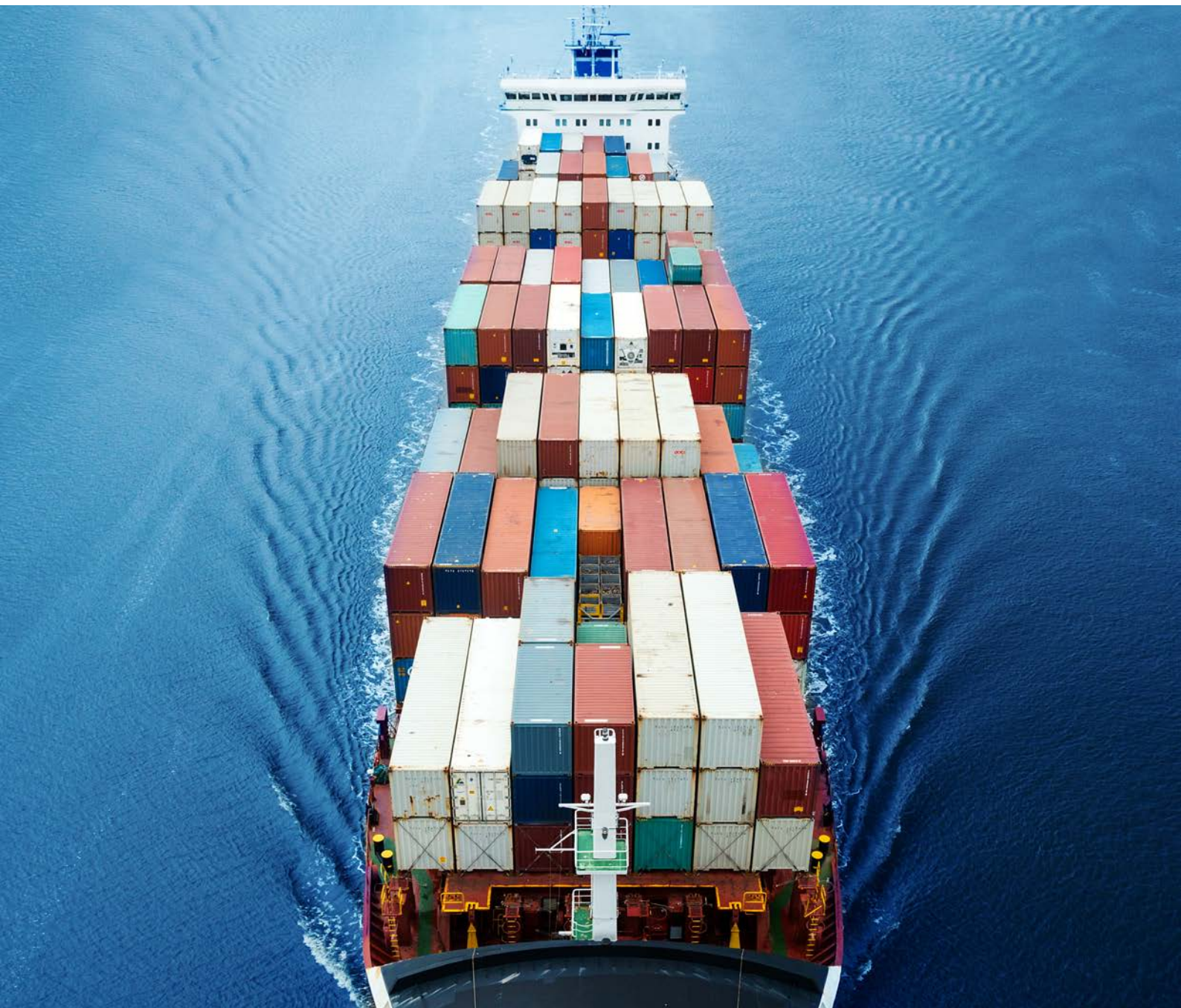




Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr



Jahresbericht 2015

Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr

Inhalt

Jahresbericht 2015 der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr



© Ralf Höhne / BG Verkehr

Sichere und effiziente Schifffahrt auf sauberen Meeren – Die Dienststelle Schiffssicherheit	5
Maritime Sicherheit unter deutscher Flagge Flaggenstaatliche Aufgaben	6
Offshore-Bereich Richtlinien für die Sicherheit der Servicefahrzeuge	14
International Safety Management (ISM) Verbindliche Maßnahmen für die Sicherheit an Bord	16
Ausbildungs- und Überwachungsstelle für Sicherheitslehrgänge Große Nachfrage nach Auffrischkursen	20
Seearbeitsgesetz Mindeststandards für die Arbeitsbedingungen	22
Der Seeärztliche Dienst Ansprechpartner für alle maritim-medizinischen Fragen	24
Bericht aus der IMO Umweltschutz in der Seeschifffahrt	28
Einflaggung Handelsflotte unter deutscher Flagge schrumpft weiter	32
Elektronische Schiffssicherheitszeugnisse Angebot für Schiffe in der nationalen Fahrt steht	34
Prüf- und Zertifizierungsstelle Zulassung von sicherheitsrelevanten Produkten	35
Hafenstaatkontrolle Kontrollen auf Einhaltung der Mindeststandards in der Seeschifffahrt	36
Summary Short version in English	44
Kontakt Ansprechpartner in der Dienststelle Schiffssicherheit	46
Impressum	49



Dienststelle Schiffssicherheit BG Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

zwar ist die Schifffahrt unter deutscher Flagge 2015 leider noch weiter zurückgegangen, allerdings lassen aktuelle Entwicklungen hoffen, dass sich die Situation bald verbessert.

Moderner und effektiver Flaggenstaatservice ist auch weiterhin das Markenzeichen der Dienststelle Schiffssicherheit. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten durch ihren Arbeitseinsatz täglich einen Beitrag zur Sicherheit der Schifffahrt auf den Weltmeeren.

Der 2014 eingeführte Code für Offshore-Servicefahrzeuge ist in die Frachtschiffsrichtlinie aufgenommen worden. Er entwickelt sich zu einem großen Erfolg und wird gut angenommen.

Seit Januar 2015 stellt die Dienststelle auf Wunsch für die nationale Fahrt Sicherheitszeugnisse in elektronischem Format aus und arbeitet an der Ausweitung auf die internationale Fahrt.

Ausführliche Berichte über diese und weitere Themen geben Ihnen einen umfassenden Überblick über die Tätigkeit der Dienststelle Schiffssicherheit im Jahr 2015.

Eine interessante Lektüre wünscht Ihnen,



**Ihr
Ulrich Schmidt**

– Leiter der Dienststelle Schiffssicherheit –

Sichere Seefahrt 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 (BMVI). 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 fremdflaggen 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 Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) und untersteht der Aufsicht des BMVI sowie des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (BMAS). Sie ist aus der

Schiffssicherheitsabteilung und dem Seeärztlichen Dienst der ehemaligen See-Berufsgenossenschaft (See-BG) hervorgegangen.

Besichtiger müssen besonders qualifiziert sein

Ein Seeschiff ist ein komplexes 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 verschiedenster 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, ISM-Auditor, ILO-Inspektor und Hafenstaatbesichtiger.

