See (IMSBC-Code = International Maritime Solid Bulk Cargoes Code), des Internationalen Codes über die Sicherheit von Spezialschiffen (SPS-Code) sowie des Codes für den Bau und die Ausrüstung beweglicher Offshore-Bohrplattformen (MODU-Code).

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 (Recognized Organizations) 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 BMVI.

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

MARPOL

Die DS begleitet und unterstützt das BMVI beim Umweltausschuss der IMO, dem Marine Environment Protection Committee (MEPC) 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“.

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

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

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 BMVI 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.

ILO-Seearbeitsübereinkommen

Die DS hat umfassend an der Erarbeitung der Gesetze und Verordnungen zur Umsetzung des Übereinkommens in deutsches Recht mitgewirkt.

Weitere völkerrechtliche Übereinkommen

Darüber hinaus überwacht die DS nach dem Seeaufgabengesetz bzw. der Gefahrgutverordnung See noch die Umsetzung folgender internationaler Übereinkommen für die Bundesrepublik Deutschland:

- ▶ 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:

- ▶ Erstüberprüfung (initial inspection)
- ▶ Gründlichere Überprüfung (more detailed inspection)
- ▶ Wiederkehrende Überprüfung (periodical inspection)
- ▶ Erweiterte Überprüfung (expanded inspection)
- ▶ Festhaltung - mit Nachbesichtigung (detention)
- ▶ Verbot der Ausübung eines Betriebes (operation prevention)

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 BMVI 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.

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. Sie unterhält Vereinbarungen mit anerkannten Klassen über die Durchführung von Besichtigungen für international vorgeschriebene Zeugnisse.

Schiffsausrüstungsrichtlinie

RL 96/98/EG

Die DS führt die Aufgaben der Zulassung von Rettungsmitteln, Brandschutzausrüstung und Ausrüstung für den maritimen Umweltschutz als eine in der Bundesrepublik Deutschland benannte Stelle nach dieser Richtlinie mit folgenden Ergänzungen aus:

- ▶ 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 EG-Richtlinien

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

- ▶ Richtlinie über besondere Stabilitätsanforderungen für Ro-Ro-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 2001/96/EG
- ▶ Asbestrichtlinie 83/477/EWG
- ▶ Sicherheitsrichtlinie Fischereifahrzeuge RL 97/70/EG
- ▶ Richtlinie 2009/20/EG über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen

Nationale Vorschriften

Richtlinien nach § 6 Schiffssicherheitsverordnung

Die Dienststelle Schiffssicherheit erarbeitet ggf. Richtlinien nach § 6 Schiffssicherheitsverordnung 1998 für dort aufgelistete Schiffe, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen, sofern sie nicht internationalen Schiffssicherheitsregelungen im Sinne des Schiffssicherheitsgesetzes unterliegen. Die Richtlinien dienen der Konkretisierung der Anforderungen an die Sicherheit dieser Schiffe.

- ▶ Nationale Fahrgastschiffsrichtlinie und Richtlinie für Binnenschiffe: Die Dienststelle Schiffssicherheit überwacht die Einhaltung der Richtlinien und macht gegebenenfalls Vorschläge für deren Fortentwicklung.
- ▶ Sicherheitsrichtlinie für Traditionsschiffe: Die Dienststelle Schiffssicherheit 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.
- ▶ Sportboote: Die Dienststelle Schiffssicherheit überwacht die Einhaltung der für gewerblich genutzte Sportfahrzeuge geltenden Vorschriften der Seesportbootverordnung und führt Besichtigungen durch.
- ▶ Richtlinie für Fischereifahrzeuge bis 24 m Länge: Die DS überwacht die Einhaltung der Richtlinie und macht gegebenenfalls Vorschläge für deren Fortentwicklung.

Dampfkesselrichtlinie

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

Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV)

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

Seediensttauglichkeitsverordnung

Der Seeärztliche Dienst der Dienststelle Schiffssicherheit 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 BMVI und BMAS in allen schiffahrtsmedizinischen Fragen und nimmt in diesem Zusammenhang an Sitzungen nationaler und internationaler Organisationen teil.

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 Eignung zur Beförderung verflüssigter Gase als Massengut (IGC- bzw. GC-Code) ▶ Zulassung nach internationalem Code für den Transport von Schüttgut über See (IMSBC-Code)
ISM-Code	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dokument über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (DOC) ▶ Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (SMC)
MLC	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Seearbeitszeugnis
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 ▶ Internationales Zeugnis über die Energieeffizienz (IEE)
AFS-Übereinkommen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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 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 ▶ geändert durch: Richtlinie 2012/35/EU
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

Nationale Fahrgastschiffsrichtlinie

Neue Standards für Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt



© Wikimedia Commons / Ein Dahmer

Die neue Richtlinie ist vor allem für die küstennahe Ausflugsschiffahrt von Bedeutung.

Am 1. September 2013 ist die Neufassung der Nationalen Fahrgastschiffsrichtlinie in Kraft getreten. Das neue Regelwerk modernisiert die seit dem 1. Januar 2000 für Fahrgastschiffe in der Inlandfahrt geltenden Vorschriften und trägt zugleich den aktuellen europäischen Vorgaben Rechnung.

Die Richtlinie ersetzt die bisher in der Richtlinie für den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb von Fahrgastschiffen in der Seefahrt (Fahrgastschiffsrichtlinie) vom 16. September 1999 enthaltenen Vorschriften für Fahrgastschiffe in der nationalen Fahrt sowie für Bäderboote und Sportanglerfahrzeuge.

Von Bedeutung ist die Richtlinie vor allen Dingen für Schiffe in der küstennahen Ausflugsschiffahrt. Die hier verkehrenden Schiffe sind häufig kleinere Fahrzeuge älteren Baujahrs, die von den harmonisierten europäischen Sicherheitsvorschriften nicht oder nur zum Teil erfasst werden.

Was ändert sich?

Die neue Richtlinie unterscheidet sich nicht grundsätzlich von der bisherigen Vorschrift. Wie bisher schon gilt der Grundsatz, dass die Sicherheitsanforderungen der Richtlinie 2009/45/EG auch für die Schiffe im Anwendungsbereich der Nationalen Fahrgastschiffsrichtlinie entsprechend anzuwenden sind.

Neu ist unter anderem, dass die nach europäischem Recht bisher nur für neue Schiffe anwendbaren Regeln des internationalen Freibordübereinkommens nun auch für vorhandene Schiffe gelten. Es gibt aber Ausnahmen. Insbesondere bleiben den Ausflugsschiffen die großen rechteckigen Salonfenster erhalten, wenn Scheiben aus besonders festem Verbundglas eingesetzt werden. So wird die Lecksicherheit der Schiffe erhöht, ohne den Komfort der Fahrgäste zu beeinträchtigen.

Verbessert wird auch der bauliche Brandschutz. Bis Mitte 2014 müssen automatische Feuerlöschanlagen in den Unterkünften

und Wirtschaftsräumen installiert werden. Schiffe im Tagesausflugsverkehr können auch nicht automatisch auslösende Anlagen vorsehen. Eine individuelle Planung für jedes Schiff stellt sicher, dass eine gleichwertige Sicherheit gewährleistet ist.

Zeugniserteilung

Die Dienststelle Schiffssicherheit erteilt ein Sicherheitszeugnis für Fahrgastschiffe, wenn eine Besichtigung die Übereinstimmung mit den anwendbaren Vorschriften dieser Richtlinie ergeben hat. Das Zeugnis muss an Bord der Schiffe mitgeführt werden.

Übersicht zum Bestand der Fahrgastschiffe

Schiffsgattung	unter deutscher Flagge		davon im ISR		unter fremder Flagge	
	Anzahl	BRZ	Anzahl	BRZ	Anzahl	BRZ
Fahrgastschiffe mit Kabinen	2	22.638	1	22.496	4	145.663
Fahrgastschiffe ohne Kabinen	73	24.653	1	829	1	76.998
Sportangelfahrzeuge u.ä	14	2.481	–	–	–	–
Fahrgastschiffe insgesamt	89	49.772	2	23.325	5	222.661

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Stand 31.05.2014

Internationales Sicherheitsmanagement (ISM)

Dienststelle Schiffssicherheit berät und unterstützt die Reedereien



© Wikimedia Commons / An-d

Die Unternehmen müssen nachweisen können, dass sie ihre Schiffe gemäß den Anforderungen des ISM-Codes betreiben.

Die Dienststelle Schiffssicherheit ist zuständig für die Überwachung der Umsetzung des ISM-Codes auf Schiffen unter deutscher Flagge und den Unternehmen, die die Schiffe betreiben. Schiffe, die dem ISM-Code auf Grund SOLAS Kapitel IX oder der Verordnung (EG) 336/2006 unterliegen, sind verpflichtet, ein Zeugnis über die Organisation von Sicherheitsmaßnahmen (Safety Management Certificate = SMC) mitzuführen. Die verantwortlichen Unternehmen müssen für den Betrieb ihrer Schiffe ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (Document of Compliance = DOC) nachweisen. Mit SMC und DOC wird nachgewiesen, dass die Anforderungen des ISM-Codes im Landbetrieb und auf den Schiffen eingehalten werden.

Zertifizierung

Zum Ende des Jahres 2013 waren 116 Unternehmen nach dem ISM-Code zertifiziert und im Besitz eines Document of Compliance. Die Anzahl der Schiffe mit einem gültigen Safety Management Certificate hat sich von 431 Schiffen zum Ende 2012 auf aktuell 373 Schiffe reduziert.