Maritime Sicherheit unter deutscher Flagge

Umsetzung von Übereinkommen zu Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz



© Kirk Williams / BG Verkehr

Die Dienststelle Schiffssicherheit ist als Flaggenstaatsverwaltung für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur tätig.

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 (DS) im Auftrag des Bundes, ob die internationalen Übereinkommen und die darauf basierenden nationalen Vorschriften erfüllt werden. Die DS veröffentlicht den Wortlaut neuer Schiffssicherheitsregelungen und sorgt nötigenfalls für die Übersetzung. 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. Ihr gehören 171 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“ ab Seite 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 vorzunehmen und stellen vorläufige Zeugnisse aus. 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 /Germanischer Lloyd (DNVGL)
- ▶ Lloyd's Register of Shipping (LR)
- ▶ Korean Register (KR)
- ▶ Registro Italiano Navale (RINA)
- ▶ Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK)
- ▶ Russian Maritime Register of Shipping

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 (IMS-BC-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, Intaktabilität und den Verschlusszustand.

ISM-Code

Der International Safety Management Code (ISM-Code) wird durch das IX. Kapitel von SOLAS umgesetzt. 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 Folgemaßnahmen, Prüfung von Safety Management Systemen, Auswerten der Hafenstaatkontrollen von Schiffen unter deutscher Flagge sowie das Erstellen von Richtlinien, ISM-Rund-

schreiben 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“ ab Seite 16.

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“ sowie gegebenenfalls die Vorbereitung von Eingaben.

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

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 Watch-keeping for Seafarers) gebündelt.

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 Seite 20.

ILO-Seearbeitsübereinkommen

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

Das Seearbeitsgesetz (SeeArbG) ist seit dem 1. August 2013 in Kraft. Die DS überwacht als zuständige Behörde die Einhaltung der vorgeschriebenen Standards für die Lebens- und Arbeitsbedingungen auf Schiffen unter deutscher Flagge und im Rahmen der Hafenstaatkontrolle.

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

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). 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 Entschliebung A.761(18)) und aufblasbare Rettungswesten: Die DS prüft auf Antrag die Aus- und Einrichtungen von Wartungsstationen für aufblasbare Rettungsflöße gemäß Entschliebung 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 Signalmiteln (gemäß Entschliebung 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

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.
- ▶ Frachtschiffsrichtlinie: Die DS überwacht die Einhaltung der Richtlinie und macht gegebenenfalls Vorschläge für deren Fortentwicklung.
- ▶ Freibordrichtlinie: 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.

Maritime-Medizin-Verordnung

Der Seeärztliche Dienst der Dienststelle Schiffssicherheit organisiert Seediensttauglichkeitsuntersuchungen im In- und Ausland und ist für deren Qualität verantwortlich. Hierzu lässt er geeignete Ärzte zu und schult und überwacht sie regelmäßig.

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.



Die Dienststelle Schiffssicherheit stellt unter anderem Zeugnisse über die Umsetzung der Maßnahmen zum Meeresumweltschutz aus.

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

Wichtige Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften und der Europäischen Union 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 zur Erstellung eines einheitlichen Musters für die Ausweise der Besichtigter der Hafenstaatkontrolle ▶ geändert durch: Richtlinie 2013/38/EU
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 2014/90/EU (Schiffsausrüstungsrichtlinie)	über Schiffsausrüstungen
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

Offshore-Bereich

Richtlinien für die Sicherheit der Servicefahrzeuge



© wikicommons / Tvaubtzku1234

Offshore-Versorgungsschiff in Katamaranbauweise im Neuen Hafen von Bremerhaven.

Ohne Offshore-Schiffe ist die deutsche Energiewende nicht denkbar. In deutschen Gewässern sind in diesem Segment viele kleine Versorgungsschiffe für die Offshore-Windparks unterwegs. Diese Offshore-Servicefahrzeuge transportieren vor allem Service- und Aufsichtspersonal zu den Offshore-Windparks weit vor der Küste.

Für Offshore-Servicefahrzeuge unter deutscher Flagge

- ▶ in der Inlandsfahrt (unabhängig von der Schiffslänge) oder
- ▶ in der Auslandsfahrt mit einer Schiffslänge von weniger als 24m

gilt die Nationale Freibordrichtlinie.

Bei den Offshore-Servicefahrzeugen gibt es im Wesentlichen zwei Fahrzeugkategorien:

- ▶ Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge (englisch: High Speed Craft, HSC), die als HSC gebaut wurden und mit hohen Geschwindigkeiten verkehren und
- ▶ traditionell gebaute Servicefahrzeuge.

Hochgeschwindigkeits-Offshore-Servicefahrzeuge

Für Hochgeschwindigkeits-Offshore-Servicefahrzeuge unter deutscher Flagge gilt die nationale Frachtschiffsrichtlinie. Diese Schiffe sind Frachtschiffe, für die besondere Regelungen gelten. Die Betreiber solcher Fahrzeuge dürfen auf ihren Schiffen bis zu 60 Personen einschließlich der Besatzung befördern. Von diesen 60 Personen dürfen maximal 12 Personen Fahrgäste sein. Die anderen Personen müssen entweder Besatzungsmitglieder oder Offshore-Servicepersonal sein. Unter den Begriff „Offshore-Servicepersonal“ fallen solche Personen, die bei der Errichtung, den Betrieb und die Wartung von Offshore-Windparks und anderen Offshore-Bauwerken tätig sind.

Die nationale Frachtschiffsrichtlinie beinhaltet in der Anlage 5 im Vergleich zum „Internationalen Code für die Sicherheit von Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen“ (HSC-Code) einige Erleichterungen. Diese besonderen Regelungen sind möglich, weil sich Offshore-Servicefahrzeuge im Bereich von Offshore-Windparks bewegen, für die spezielle Schutz- und Sicherheitskonzepte gelten. Durch die Errichter- und Wohnschiffe oder andere Schiffe in den Windparks stehen immer genügend Rettungskapazitäten zur Verfügung. Außerdem ist das Offshore-Servicepersonal speziell für Notfälle trainiert und ist zudem auf Seediensttauglichkeit hin untersucht worden.

Traditionell gebaute Offshore-Servicefahrzeuge

Neben den Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen gibt es traditionell gebaute Offshore-Servicefahrzeuge. Für diese Schiffe, wenn sie mehr als zwölf Personen zusätzlich zur Besatzung an Bord haben, findet der „Sicherheits-Code für Spezialfahrzeuge“ (auf englisch: Special Purpose Ship-Code, SPS-Code) der IMO Anwendung.

Je nach Baudatum des Schiffes ist eine unterschiedliche Fassung des SPS- Codes anzuwenden:

- ▶ Baudatum vor dem 13.05.2008: SPS-Code in der Fassung von 1983 oder
- ▶ Baudatum nach dem 13.05.2008: SPS-Code in der Fassung von 2010

2015 wurden von der Dienststelle Schiffssicherheit 14 Sicherheitszeugnisse für Spezialschiffe, drei für Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge und 105 Gleichwertigkeitsbescheinigungen für Fahrzeuge unter fremder Flagge im Offshore-Bereich ausgestellt.