Übersicht über die Anzahl gültiger Zeugnisse, Stand 31. Dezember 2013

	Gesamt	davon international	davon national
Unternehmen (DOC)	116	77	39
Schiffe (SMC), davon	373	309	64
anderes Frachtschiff	265	260	5
Chemikaliertankschiff	3	3	–
Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrgastschiff	1	–	1
Fahrgastschiff	71	21	50
Gastankschiff	2	2	–
Massengutschiff	1	1	–
Öl-/ Chemikaliertankschiff	8	8	–
Öltankschiff	15	14	1
Traditionsschiff	7	–	7

Überprüfung von Unternehmen und Schiffen im Jahr 2013

Unternehmen	Gesamt	Pre	Initial	Annual	Renewal	
Gesamt	116	2	4	87	23	
durchgeführt von der Dienststelle Schiffssicherheit	54	1	–	36	14	
begleitet von der Dienststelle Schiffssicherheit	36	–	1	28	7	
Schiffe	Gesamt	Pre	Initial	Intermediate	Renewal	Additional
Gesamt	147	15	20	61	43	8
durchgeführt von der Dienststelle Schiffssicherheit	33	4	6	4	10	2
begleitet von der Dienststelle Schiffssicherheit	20	1	4	8	7	–

Auditierung

Im vergangenen Jahr haben Auditoren der Dienststelle Schiffssicherheit von den insgesamt 116 stattgefundenen Audits in Unternehmen 54 selbst durchgeführt und 36 Audits begleitet. An Bord der Schiffe fanden insgesamt 147 Audits statt, von denen 33 Überprüfungen von Auditoren der Dienststelle Schiffssicherheit selbst durchgeführt und 20 begleitet wurden. Durch Teilnahme an Überprüfungen, die durch die anerkannten Organisationen (ROs) durchgeführt werden, wird sowohl die Umsetzung seitens der Reederei als auch der Zertifizierungs- und Überwachungsprozess der RO überprüft.

Die Anzahl der festgestellten Abweichungen von den Anforderungen (Non-Conformities) im Rahmen von Überprüfungen im Unternehmen ist im Vergleich zum Vorjahr konstant geblieben. Erfreulicherweise haben die im Rahmen von Schiffsaudits festgestellten Abweichungen um zwei Drittel abgenommen. Die meisten Abweichungen bei den Überprüfungen in Unternehmen und auf Schiffen wurden in den Bereichen „Berichte über und Analyse von Unfällen, gefährlichen Vorkommnissen und Fälle der Nichteinhaltung einschlägiger Vorschriften“ sowie „Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung“ festgestellt.

Für die festgestellten Abweichungen wurden entsprechende Maßnahmen und Fristen zur Abstellung festgelegt.

Auswertung der Hafenstaatkontrollen

Weitere Überwachungsmaßnahmen sind die monatliche Auswertung der Hafenstaatkontrollen 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.

Im vergangenen Jahr hat die Anzahl an Festhaltungen von Schiffen unter deutscher Flagge im Vergleich zum Vorjahr abgenommen. Resultierend aus den Festhaltungen wurden ergänzende Maßnahmen wie z.B. Besichtigungen und ISM-Audits durchgeführt, um die Beseitigung der Mängel sicherzustellen.

Abweichungen (Non Conformities) in Sicherheitsmanagementsystemen

Bereich	Unternehmen Anzahl der festgestellten Abweichungen	Schiffe Anzahl der festgestellten Abweichungen
Zielsetzung des Unternehmens	3	6
Verantwortung und Weisungsbefugnisse im Unternehmen	2	–
Personal	2	–
Betriebsabläufe an Bord	1	3
Vorbereitung auf Notfallsituationen	–	5
Bericht und Analyse von Unfällen usw.	5	6
Wartung und Instandhaltung	4	17
Dokumentation	2	2
Interne Überwachung und Überprüfung	2	–



Die Auswertung der Hafenstaatkontrollen und Besichtigungen durch die Klassifikationsgesellschaften liefert wichtige Informationen.

Service

Die Dienststelle Schiffssicherheit unterstützt die Reedereien bei der fortlaufenden Umsetzung der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme. Neben einer individuellen Beratung werden die Reedereien regelmäßig über gesetzliche Änderungen und zu beachtende Anforderungen informiert. Sämtliche Rundschreiben stehen auf der Homepage www.deutsche-flagge.de zum Download bereit.

www.deutsche-flagge.de

Ausbildungs- und Überwachungsstelle für Sicherheitslehrgänge

Dienststelle Schiffssicherheit sichert Qualität der Ausbildung



© Kirk Williams / BG Verkehr

Damit jeder Handgriff sitzt, werden die Übungen mit dem Rettungsboot in regelmäßigen Abständen wiederholt.

Die Arbeit der Ausbildungs- und Überwachungsstelle hat sich im Jahr 2013 gezielt auf die weitere Umsetzung der Anforderungen der Manila Amendments fokussiert. In den verschiedensten Gesprächen und Beratungen mit den Kursanbietern konnten wir erreichen, dass per September alle Kursanbieter der Erstausbildung auch umfangreich die dazugehörigen Auffrischungslehrgänge anbieten können. Es wurde außerdem noch ein zusätzlicher Kursanbieter nur für Auffrischkurse in Cuxhaven zugelassen. Weitere Interessenten werden bis zu einer möglichen Zulassung durch uns intensiv begleitet.

Vorschriften angepasst

Mit den bereits 2012 gemachten Erfahrungen bei der Umsetzung der Verwaltungsvorschriften vom 1. Februar 2012 wurden seitens der Dienststelle in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) geeignete Korrekturen der Vorschriften vorgenommen, um die erforderlichen Eingangsvoraussetzungen für die Teilnahme an den Kursen praktikabler und unbürokratischer zu gestalten. So wird in der Erstausbildung zum Rettungsbootsmann für Überlebensfahr-

zeuge und Bereitschaftsboote – ausgenommen schnelle Bereitschaftsboote – die erforderliche Fahrzeit von sechs Monaten neu so definiert, dass diese sechs Monate in den letzten fünf Jahren erbracht werden müssen. Ist dies nicht machbar, gerade bei Seeleuten die längere Zeit an Land gearbeitet haben, reichen auch zwölf Monate Fahrzeit über einen beliebig langen Zeitraum aus.

Bei der Zulassung zu den Zwei-Tages-Auffrischkursen in Basic Safety haben wir die Eingrenzung der Fahrzeit auf Schiffen, die SOLAS unterliegen, aufgehoben und es wird nun die Fahrzeit auf allen Seeschiffen anerkannt. Ausgenommen von dieser Regelung werden Schüler und Studenten, die eine vorgeschriebene praktische Ausbildung und Seefahrtzeit gemäß Schiffsoffiziers-Ausbildungsverordnung (zukünftig See-Befähigungsverordnung) glaubhaft machen können, um zu einer Abschlussprüfung (Nautik / Schiffsbetriebstechnik) zugelassen werden zu dürfen. Auch diese erfüllen die erforderlichen Voraussetzungen für die Teilnahme an den Zwei-Tages-Auffrischkursen in Basic Safety. Diese Änderungen sind am 1. Juli 2013 in Kraft gesetzt worden.

Unter intensiven Bemühungen aller Beteiligten konnten wir erreichen, dass die neu geschaffene Ausbildungsstelle im MARIKO Leer erhebliche Fortschritte in der Qualität ihrer Ausbildung gemacht hat. Das betrifft sowohl die sächliche Ausrüstung als auch die personelle Besetzung der Trainerfunktionen.

Handbuch liegt vor

Ein weiterer Meilenstein war die Fertigstellung des von uns überarbeiteten Handbuches für die Ausbildung im Schiffsicherungsdienst in deutscher und englischer Sprache. Das Handbuch kann im Buchhandel erworben werden und ist Pflichtlektüre bei unseren Kursanbietern.

Am 17. Dezember 2013 fand im AFZ Rostock das Jahrestreffen aller Kursanbieter statt. Inhaltliche Schwerpunkte waren die Analyse geleisteter Arbeit sowie der Erfahrungsaustausch der verantwortlichen Leiter und Trainer. Zusätzlich gab es Vorträge zu den Themen „Brandbekämpfung auf See“ und „Neue Erkenntnisse für die Seefahrt“.

Die Kontaktdaten der verschiedenen Kursanbieter werden ständig aktuell auf unserer Internetseite für jeden Interessierten veröffentlicht.

Prüfungen im Jahr 2013

Zum Tätigkeitsfeld der Ausbildungs- und Überwachungsstelle gehört auch die Abnahme der einzelnen Prüfungen durch die Besichtigter der Dienststelle. Im Jahr 2013 nahmen 1.856 Seeleute an den verschiedenen Sicherheitslehrgängen erfolgreich teil. Dies ist gegenüber 2012 eine Steigerung von 2,5 Prozent.

Seearbeitsgesetz

Umsetzung unter deutscher Flagge



© Kirk Williams / BG Verkehr

Auf einem Schiff, dass mit mehr als zehn Seeleuten besetzt sein muss, ist ein qualifizierter Schiffskoch vorgeschrieben.

Am 1. August 2013 ist das Gesetz zur Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens 2006 der Internationalen Arbeitsorganisation (Seearbeitsgesetz) in Kraft getreten. Mit dem neuen Gesetz wurde das Seemannsgesetz aus dem Jahre 1957 abgelöst.

Im Seearbeitsgesetz sind umfassende und verbindliche Regelungen zur Erfüllung und Durchsetzung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Besatzungsmitglieder verankert. So müssen Schiffe unter deutscher Flagge regelmäßig (mindestens alle drei Jahre) im Rahmen der Flaggenstaatkontrolle von der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr überprüft werden, um sicherzustellen, dass die Anforderungen aus dem Seearbeitsgesetz eingehalten werden. Zusätzlich erteilt die Dienststelle Schiffssicherheit das Seearbeitszeugnis und die Seearbeits-Konformitätserklärung, die auf Schiffen in der internationalen Fahrt mit einer Bruttoreaumzahl von 500 oder mehr verpflichtend mitzuführen sind. Für Fischereifahrzeuge, die dem § 133 des Seearbeitsgesetzes unterliegen, wird anstelle des Seearbeitszeugnisses ein Fischereiarbeitszeugnis ausgestellt.

Inspektoren

Für die Aufgaben der Flaggenstaatkontrolle wurden 31 Besichtigter der Dienststelle Schiffssicherheit im Rahmen von mehrtägigen Seminaren zu Inspektoren ausgebildet. Die Inspektoren

verfügen über die erforderliche Befähigung und Ausbildung und führen die seearbeitsrechtlichen Überprüfungen an Bord der Schiffe durch.

Anerkannte Organisationen

Die Dienststelle Schiffssicherheit kann eine nach der Verordnung (EG) Nr. 391/2009 anerkannte Organisation zur Durchführung von seearbeitsrechtlichen Überprüfungen ermächtigen. Reeder können entsprechend autorisierte anerkannte Organisationen mit der Durchführung von Überprüfungen auf den Schiffen beauftragen, die ein Seearbeitszeugnis benötigen.

Überprüfungen und Zertifizierungen

Im Jahr 2013 wurden

- ▶ 304 Überprüfungen durchgeführt
- ▶ 253 Seearbeitszeugnisse erteilt
- ▶ 5 Fischereiarbeitszeugnisse erteilt.

Bezogen auf die Schiffstypen liegen Frachtschiffe mit 91 Prozent der ausgestellten Zeugnisse an der Spitze, auf Tank- und Massengutschiffe entfallen fünf Prozent, auf Fahrgastschiffe und Ro-Ro-Fahrgastschiffe vier Prozent.

Mängel

Im Berichtszeitraum stellten die Inspektoren 141 Mängel fest. Mehr als die Hälfte bezieht sich auf die Beschäftigungsbedingungen, einschließlich der Arbeits- und Ruhezeiten. Die Tabelle zeigt die Aufteilung der Mängel auf die einzelnen Arbeits- und Lebensbedingungen.

Die Inspektoren dokumentieren die Mängel in den Überprüfungsberichten, und legen Maßnahmen und Fristen zu deren Abstellung fest.

Aufteilung der festgestellten Mängel

Inhalt	Mängel in Prozent
Beschäftigungsbedingungen einschließlich Arbeits- und Ruhezeiten	56
Verpflegung einschließlich Bedienung	12
Beschwerdeverfahren	9
Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen	8
Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit, medizinische und soziale Betreuung	8
Mindestanforderungen für die Arbeit von Besatzungsmitgliedern auf Schiffen	7

Im Jahr 2013 wurden neun Beschwerden bei der Dienststelle Schiffssicherheit eingereicht und überprüft. Im Fall von festgestellten Verstößen gegen Arbeits- und Lebensbedingungen wurden geeignete Abhilfemaßnahmen eingeleitet und umgesetzt.

Kommunikation

Die Dienststelle Schiffssicherheit hat die Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens auf Schiffen unter deutscher Flagge mit einer breit angelegten Informationskampagne begleitet. An zwei Informationsveranstaltungen zum Seearbeitsgesetz am 20. Februar und 5. März 2013 in Hamburg nahmen knapp 300 Interessierte teil. Dabei wurde der umfangreiche MLC-Leitfaden der Dienststelle vorgestellt, der durch einen Lebensmittelhygiene-Leitfaden ergänzt wurde.

In regelmäßigen Abständen informierte die Dienststelle in Rundmails und Zirkularen über den neuesten Stand der Einführung des Seearbeitsgesetzes. Alle Informationen der Dienststelle zum Seearbeitsrecht wurden auf deutsch und englisch veröffentlicht. Darüber hinaus hielten Mitarbeiter der Dienststelle bei verschiedenen Anlässen Vorträge zum neuen Seearbeitsrecht und berieten Reedereien auch vor Ort.

Die Pressemeldungen der Dienststelle zum Beginn der ersten seearbeitsrechtlichen Inspektionen in Deutschland, zum Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes und zur deutschen Ratifikation des Seearbeitsübereinkommens fanden in den maritimen Fachzeitschriften große Beachtung. Längere Fachbeiträge von Fachleuten der Dienststelle erschienen in den Zeitschriften „Schiff & Hafen“, „Deutsche Seeschifffahrt“ und „Kompass“.

Weitere Informationen finden Sie unter:

www.deutsche-flagge.de

Arbeitsvermittlung

Die Dienststelle Schiffssicherheit ist für die Zulassung von privaten Arbeitsvermittlungsdiensten für Seeleute (Vermittler) mit Sitz in Deutschland zuständig. Im Rahmen des Zulassungsverfahrens werden durch die Dienststelle Schiffssicherheit die notwendigen Voraussetzungen abgeprüft und dem Vermittler wird eine Bescheinigung erteilt.

Im Laufe des Jahres 2013 wurden für 53 Vermittler Bescheinigungen nach § 26 des Seearbeitsgesetzes ausgestellt.

Beschwerden

Die Dienststelle Schiffssicherheit hat auf Grundlage des § 128 Absatz 7 des Seearbeitsgesetzes sicherzustellen, dass Beschwerden von Besatzungsmitgliedern jederzeit entgegengenommen und untersucht werden.

Der Seeärztliche Dienst

Neue Aufgaben nach Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes



© Kirk Williams / BG Verkehr

Der Kapitän trägt die Verantwortung für die medizinische Versorgung, wenn kein Schiffsarzt an Bord ist.

Wer zur See fährt, ist im Notfall auf sich allein gestellt. Dies gilt besonders für Verletzungen oder Erkrankungen von Besatzungsmitgliedern, denn ein Schiffsarzt ist nach der Schiffsbesetzungsverordnung erst auf Schiffen mit einer Fahrtdauer von mehr als drei Tagen und mit 100 oder mehr Personen an Bord vorgeschrieben. Im Normalfall ist also kein Schiffsarzt an Bord und der Kapitän trägt die Verantwortung für die medizinische Versorgung.

Es ist daher wichtig, dass Seeleute keine Gesundheitsstörungen haben, die sich durch den Dienst auf See verschlimmern könnten oder die zur Seedienstuntauglichkeit führen könnten. Auch dürfen Krankheiten oder Verletzungen eines Besatzungsmitglieds auf keinen Fall die Gesundheit und Sicherheit anderer Personen an Bord oder die Schiffssicherheit gefährden. Wer auf einem Seeschiff arbeiten will, benötigt daher einen Nachweis darüber, dass er körperlich und psychisch für die Arbeit auf See geeignet ist – das Seediensttauglichkeitszeugnis.

Qualitätssicherung

Im Jahr 2013 wurden 18.367 Seediensttauglichkeitsuntersuchungen durch 64 vom Seeärztlichen Dienst zugelassene Fachärzte (davon acht im Ausland) an 37 Standorten (davon sechs im Ausland) durchgeführt. Am neuen Standort in Neuenkirchen in der Nähe von Cuxhaven wurden zwei Ärzte zugelassen.

Neben der Zulassung der Ärzte ist der Seeärztliche Dienst in Hamburg auch für die Qualitätssicherung zuständig. So führte er 2013 zahlreiche, teilweise zweitägige Seminare durch, bei denen alle zugelassenen Ärzte und das leitende Assistenzpersonal geschult wurden. Der thematische Schwerpunkt lag hierbei auf Änderungen der gesetzlichen Anforderungen an die Seediensttauglichkeit, die sich durch das Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes zum 1. August 2013 ergaben.

Zeugnis angepasst

Das deutsche Seediensttauglichkeitszeugnis wurde den Vorgaben des internationalen STCW-Übereinkommens angepasst und erhielt ein neues, fälschungssicheres Format. Seediensttauglichkeitszeugnisse, die dem internationalen STCW-Übereinkommen entsprechen, werden auf Schiffen unter deutscher Flagge anerkannt. Umgekehrt sind deutsche Seediensttauglichkeitszeugnisse jetzt auch auf Schiffen gültig, die nicht unter deutscher Flagge fahren.

Alle Ergebnisse deutscher Seediensttauglichkeitsuntersuchungen werden im Seediensttauglichkeitsverzeichnis erfasst. Dadurch sind bei der deutschen Seediensttauglichkeit Mehrfachuntersuchungen („Ärztehopping“) ausgeschlossen.

Das Küchen- und Bedienungspersonal wird nicht mehr bei der Seediensttauglichkeitsuntersuchung nach dem Infektionsschutzgesetz belehrt, sondern durch die Arbeitgeber (Reeder).

Röntgenuntersuchungen

Zum September 2013 ist die Röntgenuntersuchung der Lunge für alle Seeleute entfallen. Auswertungen des Seeärztlichen Dienstes von 89.096 Untersuchungen über einen Zeitraum von vier Jahren (2009-2012) ergaben 167 Fälle von Tuberkulose, davon 166 auf den Philippinen, ein Fall in Polen. Auf Grund dieses Ergebnisses und wegen des häufigen Auftretens von Tuberkulose auch auf Kiribati und in der Ukraine wird die Röntgenuntersuchung der Lunge bei kiribatischen, philippinischen und ukrainischen Seeleuten weiterhin gefordert.

Zu weiteren Änderungen bei den Seediensttauglichkeitsuntersuchungen wird es 2014 durch die Maritime-Medizin-Verordnung (MariMedV) kommen. Diese werden in erster Linie das Zulassungsverfahren für die Ärzte, die Untersuchungsinhalte und die Gebühren betreffen.

Deutsche Seediensttauglichkeitsuntersuchungen 2013

- ▶ 18.367 deutsche Seediensttauglichkeitsuntersuchungen (Vorjahr 20.079)
- ▶ davon 13.976 befahrene Seeleute (Vorjahr: 14.456) und 4.391 Neubewerber (Vorjahr 5.623)
- ▶ 16.784 männliche (91 Prozent), 1.583 weibliche Seeleute (9 Prozent)
- ▶ 13.249 Untersuchungen im Inland (Vorjahr 13.288)
- ▶ 5.118 im Ausland (Vorjahr 6.791). Der Schwerpunkt der Auslandsuntersuchungen lag mit fast 4.000 Seediensttauglichkeitsuntersuchungen weiterhin in Manila.

Insgesamt mussten 592 Seeleute (3,2 Prozent) als seedienstuntauglich beurteilt werden. Dieser Wert ist seit Jahren konstant (2012: 3,2 Prozent, 2011: 3,3 Prozent und 2010: 3,2 Prozent) und spiegelt die hohe Qualität der deutschen Seediensttauglichkeitsuntersuchungen wider.

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

Weniger Arbeit für den Widerspruchsausschuss

Im Jahr 2013 wurden zwölf Widersprüche aus dem Vorjahr übernommen und 16 neu erhoben. Sämtliche Widersprüche wurden dabei von befahrenen Seeleuten erhoben.

Der mit 2,7 Prozent aller für seedienstuntauglich erklärten Seeleute sehr geringe Anteil an Widersprüchen spricht für die hohe Akzeptanz der Beurteilungen durch den Seeärztlichen Dienst und die durch ihn zugelassenen Ärzte.

Untersuchung der Seelotsen

Auch für die Qualitätssicherung der 2013 insgesamt 403 durchgeführten Eignungsuntersuchungen von Seelotsen (im Vorjahr waren es 300) war der Seeärztliche Dienst verantwortlich. Die Nachuntersuchungen nahmen in der Regel hierfür zugelassene Ärzte vor, während die 82 Neubewerber weit überwiegend vom Seeärztlichen Dienst in Hamburg untersucht wurden.