Internationales Sicherheitsmanagement (ISM)

Verbindliche Maßnahmen für die Sicherheit an Bord



© Wikimedia / Henri Bergius

Werden deutschflaggige Schiffe im Ausland kontrolliert, wertet die Dienststelle die Ergebnisse aus.

Die Dienststelle Schiffssicherheit ist zuständig für die Überwachung der Umsetzung des ISM-Codes auf Schiffen unter deutscher Flagge und in den Unternehmen, die die Schiffe betreiben.

Der ISM Code ist ein internationales Regelwerk, das die Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes verbindlich fest schreibt. Der ISM-Code ist Teil des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS-Übereinkommen Kapitel IX) und der Verordnung (EG) 336/2006.

- Reedereien sind nach dem ISM-Code verpflichtet,
- ▶ sichere Verfahrensweisen für den Schiffsbetrieb einzuführen,
 - ▶ die Sicherheit am Arbeitsplatz zu gewährleisten,
 - ▶ Risiken für ihre Schiffe, ihr Personal und für die Umwelt zu identifizieren, zu bewerten und Sicherheitsmaßnahmen gegen die erkannten Risiken einzurichten,
 - ▶ kontinuierlich die Fähigkeiten der Mitarbeiter an Land und an Bord zur Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen zu verbessern,
 - ▶ auf Notfallsituationen in den Bereichen Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz vorbereitet zu sein.

Der Grundstein für den sicheren Schiffsbetrieb ist ein entsprechendes Engagement der Führungskräfte an Bord und in den Reedereien an Land sowie die Entwicklung und Umsetzung eines geeigneten Konzeptes für Schiffssicherheit, Meeresumweltschutz und Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord. Ein solches „Safety Management System“ (SMS) einer Reederei wird im „Safety Management Manual“ dokumentiert. Das Handbuch enthält in der Regel Verfahrensanweisungen und Checklisten, die an Bord und an Land zu beachten sind.

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 (SMC) mitzuführen. Die verantwortlichen Unternehmen müssen für den Betrieb ihrer Schiffe ein Zeugnis über die Erfüllung der einschlägigen Vorschriften (DOC) nachweisen. Mit dem SMC und DOC wird nachgewiesen, dass die Anforderungen des ISM-Codes im Landbetrieb und auf den Schiffen eingehalten werden.

Zertifizierung

Zum Jahresende 2015 waren 103 Unternehmen nach dem ISM-Code zertifiziert und im Besitz eines Document of Compliance. Über ein gültiges Safety Management Certificate verfügten 322 Schiffe.

Übersicht über die Anzahl gültiger Zeugnisse, Stand Dezember 2015

	Gesamt	davon international	davon national
Unternehmen (DOC)	103	66	37
Schiffe (SMC), davon	322	258	64
Anderes Frachtschiff	217	211	6
Chemikalienschiff	1	1	–
Hochgeschwindigkeitsfährgastschiff	1	1	–
Fährgastschiff	69	20	49
Gastschiff	2	2	–
Massengutschiff	1	1	–
Öl-/ Chemikalienschiff	7	7	–
Öltankerschiff	16	15	1
Traditionsschiff	8	–	8

Überprüfung

Das Sicherheitsmanagementsystem der Reedereien ist regelmäßig in vorgeschriebenen Intervallen zu überprüfen. Die Überprüfungen werden im Rahmen von Sicherheitsmanagement-Audits durchgeführt. Diese finden in der Reederei jährlich und an Bord der Schiffe jeweils alle zwei bis maximal drei Jahre statt.

Im vergangenen Jahr wurden in den Unternehmen 104 Audits durchgeführt. An Bord der Schiffe fanden insgesamt 151 Audits statt. Durch Teilnahme an Überprüfungen, die durch die aner-

kannten Organisationen (ROs) durchgeführt werden, wird sowohl die Umsetzung der Anforderungen seitens der Reederei als auch der Zertifizierungs- und Überwachungsprozess der RO überprüft.

Neben den generellen und den schiffsspezifischen Maßnahmen für einen sicheren Schiffsbetrieb wurde im Bereich der Fährgastschiffahrt im vergangenen Jahr ein besonderes Augenmerk auf das Erfassen und Registrierung von Personendaten an Bord des Schiffes zum Zweck von Such- und Rettungsmaßnahmen gelegt.

Audits in Unternehmen im Jahr 2015

	Gesamt	Pre	Initial	Annual	Renewal	Additional
Überprüfungen Unternehmen	104	3	5	80	14	2

Audits auf Schiffen im Jahr 2015

	Gesamt	Pre	Initial	Intermediate	Renewal	Additional
Überprüfungen Schiffe	151	17	13	86	31	4

Abweichungen vom Sicherheitsmanagementsystem

Die Anzahl der festgestellten Abweichungen von den Anforderungen (Non-Conformities) im Rahmen von Überprüfungen im Unternehmen ist im Vergleich zum Vorjahr um die Hälfte zurückgegangen, die im Rahmen von Schiffsaudits festgestellten Abweichungen gingen um ein Drittel zurück. Die meisten Abweichungen bei den Überprüfungen in Unternehmen und auf Schiffen wurden in den Bereichen „Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung“, „Bericht und Analyse von Unfällen, Vorkommnissen usw.“ sowie „Personal“ festgestellt.

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

Abweichungen (Non Conformities) vom Sicherheitsmanagementsystem

	ISM-Element	Anzahl der festgestellten Abweichungen in Unternehmen	Anzahl der festgestellten Abweichungen auf Schiffen
1	Zielsetzung des Unternehmens	1	3
2	Konzept des Unternehmens	2	–
3	Verantwortung und Weisungsbefugnisse innerhalb des Unternehmens	–	1
4	Durchführungsbeauftragte(r)	–	–
5	Verantwortung und Weisungsbefugnisse des Kapitäns	–	–
6	Personal	3	3
7	Betriebsabläufe an Bord	–	2
8	Vorbereitung auf Notfallsituationen	1	3
9	Bericht und Analyse von Unfällen, Vorkommnissen usw.	–	6
10	Instandhaltung von Schiff und Ausrüstung	1	8
11	Dokumentation	–	2
12	Interne Überwachung und Überprüfung	2	3

Hafenstaatkontrollen auf deutschen Schiffen

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 ergeben das Gesamtbild eines Schiffes. Anhand dieser Informationen entscheidet die Dienststelle Schiffssicherheit, ob weiterführende Maßnahmen getroffen werden, wie zum Beispiel zusätzliche Überprüfungen an Bord oder in den Unternehmen.

Im vergangenen Jahr blieben fast 50 Prozent der Schiffe unter deutscher Flagge bei einer Hafenstaatkontrolle im Ausland mangelfrei. Bei den insgesamt 429 durchgeführten Hafenstaatkontrollen (Paris MoU, Tokyo MoU, Med MoU, Indian Ocean MoU, Black Sea MoU) wurden 1,63 Prozent der Schiffe festgehalten. Damit ist die Anzahl der Festhaltungen von Schiffen unter deutscher Flagge im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen.