Maritime Medizin: Grundsatzarbeit und Koordination

Der Seeärztliche Dienst ist im Seeaufgabengesetz als der zentrale Ansprechpartner für alle maritim-medizinischen Fragestellungen genannt. Seine Fachkompetenz wird unter anderem von den zuständigen Bundesministerien, der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, den Reedereien und nicht zuletzt von den Seeleuten genutzt.

Der Seeärztliche Dienst ist mit einer Vielzahl nationaler und internationaler Institutionen vernetzt, mit denen kontinuierlich Erfahrungen ausgetauscht und aktuelle Themen behandelt werden. Beispielsweise ist der Seeärztliche Dienst in der „Expertengruppe Verletztenversorgung des Havariekommandos“, der „Deutschen Gesellschaft für Maritime Medizin“ sowie der „International Maritime Health Association“ engagiert.

Mit Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes am 1. August 2013 wurden dem Seeärztlichen Dienst neue Aufgaben im Segment der Krankenfürsorge übertragen:

- ▶ Die Geschäftsführung des vom BMVI errichteten Ausschuss für die medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt. Der Seeärztliche Dienst nimmt an allen Sitzungen der Haupt- und Unterausschüsse teil.
- ▶ Bearbeitung von Anträgen der Reeder auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung der medizinischen Ausstattung, zum Beispiel dem Inhalt der Schiffsapotheke.
- ▶ Zulassung der Ausbildungsstätten für medizinische Wiederholungslehrgänge: Kapitäne und nautische Schiffsoffiziere müssen über eine Ausbildung verfügen, die eine angemessene medizinische Behandlung und Versorgung an Bord gewährleistet. Ausbildungsstätten, die hierfür medizinische Wiederholungslehrgänge anbieten, werden vom Seeärztlichen Dienst zugelassen. Die Qualität der Lehrgänge wird durch Evaluationen nach jedem Lehrgang und stichprobenartige Prüfungen gesichert.

Zertifizierung

Der Seeärztliche Dienst ist nach der internationalen Norm DIN EN ISO 9001 zertifiziert. Diese Zertifizierung stellt die hohe Qualität der Arbeit des Seeärztlichen Dienstes sicher.

Schutz der Meeresumwelt

Kontrollen an der Nord- und Ostseeküste



© Kirk Williams / BG Verkehr

Feeder geben in der Regel das Bilgenwasser in den Häfen ab, deswegen sind sie mit dem Bilgenwasser-Entöler nicht ausreichend vertraut.

Mängel nach MARPOL 73/78 Anlage I im Jahr 2013

- ▶ 1.267 Schiffe wurden im Berichtszeitraum insgesamt kontrolliert, davon 225 Schiffe an der Ostseeküste.
- ▶ 205 Mängel nach MARPOL 73/78 Anlage I wurden dabei festgestellt, davon 23 Mängel an der Ostseeküste.
- ▶ In drei Fällen musste ein Auslaufverbot wegen gravierender Verstöße gegen MARPOL 73/78 Anlage I erteilt werden.

Gründe für die Beanstandungen

Bei zu geringen Tankkapazitäten für die an Bord anfallenden Ölrückstände werden häufig die vorhandenen Bilgenwasserhaltetanks als zusätzliche Schlammtanks genutzt. Dadurch kommt es zu einer hochviskosen Verschlammung der Bilgenwasserhaltetanks und der zugehörigen Rohrleitungen. Aus diesem Grund musste bei 1,5 Prozent aller kontrollierten Schiffe eine Entsorgung und Reinigung der Ölschlamm tanks, Bilgen und Bilgewasserhaltetanks angewiesen werden.

Im Vergleich zu dem Berichtszeitraum 2012 ist die Anzahl der Mängel an den Bilgenwasser-Entöler n von 7,1 auf 10,2 Prozent gestiegen. Die Ursachen dafür waren die mangelnde Wartung und die Kontaminierung der Entöler 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 deswegen zum Beispiel die angeschlossene Bilgenpumpe festsetzt.

Der Prozentsatz der Mängel durch defekte 15ppm Ölgehalt-Messgeräte ist mit 10,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken (2012: 13,3 Prozent). Mängel an Entöleranlagen und 15ppm Ölgehalt-Messgeräten begründen in der Regel ein Auslaufverbot. Die häufigsten Ursachen für die Mängel waren blockierte Probenwasserleitungen und verschmutzte Messzellen.

Mängel bei der Dokumentation

Unverändert hoch ist der Prozentsatz von Mängeln in der MARPOL I Dokumentenführung (SOPEP-Plan, Öltagebuch) mit 21,5 bzw. 36,6 Prozent aller Mängel.

Die während der Hafenstaatenbesichtigungen kontrollierten Öltagebücher belegen, dass die geforderte Nachweise gemäß MARPOL 73/78, Anlage I, Regel 17 der durchgeführten Umpum-

operationen von Bilgenwasser und Ölschlamm durch das zuständige Bordpersonal ungenau oder nur unzureichend geführt werden. Dazu gehört auch die Entwässerung von Schlammtanks über offene Trichterstrecken, und das Verdampfen des Restwassers im beheizbaren Schlamm-Tank der Verbrennungsanlage. Dies führt zu Fehlmengen an Ölschlamm, was unter Umständen Sanktionen durch die Wasserschutzpolizei gegenüber der Schiffsleitung zur Folge hat. Eine exakte Nachweisführung ist also wichtig, um langwierige Untersuchungen und eventuelle Bußgelder zu vermeiden.

Der Anteil an Fehlern in IOPP - Zeugnissen hat sich mit 6,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr nicht nennenswert verändert (2012: 6,2 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 Ölgehalt-Messgeräte durch Neugeräte mit einer Zulassung nach MEPC.107(49).

Wie in den vergangenen Jahren wurde die Vollständigkeit der SOPEP-Unterlagen beanstandet: Anlass zu Kritik gaben fehlende

oder unvollständige Schiffsunterlagen und Hafen-Kontaktlisten, welche nach IMO- EntschlieÙung MEPC.54(32) in MARPOL 73/78 Anlage I, Regel 37 gefordert sind. Ebenfalls sehr oft wurden die Aktualisierungen der „Nationalen Kontaktlisten“ nicht erfasst, die alle drei Monate erscheinen.

Unerlaubte Lagerung von Ölschlamm

Auffällig sind mit 8,8 Prozent aller Mängel die Beanstandungen von Schlamm- und Bilgenlenzsystemen. Unter diese Mängel fallen unter anderem die unerlaubte Lagerung von Ölschlamm in Bilgewater-Haltetanks oder in sogenannten Kofferdämmen (void spaces) und die behördlich angeordnete Bilgen- und Tankreinigungen.

Die Ölschlamm-Verbrennungsanlagen (Incineratoren) fallen mit einem Anteil von 2,0 Prozent aller MARPOL Mängel nach Anlage I nicht ins Gewicht. Bemängelt wurden in diesem Bereich die mangelnden Kenntnisse im Umgang mit der Verbrennungsanlage und Wartungsfehler.

Schiffe mit MARPOL-1-Mängeln im Jahr 2013 an der Nord- und Ostseeküste

Art und Grund der Beanstandung	in Prozent
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Anzahl kontrollierter Schiffe: 1.267 ▶ festgestellte Mängel insgesamt: 205 	
Bilgenwasserentöler: mit Schlamm oder Öl zugesetzt, Filterwechsel notwendig, Materialschäden u.a	16
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	38
15 ppm-Anlage: defekte Magnetventile, Öllass/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	7
Verbrennungsanlage defekt ,illegale Anlagen an Bord	2
SOPEP: nicht geprüft, nicht vorhanden, nicht aktualisiert	22

Bericht aus der IMO

Diskussion über CO₂-Reduzierung geht weiter



© Kirk Williams / BG Verkehr

Der Meeresumweltschutz ist eine globale Aufgabe, die nur gemeinsam gelöst werden kann.

Bericht über die 65. Sitzung des Meeresumweltausschusses der IMO (MEPC)

Der Meeresumweltausschuss der IMO hat im Berichtsjahr 2013 einmal in London getagt, und zwar vom 13. - 17. Mai. Schwerpunkt der Tagesordnung waren auch weiterhin die Diskussion über Maßnahmen der internationalen Seeschifffahrt zur Reduzierung der CO₂ Emissionen. Nachdem bereits auf der 62. Sitzung mit dem neuen Kapitel 4 der Anlage VI die Vorschriften über den Energieeffizienz-Kennwert für neue Schiffe (EEDI) und den Schiffbetriebsplan zum Energieeffizienzmanagement für neue und auch vorhandene Schiffe (SEEMP) verabschiedet wurden, standen auf der darauf folgenden 63. Sitzung die Entscheidungen über die Reduzierung der Treibhausgase an. Hierzu gab es nach langen Debatten keinen Konsens, und somit wurden die Verhandlungen abermals verschoben. Hierüber hatten wir bereits umfangreich im Jahresbericht 2012 berichtet.

Der Hauptstreitpunkt hierbei war nach wie vor der Beitrag der Industriestaaten (Annex I Staaten nach dem Kyoto Protokoll) um die Entwicklungs- und Schwellenländer beim Aufbau einer energieeffizienten Handelsflotte mit modernen neuen Schiffen zu unterstützen. Die Arbeiten an einer entsprechenden Entschlieung konnten auch auf der 64. Sitzung nicht abgeschlossen

werden. Ein Ergebnis wurde aber auf der 65. Sitzung des MEPC im Mai 2013 erzielt.

Mit der Entschlieung

- ▶ MEPC.229(65) – promotion of technical co-operation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships

wurde ein politischer Konsens gefunden, welcher Entwicklungsländer beim zukünftigen Ausbau ihrer Schiffsflotte mit neuen energieeffiziente Schiffe durch einen entsprechenden Technologietransfer unterstützt.

Es folgt ein Überblick über weitere wesentliche Ergebnisse der 65. MEPC Sitzung im Berichtsjahr 2013:

Ballastwasserkonvention

Die internationale Ballastwasserkonvention von 2004 ist nach wie vor international noch nicht in Kraft. Zwar haben bis zum Ende des Berichtsjahres 38 Staaten die Konvention ratifiziert. Diese haben aber bisher nur 30,4 Prozent an Welthandelstonnage, so dass noch mindestens 4,6 Prozent an Tonnage fehlen, bis die für die internationale Inkraftsetzung notwendigen 35 Prozent

erreicht sind. Deutschland hat die Ballastwasserkonvention am 13. Juni 2013 ratifiziert.

Auf Initiative von Deutschland wurde auf der vorangegangenen 17. Sitzung des Unterausschusses BLG im Februar 2012 ein Vorschlag zur Überarbeitung der EntschlieÙung MEPC.175(58) eingebracht. Es geht darum, wie die Übermittlung von Daten zur Genehmigung von Ballastwasserbehandlungsanlagen verbessert werden kann, um eine besser Vergleichbarkeit der von der IMO genehmigten Anlagen zu gewährleisten.

Das Ergebnis dieser Arbeiten wurde angenommen mit der EntschlieÙung

- ▶ MEPC.228(65) – information reporting on type approved ballast water management systems

MARPOL, Anlage I

Im Anhang des IOPP Zeugnisses soll zukünftig nicht mehr die Leistungsangabe für die an Bord installierten Verbrennungsanlagen (Incineratoren) aufgeführt sein, da dieses sich aus der Baumusterprüfbescheinigung ergibt. Auch war es notwendig geworden, die Richtlinie der Prüfvorschriften für die Ölmonitore auf Tankschiffen um Bioölprodukte (Pflanzenöle) zu ergänzen, da diese jetzt vermehrt in Produktentankschiffen gefahren werden. Weiterhin bestand die Notwendigkeit, die EntschlieÙung MEPC.94(46) über den Code für die Sonderbesichtigungen von älteren Tankschiffen (ESP Code) mit dem Verweis auf den überarbeiteten ESP Code von 2011 zu aktualisieren.

Diese Änderungen wurden mit den drei nachfolgend genannten EntschlieÙungen durch das MEPC angenommen :

- ▶ Resolution MEPC.235(65) – Amendments to the annex of the protocol of 1978 relation to the international convention for the prevention of pollution from ships, 1973 (Amendments to form A and form B of supplements to the IOPP certificate under MARPOL annex I)
- ▶ Resolution MEPC.240(65) – 2013 Amendments to the revised guidelines and specifications for oil discharge monitoring and control systems for oil tankers (Resolution MEPC.108(49))
- ▶ Resolution MEPC.236(65) – Amendments to the condition assessment scheme under MARPOL annex I

Richtlinien zur Umsetzung des neuen Kapitels 4 der Anlage VI von MARPOL

Die zur Umsetzung des neuen Kapitels 4 der Anlage VI von MARPOL über die Energieeffizienz von Schiffen noch fehlenden Richtlinien über die Berechnung der EEDI Referenzlinien für Passagierschiffe mit einem nicht konventionellen Antrieb (Diesel-Elektrischer Antrieb), die Berechnung von EEDI Referenzlinien allgemein sowie die Richtlinien über die Besichtigungen und die Zertifizierung der Einhaltung der Vorgaben über die Energieeffizienz und die minimalen Anforderungen an die Maschinenleistung zum Nachweis der ausreichenden Manövrierfähigkeit des Schiffes wurden mit den nachfolgenden EntschlieÙungen vom MEPC angenommen.

- ▶ Resolution MEPC.231(65) – 2013 guidelines for calculation of reference lines for use with the energy efficiency design index (EEDI)
- ▶ Resolution MEPC.232(65) – 2013 interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions
- ▶ Resolution MEPC.233(65) – 2013 guidelines for calculation of reference lines for use with the energy efficiency design index (EEDI) for cruise passenger ships having non-conventional propulsion
- ▶ Resolution MEPC.234(65) – amendments to 2012 guidelines on survey and certification of the energy efficiency design index (EEDI) (Resolution MEPC.214(63)), as amended

Mit Blick auf die demnächst anstehende Einführungen des NOx Emissionsstandards Tier III für neue Schiffe mit Kiellegung ab dem 1. Januar 2016 wurden Richtlinien für den Einbau von neuen Motoren auf Schiffen erarbeitet, welche unter die Bestandschutzregelung fallen und damit von der Nachrüstung eines Abgasreinigungssystems befreit werden können. Dieses ist die nachfolgende EntschlieÙung:

- ▶ Resolution MEPC.230(65) – 2013 guidelines as required by regulation 13.2.2 of MARPOL annex VI in respect of non-identical replacement engines not required to meet the TIER III limit

RO Code

Die Vorlage des RO Codes für die Arbeiten der anerkannten Klassifikationsgesellschaften im Auftrag von Flaggenstaatsverwaltungen wurde vom MSC und vom MEPC angenommen. Für die Implementierung im MARPOL Übereinkommen waren auch entsprechende Änderungen der Anlage I und II notwendig. Hierzu wurden die folgenden beiden EntschlieÙungen angenommen.

- ▶ Resolution MEPC.237(65) – Adoption of the code for recognized organizations (RO code)
- ▶ Resolution MEPC.238(65) – Amendments to the annex of the protocol of 1978 relation to the international convention for the prevention of pollution from ships, 1973 (Amendments to MARPOL annexes I and II to make the RO code mandatory)

MARPOL Anlage V

Es wurde eine Änderung der Richtlinien zur Umsetzung der Anlage V (Schiffsmüll) vorgenommen. Die neue Kategorie „Elektroabfall“ wurde hierzu gemäß der nachfolgenden EntschlieÙung definiert und in den Richtlinien aufgenommen.

- ▶ Resolution MEPC.239(65) – Amendments to the 2012 guidelines for the implementation of MARPOL annex V

Einflaggung

Schwarz-rot-gold fährt auf den Weltmeeren immer seltener



© Kirk Williams / BG Verkehr

Die Tonnage unter deutscher Flagge sank 2013 um elf Prozent.

Deutsche Reedereien betreiben immer weniger Handelsschiffe mit der deutschen Flagge am Heck. Nachdem schon in den Vorjahren die Zahl der Seeschiffe unter schwarz-rot-gold immer weiter gesunken ist, setzte sich der Abwärtstrend auch im Jahr 2013 fort. Im Jahr 2013 waren 395 Handelsschiffe mit einer Bruttoreaumzahl von über 100 (ohne Seefischerei) unter deutscher Flagge registriert. Im Vergleich zu 2012 war das ein Rückgang von knapp 12 Prozent. Die Zahl der Trockenfrachter – im wesentlichen Containerschiffe – ging sogar um über 17 Prozent zurück. Bei den Tank- und Fahrgastschiffen gab es dagegen kaum Veränderungen.

Nicht nur die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge schrumpfte, sondern auch die Gesamttonnage. Hier betrug der Rückgang 11 Prozent auf nunmehr 11,82 Millionen BRZ. Erstmals seit Jahren konnte der Schiffsgrößenzuwachs die Abgänge durch Ausflaggungen bei der Gesamttonnage nicht mehr ausgleichen.

Umflaggung in andere europäische Länder

Den verstärkten Ausflaggungen standen nur vereinzelte Einflaggungen gegenüber. Das Einflaggungsmanagement der Dienststelle Schiffssicherheit wurde daher nur selten von den Reedereien genutzt. Zwar sehen die Beihilfe-Leitlinien der Europäischen Kommission vor, dass Reedereien mindestens 60 Prozent ihrer Flotte unter einer europäischen Flagge betreiben müssen, wenn sie weiterhin langfristig von einer Beihilfe wie der Tonnagesteuer profitieren wollen. Von dieser Vorgabe konnte aber die deutsche Flagge auch im Jahr 2013 kaum profitieren. Stattdessen flaggen deutsche Reeder immer mehr Schiffe von der Liberia- oder Antigua und Barbuda-Flagge zu europäischen

Flaggen wie Großbritannien, Gibraltar, Zypern, Luxemburg oder Madeira um.

Fischereiflotte wird kleiner

Düstere Wolken verdunkelten auch den Himmel über der Küstenfischerei. Die deutsche Fischereiflotte verringerte sich auch im Jahr 2013. Die nach wie vor hohe Zahl von über 1.500 Seefischerei-Fahrzeugen darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass die deutsche Flotte zu den zehn kleinsten in der Europäischen Union zählt. Den Großteil der Flotte - über 1.100 Fahrzeuge - macht die sogenannte „Kleine Küstenfischerei mit passivem Fanggerät“ aus. Damit wird die Fischerei mit Stellnetzen und Reusen an der Ostseeküste bezeichnet, die häufig durch Neben-erwerbsfischer betrieben wird. Bei den Haupterwerbsfishern bilden die Baumkurrenkutter mit rund 230 Einheiten das Rückrat der Fischereiflotte. Die Große Hochseefischerei wird dagegen nur noch mit einer einstelligen Zahl von Fahrzeugen ausgeübt. Erfreulich waren die guten Erlöse der Krabbenfischerei im Jahr 2013. Trotz durchschnittlicher Anlandemengen konnten die deutschen Krabbenfischer über 50 Millionen Euro erlösen.

Schiffahrtskrise hält weiter an

Eine wesentliche Ursache für den Rückgang der deutschen Flagge ist das nach wie vor schwierige Marktumfeld für die Seeschiffahrt. Die Schiffahrtskrise ging 2013 in das fünfte Jahr. Die Charter- und Frachtraten waren nach wie vor niedrig. Die Krise wurde noch dadurch verschärft, dass einige größere Reedereien neue Schiffe in Auftrag gaben und sich dadurch das Überangebot vor allem von Containerstellplätzen weiter vergrößerte. Weltweit

stieg die Menge an transportierter Ladung im vergangenen Jahr um drei bis fünf Prozent, die Transportkapazität auf Seeschiffen aber um zehn Prozent. Die Folge: Allein 2013 mussten rund 100 deutsche Schiffsfonds Insolvenz anmelden. Viele deutsche Reedereien versuchten, durch die Gründung von Gemeinschaftsunternehmen und gemeinsame Befrachtung Kosten zu senken.