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 können über die Homepage „Deutsche Flagge“ abgerufen werden.

www.deutsche-flagge.de/de/sicherheit/ism-code/ism-infos

Ergebnisse der Hafenstaatkontrollen auf Schiffen unter deutscher Flagge im Jahr 2015

	Paris MoU	Tokyo MoU	Indian Ocean MoU	Med MoU	Black Sea MoU
keine Mängel	133	61	5	8	–
mit Mängeln	91	123	1	6	1

Ausbildungs- und Überwachungsstelle für Sicherheitslehrgänge

Große Nachfrage nach Auffrischkursen



© Kirk Williams / BG Verkehr

Immer mehr ausländische Seeleute interessieren sich für die Teilnahme an einem Auffrischkurs.

Im Jahr 2015 hat sich die Arbeit der Ausbildungs- und Überwachungsstelle hauptsächlich auf die Überprüfung und Beratung bei der weiteren Umsetzung der Manila Amendments des STCW Übereinkommen fokussiert.

Die Nachfrage nach den Auffrischkursen hat in 2015 weiter stark zugenommen. Alle Kursanbieter waren im gesamten Jahr hoch ausgelastet. Viele Seeleute fragten nach freien Kursplätzen.

Aktualisierung der Verwaltungsvorschriften

Durch die Ausbildungs- und Überwachungsstelle wurden die Verwaltungsvorschriften am 12. Februar 2015 nochmals aktualisiert. Dies erfolgte in Abstimmung mit dem Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH). Der Zugang zu den Auffrischkursen ist mittlerweile so gestaltet, dass allen Berufsgruppen der Seeschifffahrt sowie auch älteren Seeleuten eine Teilnahme an den erforderlichen Auffrischkursen unbürokratisch und zu gleichen Voraussetzungen ermöglicht

wird. Gerade bei älteren Seeleuten mit qualifizierter Berufsausbildung bzw. Inhabern nautischer oder technischer Befähigungszeugnisse, die lange Zeit an Land tätig waren, wurden die erforderlichen Auffrischkurse so gestaltet, dass die Kursdauer nach Möglichkeit zweieinhalb Wochen nicht übersteigt.

Anerkennung ausländischer Zeugnisse

Da auch immer mehr ausländische Seeleute sich um Aufnahme an den Auffrischkursen bemüht haben, stand die Ausbildungs- und Überwachungsstelle den Kursanbietern stets beratend zur Seite, wenn es um die Bewertung und Anerkennung ausländischer Dokumente und Nachweise ging.

Im Rahmen der Qualitätsüberwachung sind durch die Ausbildungs- und Überwachungsstelle im Jahr 2015 bei den verschiedenen Kursanbietern insgesamt 22 Termine für Beratung und Überprüfung realisiert worden.

Neuer Brandcontainer in Lübeck-Travemünde

An mehreren Standorten wurden bereits in 2014 erhebliche Modernisierungen im Rahmen der Ausbildung in der Brandbekämpfung realisiert. Am 01.10.2015 konnte an der schleswig-holsteinischen Seemannsschule in Lübeck-Travemünde ein neuer moderner Brandcontainer inklusiver neuer und moderner persönlicher Schutzausrüstung in Betrieb genommen. Damit wurde ein weiterer Meilenstein für eine qualitativ bessere und effektivere Ausbildung gelegt.

Im Jahr 2015 wurden an der Staatlichen Seefahrtsschule Cuxhaven auf Antrag zehn Kursteilnehmer einer Prüfung durch Besichtigter der DS unterzogen.

Die Kontaktdaten der verschiedenen Kursanbieter werden ständig aktualisiert und stehen auf der Internetseite der Dienststelle jedem Interessierten zur Verfügung:
www.deutsche-flagge.de

Seearbeitsgesetz

Mindeststandards für die Arbeitsbedingungen



© Kirk Williams / BG Verkehr

Die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord deutschflaggiger Schiffe werden mindestens alle drei Jahre überprüft.

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, 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 erteilt.

Inspektoren

Die Aufgaben der Flaggenstaatkontrolle werden von 35 Inspektoren der Dienststelle Schiffssicherheit wahrgenommen. Die Inspektoren verfügen über die erforderliche Befähigung und Ausbildung und führen unter anderem 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 ermächtigte Organisationen mit der Durchführung von Überprüfungen auf den Schiffen beauftragen, die ein Seearbeitszeugnis benötigen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die folgenden anerkannten Organisationen autorisiert:

- ▶ American Bureau of Shipping (ABS)
- ▶ DNV GL
- ▶ Lloyd's Register of Shipping (LR)
- ▶ Nippon Kaiji Kyokai (NKK)
- ▶ Registro Italiano Navale (RINA)
- ▶ Russian Maritime Register of Shipping (RS)

Überprüfungen und Zertifizierungen

Im Jahr 2015 wurden die folgenden Überprüfungen und Zertifizierungen auf Grundlage des Seearbeitsgesetzes durchgeführt:

- ▶ 131 durchgeführte Überprüfungen
- ▶ 24 erteilte Seearbeitszeugnisse
- ▶ 15 erteilte Fischereiarbeitszeugnisse

Bei allen in 2015 ausgestellten Seearbeitszeugnissen handelt es sich um den Schiffstyp „Andere Frachtschiffe“.

Mängel

Im Berichtszeitraum wurden 181 Mängel durch die Inspektoren festgestellt. Die folgende Tabelle zeigt die Aufteilung der häufigsten Mängel auf die einzelnen Arbeits- und Lebensbedingungen.

Die Aufzeichnung der festgestellten Mängel erfolgt in den jeweiligen Prüfungsberichten. Für die Mängel wurden entsprechende Maßnahmen und Fristen zur Abstellung festgelegt. Die Mängelabstellung wird durch die Dienststelle Schiffssicherheit überwacht.

Kommunikation und Veröffentlichungen

In regelmäßigen Abständen informierte die Dienststelle Schiffssicherheit in Rundschreiben über Änderungen und Neuigkeiten auf dem Gebiet des Seearbeitsrechts.

Sämtliche Informationen und Praxistipps der Dienststelle zum Seearbeitsrecht werden auf Deutsch und Englisch im Internet veröffentlicht: www.deutsche-flagge.de

Aufteilung der festgestellten Mängel

Inhalt	Mängel in Prozent
Beschäftigungsverträge für Seeleute	33
Schutz der Gesundheit und Sicherheit, Unfallverhütung	23
Verpflegung einschließlich Bedienung	20
Arbeits- und Ruhezeiten	13
Beschwerdeverfahren an Bord	11

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 2015 wurden für zwölf 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.

Im Jahr 2015 wurden fünf Beschwerden bei der Dienststelle Schiffssicherheit eingereicht und überprüft. Im Fall von festgestellten Verstößen gegen Arbeits- und Lebensbedingungen wurden geeignete Abhilfemaßnahmen eingeleitet und umgesetzt.

Der Seeärztliche Dienst

Zentraler Ansprechpartner für alle maritim-medizinischen Fragen



© BG Verkehr

Die Leitung des Seeärztlichen Dienstes zu Besuch an Bord eines Fährschiffs.

Der Seeärztliche Dienst

2015 feierte der Seeärztliche Dienst mit einem Fachsymposium sein 75jähriges Jubiläum. Im Steigenberger Hotel Hamburg berichteten namhafte Fachleute vor 150 Gästen über die verschiedensten Themen der maritimen Medizin und der Schifffahrt. Unter anderem wurden die weit gefächerten Aufgaben des Seeärztlichen Dienstes dargestellt.