Stiftung fördert Ausbildung mit 13 Millionen Euro

Im Jahr 2013 bewilligte der Bund insgesamt 67,5 Millionen Euro für Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten unter deutscher Flagge sowie zur Ausbildungsplatzförderung. Zusätzlich dazu zahlte die neu gegründete Stiftung „Schiffahrtsstandort Deutschland“ im Jahr 2013 insgesamt 13 Millionen Euro Ausbildungsförderung an die Antragsteller aus. Diese Stiftung finan-

ziert sich aus Ausfluggungsgebühren und Ablösebeträgen von Reedern, die keine seemännische Ausbildung an Bord ihrer Schiffe anbieten.

Internetportal www.deutsche-flagge.de ist online

Pünktlich zur 8. Nationalen Maritimen Konferenz in Kiel wurde das neue Internetportal www.deutsche-flagge.de online geschaltet. Die von der Dienststelle Schiffssicherheit initiierte Website bündelt behördenübergreifend alle wichtigen Informationen für den Betrieb eines Seeschiffes unter deutscher Flagge. Betreiber der Website sind das BMVI, das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie sowie die Dienststelle Schiffssicherheit. Für die Zukunft soll die Website komplett auch auf Englisch angeboten werden.

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

Schiffsgattung	Anzahl der Schiffe		Veränderung in Prozent	Tonnage (BRZ)		Veränderung in Prozent
	31.12.2012	31.12.2013		31.12.2012	31.12.2013	
Trockenfrachter	328	272	- 17,1	13.274.793	11.815.432	-11,0
Tankschiff (einschließlich Gas-, Chemikalien- und Produktentanker)	34	34	0,0	328.461	348.578	+6,1
Fahrgastschiffe	86	89	+3,5	49.236	50.484	+2,5
Handelschiffe insgesamt (ohne Seefischerei)	448	395	- 11,8	13.652.500	12.214.494	-10,5

Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Stand 31.12.2013

Die deutsche Fischereiflotte

Bereich	Fahrzeuge	BRZ	Personal
Große Hochseefischerei			
Universalfroster	4	8.399	122
Spezialfroster (Schwarmfischfänger)	4	26.423	112
Gesamt	8	34.822	234
Kutter- und Küstenfischerei			
Baumkurrenkutter	230	12.096	546
Kutter passive Fischerei (> 12m)	18	1.440	100
Sonstige	60	6.897	174
Gesamt	308	20.433	820
Kleine Küstenfischerei (<12 m Lüa)			
Muschelfahrzeuge	46	3.189	74
Gesamt Fischereiflotte	1.533	61.346	2.575

Quelle: Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, Stand 31.12.2013

Elektronische Schiffssicherheitszeugnisse

Einsatz moderner Informationstechnologie für die Seeschifffahrt



© Kirk Williams / BG Verkehr

Die elektronischen Zeugnisse können unabhängig vom Standort jederzeit auf einem Server „abgeholt“ werden.

Die DS arbeitete 2013 weiter an der Schaffung der technischen Voraussetzungen zur Erstellung elektronischer Zeugnisse und testete in einem eigens hergestellten Internetportal die Produktion verschiedener von ihr auszustellender Schiffssicherheitszeugnisse.

Ziel ist, dass die Nutzer, also die Reedereien, die Zeugnisse nicht mehr in Papierform per Post oder Kurier zugestellt bekommen, sondern nach Erhalt einer Zeugnis-ID das betreffende Zeugnis auf einem von der DS bereitgestellten Server im PDF-Format „abholen“. Dies würde Zeit und Geld sparen

Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Förderung der elektronischen Verwaltung (E-Government-Gesetz) im August 2013 wurde der rechtliche Rahmen für die Erteilung elektronischer Sicherheitszeugnisse zumindest in der nationalen Fahrt geschaffen. Die DS plant, mit einzelnen interessierten Reedereien hierzu einen Probetrieb ab 2015 aufzunehmen.

In der internationalen Fahrt werden noch immer Sicherheitszeugnisse in Papierform verlangt. Unter Beteiligung der DS wurden aber im Facilitation Committee der IMO im April 2013 „Interim Guidelines“ entwickelt, auf deren Grundlage zumindest der Ausdruck elektronischer Dokumente von den Hafenstaatskontrollbehörden der einzelnen Mitgliedsstaaten akzeptiert wer-

den müssen. Die DS ist weiter in einer durch das FAL-Committee gebildeten „Correspondence Group“ mit der Weiterentwicklung des Themas befasst und wird auch an der nächsten Sitzung des Facilitation Committees im September 2014 teilnehmen.

Prüf- und Zertifizierungsstelle

Sicherheit durch Qualität

© BG Verkehr



Die Prüfung von pyrotechnischen Seenotrettungsmitteln ist ein wichtiger Bestandteil der Arbeit.

Die Prüf- und Zertifizierungsstelle der Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft ist 1999 vom Bundesverkehrsministerium als damals einzige in Deutschland zuständige Stelle für die Bereiche Rettungsmittel, Brandschutzmaterialien und Brandschutzausrüstungen sowie Anlagen zur Verhütung der Meeresverschmutzung benannt worden. Sie hat von der EU-Kommission die Kennnummer „0736“ erhalten.

Die Prüf- und Zertifizierungsstelle ist außerdem dem Berufsgenossenschaftlichen Prüf- und Zertifizierungssystem DGUV Test (ehemals BG-Prüfzert) angeschlossen.

Datenbank der zugelassenen Schiffsausrüstung

Seit Februar 2002 ist im Internet eine laufend aktualisierte Datenbank einsehbar, in der alle nach EU-Richtlinie 96/98/EG zugelassenen Produkte gespeichert werden. Alle Interessierten können sich nach unproblematischer Registrierung über die zugelassenen Produkte ausführlich und kostenlos informieren. Unter anderem sind Hersteller, Produktinformationen, Zulassungsinformationen und zulassende Stelle ersichtlich. Zusätzlich können die Richtlinie selbst sowie alle bisher in Kraft getretenen Änderungen in englischer Sprache eingesehen werden. Dazu gehört auch der jeweils aktuellste Anhang A.1 mit allen Produkten, die auf den Schiffen eines Mitgliedsstaates entsprechend der oben genannten Richtlinie zugelassen sein müssen.

Kurzer Rückblick auf das Jahr 2013

Das Jahr 2013 war für die Prüf- und Zertifizierungsstelle der Dienststelle Schiffssicherheit ein besonders ereignisreiches und erfolgreiches Jahr:

- ▶ Prüfstelle für pyrotechnische Seenotrettungsmittel: Die Bundesanstalt für Materialprüfung (BAM) wurde auf ihren eigenen ausdrücklichen Wunsch von uns auditiert und ist als Unterauftragnehmer als Prüfstelle für pyrotechnische Seenotrettungsmittel anerkannt.
- ▶ Unterauftragnehmer: Herr Jan Hatecke steht als Unterauftragnehmer für Teilprüfungen von Rettungsmitteln zur Verfügung. Eine Überprüfung seines QM-Systems wurde im Dezember 2013 vorgenommen.
- ▶ Zusammenarbeit: Mit der MPA Dresden wurde ein Vertrag geschlossen, der es erlaubt, die bei den Produktionsstättenüberwachungen erstellten Berichte für die Zertifizierung der Hersteller zu nutzen.
- ▶ Brandversuchshäuser: Alle von Deutschland benannten Brandversuchshäuser sind im Mai 2013 in Bezug auf den FTP-Code 2010 überprüft worden. Das Ergebnis wurde an das BMVI zur Mitteilung an die IMO zwecks Ergänzung des nächsten FP1/ Circulars gemeldet.
- ▶ Audit: Die Prüf- und Zertifizierungsstelle wurde im Juni 2013 von der Marktüberwachungsstelle des Bundesamtes für Seeschifffahrt (BSH) und Hydrographie einem zweitägigen Audit unterzogen. Dadurch wurde die seit 1998 bestehende Kompetenz der Prüf- und Zertifizierungsstelle bestätigt.

Hafenstaatkontrolle

Kontrollen auf Einhaltung der Mindeststandards in der Seeschifffahrt



© BG Verkehr

Feuerlöschmanöver während der Überprüfung des Fahrgastsschiffes MUSICA.

Hafenstaatkontrollen leisten einen wichtigen Beitrag, die Schifffahrt sicherer und die Meere sauberer zu machen. Deutschland gehört zu den 14 Gründungsmitgliedern des Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU), die 1982 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 und digitale Infrastruktur 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.

Übereinkommen und Regelwerke

Seit einigen Jahrzehnten gibt es internationale Übereinkommen und Regelwerke, die unter anderem festlegen, wie die bauliche und technische Ausrüstung eines Schiffes beschaffen sein müs-

sen 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.

Die 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 technischen Mindeststandards sind über zahlreiche Übereinkommen spezifiziert. Die Standards zum Schutz der Meeresumwelt sind überwiegend in den verschiedenen Kapiteln des MARPOL-Übereinkommens und des AFS-Übereinkommens festgesetzt. Seeleute benötigen eine tiefgehende und umfangreiche Ausbildung, damit sie ihre vielfältigen Aufgaben sicher und

fachmännisch erfüllen können. Die dazu erforderlichen Ausbildungsabschnitte sind im STCW-Übereinkommen festgelegt. Die Arbeits- und Lebensbedingungen sind über viele Einzelübereinkommen der ILO geregelt. Diese einzelnen Konventionen sind in der MLC (Maritime Labour Convention) zusammengefasst.

Die Hafenstaatkontrolle überprüft ab dem 16. August 2014 Schiffe unter ausländischer Flagge in deutschen Häfen auf Einhaltung dieser Mindeststandards. Mit der MLC 2006 wurde die internationale Schiffssicherheit neben den Abkommen SOLAS, STCW und MARPOL auf eine vierte Säule zu den Lebens- und Arbeitsbedingungen gestellt. Mit den Hafenstaatkontrollen wird sichergestellt, dass Schiffe den Anforderungen dieser internationalen Übereinkommen hinsichtlich Sicherheit, Meeresumweltschutz, Ausbildung der Seeleute sowie den Lebens- und Arbeitsbedingungen auf Schiffen 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. Die Ergebnisse dieser vorrangigen Zuständigkeit erfüllen nicht immer die berechtigten hohen Erwartungen der Hafenstaaten an den Zustand von einigen Schiffen, Besatzungen und der Ladung.

Als überaus wirksame weitere Kontrollinstanz dient die staatliche Hafenstaatkontrolle, die man darum 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 erfüllt werden.

Zusammenschlüsse zur Durchführung der Hafenstaatkontrollen

Bis zum Jahr 2013 hatten 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 Durchführung und Harmonisierung der Hafenstaatkontrollen. Die wichtigsten Zusammenschlüsse neben dem Paris MoU sind

- ▶ Tokyo MOU Asia Pacific Region – www.tokyo-mou.org
- ▶ Caribbean Memorandum of Understanding – www.caribbeanmou.org
Viña del Mar Agreement Latin American Region
<http://200.45.69.62/>
- ▶ Indian Ocean Memorandum of Understanding – www.iomou.org
- ▶ Black Sea MOU – www.bsmou.org
- ▶ Riyadh MoU – www.riyadhmo.org

- ▶ Mediterranean MoU – www.medmou.org
- ▶ Abuja MoU – www.abujamou.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

Die Risikofaktoren werden von der Hafenstaatkontrolldatenbank THETIS tagesaktuell errechnet und stehen zur Verfügung. Die gemeinsame Datenbank THETIS wurde von der EMSA (European Maritime Safety Agency) in Lissabon in Zusammenarbeit mit Paris MoU erstellt und wird auch weiterhin von der EMSA weiterentwickelt und gepflegt. Die Datenbank bildet das Herz der Hafenstaatkontrolle.

Das höchste Risiko bilden 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 seltener 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 weniger häufig kontrolliert als andere Schiffe.

Auf der nächsten Seite finden Sie eine alphabetische Liste der Flaggenstaaten mit sehr gutem Standard.

Flaggenstaaten mit sehr gutem Standard

Alphabetische Liste	
Antigua and Barbuda	Japan
Bahamas	Lettland
Bermuda (UK)	Liberia
Cayman Islands (UK)	Luxemburg
Zypern	Isle of Man (UK)
China	Marshall Islands
Dänemark	Malta
Estland	Niederlande
Finland	Norwegen
Färöer (DK)	Panama
Frankreich	Polen
Deutschland	Republik Korea
Gibraltar (UK)	Russische Föderation
Griechenland	Singapur
Großbritannien	Spanien
Hongkong	Schweden
Irland	USA

Ablauf der Kontrollen

Jede Hafenstaatkontrolle wird nach einem harmonisierten Verfahren mit festgelegten Kriterien durchgeführt. Die Auswahl des Schiffes erfolgt über die gemeinsame Datenbank THETIS. Zur Vorbereitung der Kontrolle werden auch Informationen aus weiteren Datenbanken (von anderen Memoranden, Klassifikationsgesellschaften, EQUASIS, SeaWeb) konsultiert.

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 2013 wurden

- ▶ 635 Zwischenfallmeldungen bearbeitet
- ▶ 318 Einträge in die PSC Datenbank THETIS getätigt, die das jeweilige Schiff für eine Kontrolle heraushebt

Meldungen von anderen Stellen

- ▶ 404 Wasserschutzpolizei
- ▶ 105 Verkehrszentralen
- ▶ 71 Maritimes Lagezentrum
- ▶ 29 Hafenbehörden, Agenturen, Besatzungen
- ▶ 13 PSC Datenbank THETIS
- ▶ 8 Mitgliedsstaaten Paris MoU

Die Hafenstaatkontrolleure 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 Hafenstaatkontrolle mit Festhaltung
- ▶ Durchführung einer Hafenstaatkontrolle 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 Hafenstaatkontrolle in einem der nachfolgenden Häfen im Bereich des Paris MoU aus. Mit einem gut eingespielten Bereitschaftsdienst (24/7) kann die Hafenstaatkontrolle 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. Einige 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 schwerwiegenden Verstößen gegen die Anforderungen der internationalen Übereinkommen und Gefährdung von Umwelt und/oder der Besatzung verhängt der Kontrolleur ein Auslaufverbot. Dem Reeder wird damit Gelegenheit gegeben, die Mängel vor dem 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 Hafenstaaten die Abstellung überprüfen.

Aufteilung und Anzahl der Mängel

Bereich	Anzahl	in Prozent
Safety of Navigation	6.861	13,98
Fire Safety	6.657	13,57
Working and Living Conditions	4.579	9,33
Life saving appliances	4.526	9,22
Certification/Documentation	3.069	6,25
ISM	1.821	3,71
Nautical Publications	1.432	2,92
Charts	1.401	2,85
Fire Doors	1.106	2,25
Oil record book	753	1,53

Hafenstaatkontrollen im Paris MoU und in deutschen Häfen

Im Jahr 2013 wurden

- ▶ 1.330* Kontrollen durchgeführt (Vorjahr 1.208.)
- ▶ etwa die Hälfte der Schiffe wiesen Mängel auf
- ▶ 33 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 46), dies entspricht einer Festhaltequote von rund 2,5 % (Paris MoU 3,8 %)

* darin enthalten sind 59 Kontrollen fremdflaggiger Schiffe unter dem RoPax Regime nach der Richtlinie 1999/35/EG

Hafenstaatkontrollen im Gesamtbereich des Paris MOU

Hier ein Überblick über die Anzahl der Kontrollen insgesamt:

- ▶ 17.698* Schiffe wurden überprüft (Vorjahr 18.308)
- ▶ 670 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 669)

*Festlegung der Zahlen Mai 2014

Anzahl der Festhaltungen in den Mitgliedsstaaten

▶ Italien	131
▶ Spanien	63
▶ Niederlande	57
▶ Großbritannien	52
▶ Griechenland	49
▶ Frankreich	41
▶ Russische Föderation	37
▶ Deutschland	33
▶ Kanada	33
▶ Irland	23
▶ Belgien	21
▶ Bulgarien	20
▶ Malta	17
▶ Rumänien	16
▶ Kroatien	13
▶ Polen	13
▶ Slovenien	12
▶ Norwegen	9
▶ Portugal	9
▶ Zypern	8
▶ Litauen	4
▶ Dänemark	3
▶ Finnland	3
▶ Schweden	3
▶ Island	2
▶ Estland	1
▶ Lettland	1

Festhaltungen im Raum des Paris MoU

Jahr	Anzahl der Schiffe	in Prozent
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
2013	670	3,8

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 eine jährliche Überprüfung auch während des Fährbetriebes erfolgen. Die Besichtigter der Dienststelle Schiffssicherheit führten die vorgeschriebenen Inspektionen auf Ro-Ro-Fahrgastfährschiffen nach den Vorgaben der Richtlinie durch.

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 drei mal innerhalb von drei Jahren festgehalten, so erhält es für drei Monate ein Anlaufverbot. Muss es danach erneut festgehalten werden, erhält es für 12 Monate ein Anlaufverbot. Eine weitere Festhaltung führt dann zu einem 24-monatigen Anlaufverbot.

Die weiße, graue und schwarze Liste des Paris MoU

Die 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. Die aktuelle WGB (white - grey - black) Liste basiert auf den Kontrollergebnissen der Jahre 2010 bis 2012 und ist seit 01.07.2013 in Kraft.

Die **schwarze Liste** beinhaltet 14 Flaggenstaaten, ganz oben stehen Bolivien, Tansania, Togo, Sierra Leone, Honduras und Moldawien. 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 ersten Platz liegt Frankreich, dicht ge-

folgt von Deutschland, gefolgt von Hongkong, China und Schweden. 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 (Cyprus) und das Register of Shipping (Albanien) notiert werden.

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

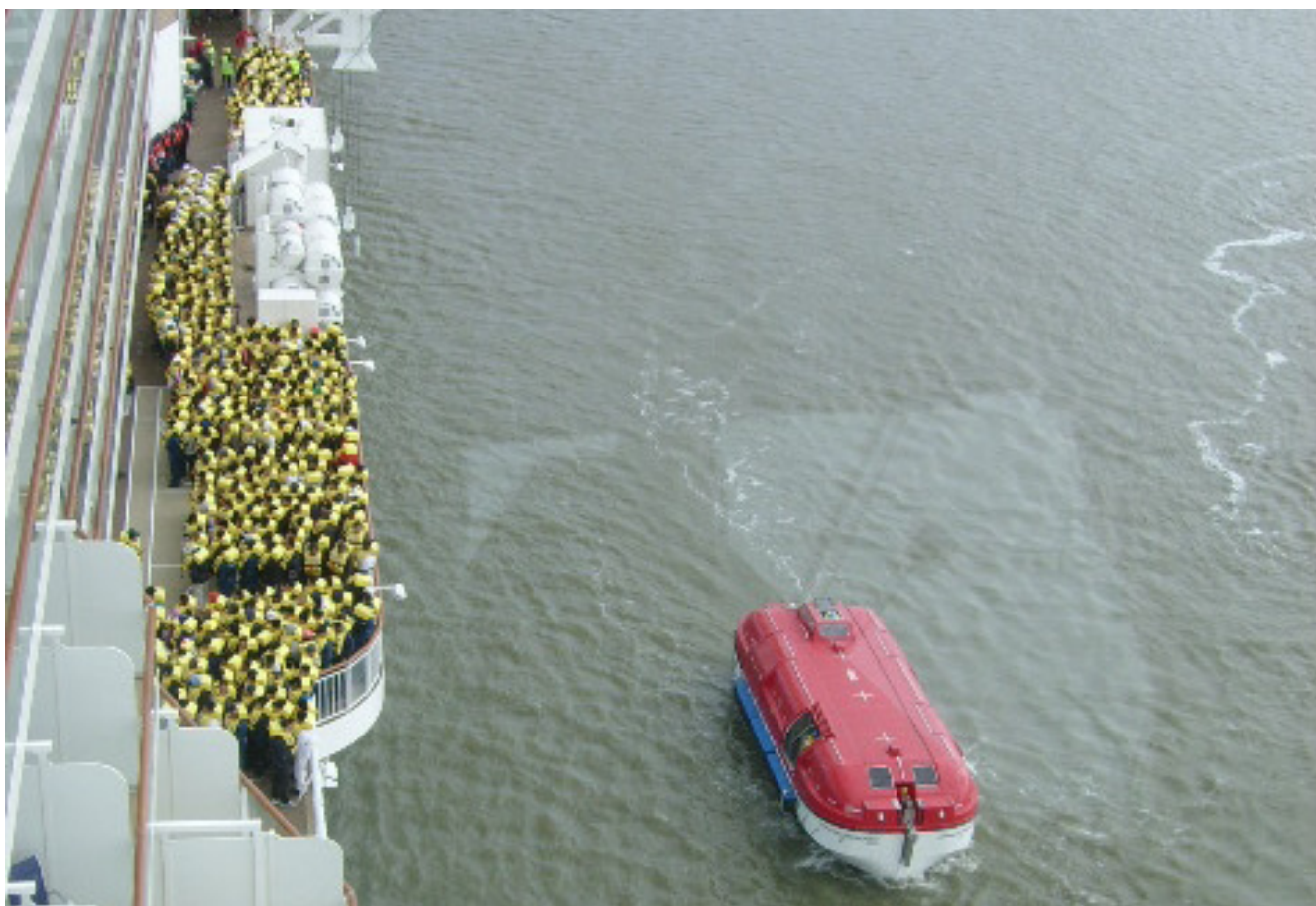
Gezielte Überprüfungen der Haupt- und Hilfsmaschinen

Das Paris MoU führt regelmäßig gezielte Überprüfungen in bestimmten Bereichen (Concentrated Inspection Campaign, kurz „CIC“) durch. In Abstimmung mit anderen Memoranden, insbesondere mit dem Tokyo MoU, werden diese besonderen Überprüfungen einheitlich nach festgelegten Verfahren und Fragebögen durchgeführt.