Seediensttauglichkeit

Wer zur See fährt, ist im Notfall auf sich allein gestellt. Dies gilt insbesondere auch bei Verletzungen oder Erkrankungen von Besatzungsmitgliedern. Ein Schiffsarzt ist nach der Schiffsbesatzungsverordnung erst auf Schiffen mit einer Fahrtdauer von mehr als drei Tagen und mit 100 oder mehr Personen an Bord vorgeschrieben. Daher ist im Normalfall kein Schiffsarzt an Bord. So trägt der Kapitän die Verantwortung für die medizinische Versorgung an Bord. Es ist daher wichtig, dass Seeleute keine Gesundheitsstörungen haben, die sich auf See verschlimmern könnten oder die zur Seedienstuntauglichkeit führen könnten. Auch darf durch Krankheiten oder Verletzungen eines Besatzungsmitglieds nicht die Gesundheit und Sicherheit anderer Personen an Bord oder die Schiffssicherheit gefährdet werden. 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.

Seediensttauglichkeitsuntersuchungen

Neben der Zulassung der Ärzte ist der Seeärztliche Dienst in Hamburg auch für die Qualitätssicherung der Seediensttauglichkeitsuntersuchungen zuständig. So führte er auch 2015 Seminare für zugelassene Ärzte und für Ärzte die eine Zulassung beantragt haben durch. Der Schwerpunkt der Seminare lag auf den Neuerungen, die sich mit dem Inkrafttreten des Seearbeitsgesetzes 2013 und der Maritimen-Medizin-Verordnung 2014 ergeben haben.

- ▶ 2015 wurden 15.084 deutsche Seediensttauglichkeitsuntersuchungen (Vorjahr 15.000) durch 66 vom Seeärztlichen Dienst zugelassene Fachärzte (davon acht im Ausland) an 44 Standorten (davon sechs im Ausland) durchgeführt.
- ▶ davon 9.996 befahrene Seeleute (Vorjahr 10.826) und 5.088 Neubewerber (Vorjahr 4.174)
- ▶ 12.647 männliche (84%), 2.431 weibliche Seeleute (16%)

- ▶ Während die Untersuchungszahlen mit 13.005 Untersuchungen im Inland (Vorjahr 12.578) annähernd konstant blieben, kam es mit 2.079 Untersuchungen zu einem Rückgang im Ausland (Vorjahr 2.422). Die Schwerpunkte der Auslandsuntersuchungen lagen mit 966 (Vorjahr 1.300) Seediensttauglichkeitsuntersuchungen in Manila/Philippinen, gefolgt von 833 (Vorjahr 871) Untersuchungen auf Tarawa/Kiribati.

Insgesamt mussten 350 Seeleute (2,3%) als seedienstuntauglich beurteilt werden. Dieser Wert liegt im Vergleich zu den Vorjahren etwas niedriger (2014: 2,6%, 2013: 3,2%, 2012: 3,2%, 2011: 3,3% und 2010: 3,2 %). Dies erklärt sich durch die Änderung der Anforderungen an das Sehvermögen durch Inkrafttreten der Maritimen-Medizin-Verordnung. Der über sechs Jahre dokumentierte konstante Anteil der für seedienstuntauglich erachteten Besatzungsmitglieder, im Verhältnis zu den insgesamt durchgeführten Untersuchungen, belegt die hohe Qualität der deutschen Seediensttauglichkeitsuntersuchungen.

Als Ursache für eine Seedienstuntauglichkeit standen mangelndes Seh- und Farbunterscheidungsvermögen an erster Stelle, gefolgt von psychiatrischen und neurologischen Erkrankungen, Übergewicht, Herz-/Kreislaufkrankungen, Erkrankungen des Bewegungsapparates sowie mangelndem Hörvermögen.

Weniger Arbeit für den Widerspruchsausschuss

Im Jahr 2015 wurden zwölf Widersprüche aus dem Vorjahr übernommen und sieben neu erhoben, das entspricht zwei Prozent der für seedienstuntauglich erklärten Seeleute. Der 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 2015 insgesamt 323 durchgeführten Eignungsuntersuchungen von Seelotsen (im Vorjahr waren es 330) ist der Seeärztliche Dienst verantwortlich. Unter den Untersuchten waren 15 Neubewerber (Vorjahr 82).

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.

Ausschuss für medizinische Ausstattung

Nach fast zweijähriger Arbeit hat der Ausschuss für medizinische Ausstattung in der Seeschifffahrt zum 22.09.2015 einen neuen Stand der medizinischen Erkenntnisse ermittelt und hierdurch eine neue Ausstattung für deutsche Seeschiffe beschlossen. Der Beschluss wurde im Bundesanzeiger und im Bereich Maritime Medizin unter www.deutsche-flagge.de/de/download veröffentlicht.

Stand der medizinischen Erkenntnisse

Die wesentlichen Änderungen für die Ausstattung deutscher Seeschiffe:

▶ Verzeichnisse A, B und C (Grundverzeichnis für Kauffahrtschiffe und Fischereifahrzeuge)

Die Inhalte der Richtlinie Nr. 2 – Ergänzungsausrüstungen für Fahrgastschiffe – des Arbeitskreises der Küstenländer für Schiffshygiene (AkKü) wurden überarbeitet und als neue bzw. überarbeitete Verzeichnisse aufgenommen.

▶ Notfalltasche und Arztmodul

Der Ausschuss hat das Mitführen einer Notfalltasche für alle Schiffe in der weltweiten und europäischen Fahrt und in der nationalen und küstennahen Fahrt ab 100 Personen an Bord beschlossen und deren Inhalt festgelegt. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass dem für die medizinische Betreuung verantwortlichen Schiffsoffizier alle für die Erstversorgung erforderlichen Arzneien und Hilfsmittel am Ort des Notfalls sofort zur Verfügung stehen. Außerdem wurden Inhalte für ein Arztmodul erarbeitet, welches für Schiffe ab 400 Personen an Bord vorgeschrieben ist. Dieses soll von medizinischem Fachpersonal, z.B. Ärzte, Krankenschwestern, Rettungsassistenten verwendet werden, das mit großer Wahrscheinlichkeit an Bord ist und bei Notfällen zur Behandlung dazu gerufen werden kann. Ein Großteil der Artikel befindet sich bereits in der Bordapotheke und muss nicht extra beschafft werden.

▶ Verzeichnis CR (Verzeichnis für Rettungsboote, Bereitschaftsboote und Rettungsflöße)

Durch das Bundesinstitut für Arzneimittel und Medizinprodukte wurde die Haltbarkeit der im Verzeichnis CR aufgeführten Arzneimittel unter thermischen Belastungen überprüft. Nach Auswertung der Ergebnisse wurden Arzneimittel, die bei der Aufbewahrung unter hohen Temperaturen ihre Wirksamkeit verlieren, aus dem Verzeichnis entnommen. Das Verzeichnis CR wurde auf jeweils 150 Personen im Rettungsfahrzeug begrenzt. Der Ausschuss hat weiterhin festgelegt, dass der Sanitätskasten nicht mehr verplombt werden muss. Der Verschluss der Sanitätskästen muss nun mit einem gut sichtbaren, witterungsbeständigen Etikett erfolgen, auf welchem das jüngste Ablaufdatum als spätestes Prüfdatum enthalten sein muss und das bei Öffnung des Sanitätskastens erkennbar beschädigt wird. Bei unbeschädigtem Etikett ist im Rahmen der Überprüfung lediglich ein Abgleich des aktuellen Datums mit dem aufgedruckten kürzesten Ablaufdatum erforderlich. Der Sanitätskasten muss in diesem Fall nicht geöffnet werden.