Die Mitgliedstaaten des Paris MoU und des Tokio MoU führten vom 1. September bis 30. November 2013 eine CIC mit Schwerpunkt auf Haupt- und Hilfsmaschinen (Propulsion and Auxiliary Machinery) durch. Eine gezielte Prüfung der Übereinstimmung der Maschinenanlagen mit den internationalen Mindestanforderungen entsprechend SOLAS Kapitel II-1 war erstmalig das Thema einer CIC. Im Mittelpunkt der Kampagne stand der Betriebs- und Wartungszustand von Hauptantriebsmaschinen, Hilfsdieselmotoren, Generatoren und anderer Hilfsaggregate. Weiterhin wurden die Funktionstüchtigkeit und der Zustand der zugehörigen Alarm- und Überwachungssysteme geprüft. Besonderes Augenmerk lag auf der Vertrautheit der Besatzung mit den Sicherheits- und Notsystemen der Maschinenanlagen.

Weil während des gesamten Kalenderjahres 2013 bei allen kontrollierten Fahrgastschiffen eine andere gezielte Überprüfung im Rahmen des HAVEP (Harmonised Evaluation Program) durchgeführt wurde, waren diese Schiffe von der CIC im Bereich der Maschinenanlagen ausgenommen. Von den Mitgliedstaaten des Paris MoU wurden bei dieser CIC 3.879 Schiffe kontrolliert. Eine erste Auswertung ergab, dass 68 Schiffe in diesem Zeitraum festgehalten werden mussten, weil sie schwere Mängel im Bereich der Haupt- und Hilfsmaschinen aufwiesen. Insgesamt wurden 1.105 Mängel im Zusammenhang mit der CIC festgestellt.

In deutschen Häfen wurde die Maschinenanlage bei 284 Kontrollen gezielt überprüft. Es kam dabei zu drei Festhaltungen, jedoch nur in einem Fall war eine stark mangelhafte Maschinenanlage ausschlaggebend. Die Ergebnisse der CIC werden, wie bei allen Schwerpunktkontrollen, gründlich ausgewertet und analysiert. Der Ergebnisbericht wird der IMO vorgelegt, die daraus weitere Schlüsse zur Verbesserung der Sicherheit auf See



Rettungsbootsmanöver auf der NORWEGIAN BREAKAWAY im Rahmen des gemeinsamen Überprüfungsprogramms.

und auf den Schiffen zieht.

Harmonisiertes Überprüfungsprogramm auf Fahrgastschiffen

Alle 27 Mitgliedstaaten des Paris MoU beteiligten sich im Jahr 2013 an einem harmonisierten Überprüfungsprogramm („HAVEP = Harmonised Verification Programm“). Bei den regelmäßigen Überprüfungen der Fahrgastschiffe wurden jeweils zusätzliche Kontrollen durchgeführt. Diese bestanden aus einem simulierten Maschinenraumbrand, einer Fahrgastevakuierungs- und Musterungsübung, sowie einem Rettungsbootsmanöver. Beim Bootsmanöver wurden die Rettungsboote zu Wasser gelassen und manövriert. Besondere Beachtung fanden bei den Überprüfungen die Entscheidungshilfesysteme der Kapitäne, die Kommunikation zwischen Schiff und Land, die SAR-Pläne, die Aufzeichnungen über Besatzungstraining und die Funktion von Noteinrichtungen (zum Beispiel die Notstromversorgung und die wasserdichten Türen).

Vom HAVEP ausgenommen waren RoRo-Fahrgastfähren und Hochgeschwindigkeitsfahrgastschiffe (Passenger-HSC).

Der Umfang der durchzuführenden Übungen und Tests machte es erforderlich, die Überprüfungen mit jeweils mindestens vier Hafenstaatkontrolleuren durchzuführen. Außerdem war ein erhöhter Planungsaufwand notwendig, um trotz der umfangreichen Kontrollen einen möglichst reibungslosen Hafenaufenthalt

der Fahrgastschiffe zu erreichen.

In deutschen Häfen wurden folgende Fahrgastschiffe im Rahmen des HAVEP überprüft:

- ▶ AIDASTELLA,
- ▶ NORWEGIAN BREAKAWAY
- ▶ STAR FLYER
- ▶ AIDASOL,
- ▶ ARTANIA
- ▶ MSC MUSICA,
- ▶ AKADEMIK IOFFE
- ▶ HAMBURG

Bei diesen Schiffen wurden keine wesentlichen Mängel festgestellt.

Die Ergebnisse der HAVEP-Kampagne im Gesamtbereich des Paris MoU werden noch detailliert ausgewertet und den Mitgliedstaaten sowie der IMO vorgelegt.

Entwicklungen in der Hafenstaatkontrolle

Die mittlerweile nicht mehr ganz neue Hafenstaatkontrollrichtlinie 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. Mittlerweile wurde die Kernpunkte dieses System auch vom Tokyo MoU erfolgreich übernommen.

Das neue Besichtigungsregime behält besonders auffällige Schiffe gezielt im Auge und überwacht alle anlaufenden Schiffe in unseren Häfen. Die Regeln, mit denen Schiffen der Zugang

zu den Häfen im Bereich des Memorandums verwehrt werden kann, wurden auf alle Schiffstypen und auf Schiffe auch unter Flaggen 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 Weiterbildungsmodul vorgesehen, nach jeweils fünf Jahren muss eine Bestätigung der Qualifikation zur Durchführung der Kontrollen erfolgen.

Hafenstaatkontrollen in deutschen Häfen

Ort	Anzahl Kontrollen
Hamburg	414
Bremerhaven	234
Bremen	110
Rostock	76
Cuxhaven	58
Brake	51
Emden	51
Kiel	50
Brunsbüttel	40
Wilhelmshaven	32
Wismar	32
Lübeck	30
Travemünde	26
Bützfleth	24
Mukran	18
Rendsburg	11
Stralsund	10
andere	63



© Kirk Williams / BG Verkehr

Die erfahrenen Besichtigter der Dienststelle Schiffssicherheit schauen genau hin – reine Papierkontrollen gibt es nicht.

Im Bereich des Paris MoU bestehen mehr als zehn Arbeitsgruppen. Ihre Hauptaufgabe ist die Entwicklung von Anweisungen und Hilfsmitteln zu Kontrollen von neu eingeführten oder geänderten Konventionen. Wichtige Themenfelder stellen 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.

Die Hafenstaatkontrolle erweist sich auch im internationalen Rahmen als ein besonders wirksames Instrument zur Bekämpfung von unternormigen Schiffen und trägt zur Verbesserung der Sicherheit auf See, der Einhaltung der Maßnahmen zum Schutz der Meeresumwelt und der Einhaltung der Standards in Bezug auf Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute bei.

Summary

Annual Report Ship Safety 2013



© Ralf Höhne / BG Verkehr

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 2013, DS detained a total of 33 ships in German ports due to major deficiencies – 13 less than in 2012.

The number of inspections increased from 1,208 in 2012 to 1,330 in 2013.

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 2013, the number of medical fitness examinations was 18.367 (20.079 in 2012). 5.118 mariners were examined abroad, mostly in Manila. 592 seagoing mariners had unfortunately to be declared unfit for sea service, 3,2 per cent like in 2012. 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

Einflaggenmanagement

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

Seeärztlicher Dienst

Leitung

Dr. med. Philipp Langenbuch
Leitender Arzt
Tel. 040 / 361 37-350

Verwaltungsleiter

Jörg Labrenz
Tel. 040 / 361 37-365

Sekretariat

Kolinda Cinfe
Tel. 040 / 361 37-350

Marina Staude

Tel. 040 / 361 37-340

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

www.deutsche-flagge.de

Außenstellen an der deutschen Küste

Bremerhaven

27570 Bremerhaven, Bartelstraße 1

S. Carroll

Tel. 04 71 / 922 05 20

Fax 04 71 / 922 05 23

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

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

Mobil 0171 / 882 70 67

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

Mobil 0171 / 882 70 69

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

Mobil 0171 / 882 70 76

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

Mobil 0171 / 505 70 41

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

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

Rostock

18057 Rostock, Doberaner Straße 47

E. Ewald

Tel. 03 81 / 454 93 43

Fax 03 81 / 454 93 45

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

Tel. 03 81 / 454 93 44

Mobil 0171 / 505 70 42

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

Tel. 03 81 / 454 93 42

Mobil 0171 / 607 53 52

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

Tel. 03 81 / 454 93 44

Mobil 0171 / 505 70 35

Dipl.-Ing. W. Töpelt (PSCO-M + FSO-M)

Tel. 03 81 / 454 93 41

Mobil 0171 / 607 53 53

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, Kronsfordter 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

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

Impressum

Herausgeber

BG Verkehr
Dienststelle Schiffssicherheit
Brandswiete 1
20457 Hamburg

Redaktion &
Gestaltung

Thomas Crerar
Dorothee Pehlke

Titelbild

Hamburger Hafen und Logistik AG
(HHLA))

Erscheinungsdatum

Juli 2014

**Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr**

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