© BG Verkehr

Im September 2015 wurde die neue medizinische Ausstattung der Seeschiffe verabschiedet.

► **Schiffsarztverzeichnis**

Die Inhalte der Richtlinie Nr. 1 – Schiffsarztverzeichnis – des Arbeitskreises der Küstenländer für Schiffshygiene (AkKü) wurden überarbeitet und als neues Verzeichnis aufgenommen.

► **MFAG Verzeichnis**

Die Anrechenbarkeit auf die Verzeichnisse wurde in den Verzeichnissen A, B, C und in dem Verzeichnis MFAG verdeutlicht.

► **Verbandkasten für Einmannboote und Hafenschlepper**

Der Ausschuss hat festgelegt, dass für Einmannfahrzeuge in der nationalen und küstennahen Fahrt und Schleppschiffe, die ausschließlich im Hafen eingesetzt werden, ein Betriebsverbandkasten nach DIN 13169 als medizinische Ausstattung ausreicht.

► **Einweg- statt Mehrweginstrumente**

Durch die Einführung von Einweginstrumenten, die sich bereits in Krankenhäusern und Arztpraxen vielfach durchgesetzt haben, entfällt die aufwendige Sterilisation, die nach dem Gebrauch von Mehrweginstrumenten erforderlich war. Zukünftig sind grundsätzlich einzeln steril verpackte Einmalartikel an Bord mitzuführen. Die an Bord befindlichen sterilen Mehrweginstrumente können noch bis zum nächsten Gebrauch, spätestens jedoch bis zur nächsten betriebseigenen Kontrolle versendet werden.

Medizinische Wiederholungslehrgänge

Kapitäne und beauftragte Schiffsoffiziere müssen alle fünf Jahre an einem vom Seeärztlichen Dienst zugelassenen medizinischen Wiederholungslehrgang teilnehmen. Je nach Fahrtgebiet ist ein großer Lehrgang (40 Unterrichtsstunden) oder ein kleiner Lehrgang (16 Unterrichtsstunden) zu absolvieren.

Ein Lehrgang wird vom Seeärztlichen Dienst auf Antrag zugelassen, wenn der Anbieter über ausreichend fachlich qualifizierte Personen für die theoretische und praktische Durchführung der Lehrgänge verfügt, der Kurs die geforderten Lehrinhalte umfasst sowie über geeignete Schulungsräume und eine medizinische Ausstattung verfügt. Zur Sicherung der Qualität der medizinischen Wiederholungslehrgänge ist die Zulassung auf fünf Jahre befristet und wird auf Antrag verlängert.

Lehrgänge, die beim Inkrafttreten der Maritimen-Medizin-Verordnung bereits anerkannt waren, mussten bis zum 1. August 2015 eine Zulassung durch den Seeärztlichen Dienst beantragen. 2015 wurden sechs Lehrgänge vom Seeärztlichen Dienst neu zugelassen. Insgesamt sind an folgenden Standorten Medizinische Wiederholungslehrgänge anerkannt:

- Bad Saarow, Helios Klinikum
- Berlin, Unfallkrankenhaus
- Elsfleth, Maritimes Kompetenzzentrum
- Föhr/Midlum, Praxis Marczinkowski
- Hamburg, ma-co maritimes kompetenzzentrum GmbH
- Hamburg, Zentralinstitut für Arbeitsmedizin und Maritime Medizin
- Langen-Debstedt, AMEOS Institut West Bremerhaven-Geestland

- ▶ Leer, Nautitec GmbH & Co. KG
- ▶ Rostock, Institut für Sicherheitstechnik/Schiffssicherheit e.V.
- ▶ Werdum, ProHelp-Lifetime-First Aid

Im Rahmen der Evaluation wird am Ende jedes Lehrgangs durch die Teilnehmer die Leistung des Anbieters und seiner Lehrkräfte beurteilt.

Es wurden insgesamt 43 Lehrgänge (davon sechs kleine à 16 Stunden) durchgeführt und evaluiert. Die Ergebnisse lagen hierbei im Durchschnitt bei 1,5 (Schulnotensystem 1 bis 6).

Die Maßnahmen zur Qualitätssicherung tragen der hohen Bedeutung der medizinischen Wiederholungslehrgänge für die medizinische Betreuung an Bord Rechnung.

Zertifizierung

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

Bericht aus der IMO

Umweltschutz in der Seeschifffahrt



© Kirk Williams / BG Verkehr

Die DS nimmt an den Sitzungen der International Maritime Organization (IMO) teil und arbeitet für Sicherheit und Umweltschutz auf See.

Bericht über die 68. Sitzung des Meeresumweltausschusses der IMO (MEPC)

Der Meeresumweltausschuss der IMO hat im Berichtsjahr 2015 einmal vom 11. bis 15. Mai 2015 in London getagt. Schwerpunkte der Tagesordnung waren auch weiterhin die Diskussionen über Maßnahmen zur Reduzierung der Stickoxid-, Partikel- und Schwefel-Emissionen in der internationalen Seeschifffahrt sowie die Erhöhung der Energieeffizienz von neuen Schiffen zur Reduzierung der CO₂ Emissionen.

Des Weiteren stand auf der Tagesordnung auch die Annahme des Polar-Codes, welcher zukünftig verbindliche Maßnahmen im Bereich der Schiffssicherheit und des Meeresumweltschutzes für Schiffe fordert, die in Polargewässern fahren. Die Details hierzu wurden bereits auf den vorangegangenen MEPC Sitzungen und in Zusammenarbeit mit dem MSC festgelegt. Über die Inhalte des Polar-Codes hatten wir im letzten Jahresbericht (2014) ausführlich berichtet.

Im Einzelnen wurden auf der 68. Sitzung des MEPC die folgenden Ergebnisse erzielt, welche als Entschließung des MEPC auf seiner 68. Sitzung angenommen wurden:

► Entschließung MEPC.259(68), Richtlinien von 2015 für Abgasnachbehandlungsanlagen

Die Entschließung MEPC.259(68) ist eine Aktualisierung der bereits bestehenden Entschließung MEPC.184(59) über die Baumusterzulassung von Abgasreinigungsanlagen auf Seeschiffen, die zur Entschwefelung der Schiffsabgase eingesetzt werden. Diese sogenannten „Scrubber-Anlagen“ müssen zugelassen sein und die Prüfvorschriften hierzu enthalten sowohl Grenzwerte für die Emissionen in die Luft als auch Grenzwerte für die Einleitung des Washwassers in die See. Hier hatte es in der Vergangenheit bei der Zulassung der „Scrubber“ insbesondere Probleme mit dem Nachweis des pH-Grenzwertes gegeben, da dieses bei einem Schiff in Fahrt nur sehr ungenau im umgebenden Meerwasser gemessen werden kann. Die überarbeitete Prüfvorschrift lässt deshalb auch computerbasierte Modellberechnungen zu, welches als Nachweis für die Einhaltung der Einleitkriterien dienen und damit für die Zulassung verwendet werden können.

- ▶ **EntschlieÙung MEPC.260(68), Änderung der Richtlinie von 2011 zur Ergänzung zusätzlicher Aspekte in Bezug auf die technische Vorschrift zur Einhaltung der NOx-Emissionen von 2008 bei Einsatz von Dieselmotoren mit SCR Katalysatoren.**

Mit dieser EntschlieÙung konnten Detailfragen für die Zulassung von Dieselmotoren mit nach geschalteten SCR Katalysatoranlagen geklärt werden. Diese sind zukünftig auf Schiffsneubauten als eine Option möglich, wenn in Emissionssondergebieten der TIER III Emissionsstandard (– 80 Prozent NOx Reduzierung) eingehalten werden muss.

- ▶ **EntschlieÙung MEPC.261(68), Änderungen der Richtlinie von 2014 zur Besichtigung und Zertifizierung für den Nachweis der Einhaltung des Energieeffizienz-Standards (EEDI) nach EntschlieÙung MEPC.254(67)**

Hierbei handelt es sich um redaktionelle Anpassungen an aktuelle Testnormen sowie die rechnerische Berücksichtigung des Einflusses der Seegangsbedingungen während der Probefahrt.

- ▶ **EntschlieÙung MEPC.262(68), Änderungen der Richtlinie von 2013 zur Berechnung der minimalen Vortriebsleistung für die sichere Manövrierbarkeit bei schwierigen Wetterbedingungen**

Zur Vermeidung des Neubaus von untermotorisierten Seeschiffen, welche zur Einhaltung der vorgeschriebenen Energieeffizienz mit zu klein dimensionierten Antriebsmotoren ausgerüstet sind, wurde die Richtlinie als vorläufiger Standard bereits 2013 verabschiedet und mit dieser EntschlieÙung weiter für Tank- und Massengutschiffe konkretisiert.

- ▶ **EntschlieÙung MEPC.263(68), Änderung der Richtlinie von 2014 für die Berechnung des vorgeschriebenen Energieeffizienz-Standards (EEDI) nach EntschlieÙung MEPC.245(66)**

Bei dieser EntschlieÙung handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung der Berechnungsformel für LNG-Tankschiffe mit dieselelektrischem Antrieb und Dampfturbinenantrieb.

- ▶ **EntschlieÙung MEPC.264(68), Internationaler Code für Schiffe, die in Polargewässern fahren (Polar Code)**

Die Anforderungen im Bereich der Schiffssicherheit sind bereits mit der EntschlieÙung MSC.385(94) auf der 94. Sitzung des Schiffssicherheitsausschusses im November 2014 angenommen worden. Der Polarcode gilt für neue Schiffe mit Kiellegung ab dem 01.01.2017, sofern polare Gewässer befahren werden. Vorhandene Schiffe erhalten entsprechende Übergangsvorschriften, um die für sie geltenden Vorschriften des Polar Codes zu erfüllen.

- ▶ **EntschlieÙung MEPC.265(68), Änderungen der Anlagen I bis V zum MARPOL Übereinkommen**

Die Anforderungen des Polar Codes im Bereich der Schiffssicherheit nach der EntschlieÙung MSC.385(94) erfolgt durch das neue Kapitel XIV im SOLAS Übereinkommen. Im Gegensatz dazu werden die Polar Code Vorschriften im Bereich des Meeresumweltschutzes direkt in den Anlagen I bis V des MARPOL Übereinkommens aufgeführt. Die notwendigen Änderungen hierzu ergeben sich aus der EntschlieÙung MEPC.265(68). Die Anlage VI bleibt hierbei unverändert. Damit ergeben sich für Schiffe, welche in Polargewässern fahren, keine abweichenden Anforderungen in Bezug auf die Abgasemissionen gegenüber allen anderen Schiffen. Hierbei ist zu erwähnen, dass die Nordamerikanischen Polargewässer der USA und Kanada bereits als Emissionssondergebiet ausgewiesen sind. Eine Ausweitung dieser Sondergebiete liegt in der Zuständigkeit der übrigen Vertragsstaaten des MARPOL Übereinkommens, welche Polastgewässer rund um den Nord - und Südpol innerhalb Ihres Hoheitsbereiches haben.

- ▶ **EntschlieÙung MEPC.266(68), Neufassung der Regel 12 von MARPOL Anlage I**

In der Regel 12 der Anlage I sind die Anforderungen an die Tanks für Ölrückstände (Sludge-Tanks) beschrieben. Da es in der Vergangenheit immer wieder zu Problemen bei Hafenstaatenkontrollen (PSC) gekommen ist, wurden die Anforderungen an solche Tanks überarbeitet und auch die Begriffsbestimmung dieser Tanks eindeutiger gefasst. Dieses gilt für alle neuen Schiffe mit Kiellegung ab dem 01.01.2017. Vorhandene Schiffe erhalten eine Übergangszeit von fünf Jahren, um die entsprechenden Umbaumaßnahmen durchzuführen, soweit dieses notwendig ist.

- ▶ **EntschlieÙung MEPC.267(68), Änderungen der Überarbeiteten Richtlinie zur Ausweisung von besonders schützenswerten Seegebieten (PSSA Guideline) gemäß der EntschlieÙung A.982(24)**

Hier war eine redaktionelle Anpassung der EntschlieÙung notwendig, damit auch die aktuellen MARPOL Vorschriften sowie die Möglichkeit der Ausweisung von Sondergebieten unter MARPOL bei der Ausweisung einer PSSA berücksichtigt werden können.

- ▶ **EntschlieÙung MEPC.268(68), Ausweisung des Great Barrier Riffs und der Torres Strait als besonders schützenswertes Seegebiet**

Das Great Barrier Riff in Australien als bereits bestehende PSSA wurde um das Gebiet der Torres Strait im Norden Australiens erweitert.

► **Entschließung MEPC.269(68), Richtlinie von 2015 zur Erstellung eines Gefahrstoffkatasters (IHM) auf Seeschiffen**

Im Nachgang zu der noch international in Kraft getretenen Recycling Konvention von 2009 (Hongkong Convention) wurde von der IMO eine Richtlinie erarbeitet, welche einen Leitfaden für die Erstellung eines Gefahrstoffkatasters auf neuen und vorhandenen Seeschiffen enthält. Dieses Gefahrstoffkataster muss zukünftig nach dem internationalen Inkrafttreten der Recycling Konvention vorliegen, wenn ein Seeschiff zu Verschrottung (Recycling) an eine Abwrackwerft verkauft wird.

Bericht über die 2. Sitzung des Ausschusses „Ship Systems and Equipment“ (SSE)

Aus deutscher Sicht waren folgende Tagesordnungspunkte der zweiten Sitzung des IMO-Ausschusses „Ship Systems and Equipment“ von besonderer Bedeutung:

► **Entwurf von Richtlinien zur Auswahl von Überlebenskriterien**

Kriterien zur Festlegung einer rechnerisch sicheren Fluchtzeit sind sehr umstritten, besonders, weil nicht klar ersichtlich ist, auf welchen Quellen sie beruhen. Eine völlige Sicherheit ist nicht erreichbar, deshalb ist eine Gleichwertigkeitsbetrachtung zu fordern, wie sie durch alternatives Design gemäß SOLAS II-2/17 ermöglicht wird.

Das Thema sollte im Rahmen einer zwischenzeitlichen Korrespondenzgruppe bis zu SSE 3 weiterbearbeitet werden. Der vorgesehene Leiter hat aber wegen Terminproblemen keine Korrespondenzgruppe geführt, sondern eine Erklärung der Effekte unternommen, die gemäß dem in Arbeit befindlichen ISO-Standard zu berücksichtigen wären.

► **Entwurfsrichtlinien und Empfehlungen für den Betrieb von Belüftungssystemen von Ro-Ro-Laderäumen**

Deutschland und die Niederlande haben hierzu einen Bericht einer Korrespondenzgruppe eingereicht. Bei den Beratungen gab es folgende Schwerpunkte: Verfügbarkeit von ISO-Normen, die Verwendung der CFD (computational fluid dynamics), Gasansammlungen in „Gastaschen“ und Einhaltung von toxischen Grenzwerten.

► **Brandrauchkontrolle und Belüftung**

Hierzu hat Deutschland gemeinsam mit den Niederlanden ein Papier eingereicht, das breite Unterstützung erfuhr. Die funktionellen Anforderungen wurden hier so allgemein gefasst, dass sie auch für bisher schon vorhandene Systeme anwendbar sind,

detailliertere Lösungen wären für die Seefahrt unpraktikabel. Das Ansinnen der Kreuzfahrtindustrie, auch lediglich nicht brennbare Materialien für Brandrauch-Lüftungsleitungen zuzulassen, konnte abgewehrt werden, da technische gute Gründe dafür sprechen, nur Stahl oder gleichwertige Materialien zu verwenden.

► **Transport von elektrobetriebenen Fahrzeugen auf Ro-Ro Fahrgastfähren**

Die Zunahme von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb, seien es Brennstoffzellen, Batterien oder Hybridantrieb, macht auch vor dem Transport auf Ro-Ro-Fahrgastfähren nicht Halt. Diverse Laderaumbürände auf solchen Schiffen haben Deutschland dazu veranlasst, untersuchen zu lassen, ob die derzeitigen Feuerlöscheinrichtungen im Falle von Bränden angesichts vieler transportierter Fahrzeuge mit alternativen Antrieben noch angemessen wären. Die Studie ergab keine aktuellen Probleme, doch wird darauf verwiesen, dass die einschlägigen Anforderungen in SOLAS II-2 /20 diese neuen Fahrzeugtypen nicht berücksichtigen.

Bericht über die 2. Sitzung des IMO-Ausschusses „Ship Design and Construction“ (SDC)

Folgende Tagesordnungspunkte der zweiten Sitzung des IMO-Ausschusses „Ship Design and Construction“ waren aus deutscher Sicht von besonderer Bedeutung:

► **Richtlinien für die Verwendung von GRP in Schiffsstrukturen**

Der Entwurf dieser Richtlinie konnte auf der Basis eines schwedischen Papiers nach langwierigen Beratungen fertig gestellt werden. Neben dem Brandverhalten werden auch Fragen der Festigkeit berücksichtigt.

Diese Richtlinie soll – wenn sie von MSC 95 bestätigt wird – eine zusätzliche Hilfe zu MSC.1/Circ. 1455 und MSC.1/Circ. 1002 darstellen, um FRP-Elemente in Schiffsstrukturen gleichmäßiger nach der SOLAS Regel II-2/17 bei alternativem Design zu bewerten und ein gleiches Sicherheitsniveau zu erreichen wie bei Anwendung der sonstigen SOLAS-Regeln zum baulichen Brandschutz.

► **Anforderungen an Plastikleitungen auf Schiffen**

Auf der Grundlage eines dänischen Papiers wurde sehr lange und kontrovers diskutiert. Die darin vorgeschlagenen drei Haupt-Sicherheitsgruppen, in die die Plastikrohre unterteilt werden sollten, wurden nicht übernommen, sondern es bleibt bei den bisherigen fünf.

► **Änderungen von SOLAS und dem FSS-Code, um Evakuierungsanalysen für neue Fahrgastschiffe verpflichtend zu machen**

Das Ziel Deutschlands, einen Entwurfstext für eine SOLAS-Änderung fertig zu stellen und diese an MSC weiterzuleiten, konnte erreicht werden. Auch eine Korrespondenzgruppe unter deutscher Leitung fand breite Zustimmung.

Bericht über die 3. Sitzung des Ausschusses „Pollution Prevention and Response“ (PPR)

Hier eine Übersicht über die wichtigen Punkte aus deutscher Sicht in der dritten Sitzung des IMO-Ausschusses „Pollution Prevention and Response“:

► **Überarbeitung des IBC-Codes**

Die Überarbeitung des IBC-Codes (Kapitel 17, 18 und 21) ist nötig geworden, um eine Übereinstimmung mit dem UN-GHS und der GESAMP zu erzielen. Das norwegische Papier PPR3/3 erläutert, weshalb eine kleine Zahl bestimmter Produkte nicht nach diesen Vorgaben eingestuft werden sollte, sondern aufgrund von Experteneinstufung. Dies wird von Deutschland unterstützt. Breiten Raum nahm die Diskussion über die Abschätzung der möglichen Folgen des neuen Kapitels 21 IBC-Code ein. Grundsätzlich ist mit einer Verschärfung der Transportanforderungen zu rechnen. Dies rührt daher, dass insbesondere die Langzeittoxizität vieler Produkte in der Vergangenheit mangels Daten zu günstig bewertet wurde. Welche technischen Anforderungen davon genauer betroffen sein werden, ist noch zu ermitteln. Besonders für Stoff mit sehr geringem Dampfdruck bei Umgebungstemperatur wurde dies sehr kritisch diskutiert.

► **Überarbeitung der Richtlinie für Tri-Partite Agreements**

Bei der Überarbeitung der Richtlinie für Tri-Partite Agreements (MEPC.1/Circ. 512) bereitet insbesondere die Berücksichtigung von Mineralölen in Mischungen Schwierigkeiten; deshalb wird GESAMP gebeten, eine Bewertung dieser Mineralöle vorzunehmen.

► **Mindest-Transportanforderungen für kontaminierte flüssige Massengüter, die auf Offshorefahrzeugen transportiert werden**

Zu Mindest-Transportanforderungen für kontaminierte flüssige Massengüter, die auf Offshorefahrzeugen transportiert werden, lagen keine Papiere vor. Deshalb wird die einschlägige Industrie aufgefordert, entsprechende Daten bereitzustellen. Andernfalls soll in der nächsten Sitzung versucht werden, eine vorläufige pauschalierte Abschätzung mithilfe von Gruppeneinträgen zu

ermöglichen, die auf Entflammbarkeit und Toxizität basieren sollen.

► **Abgrenzung der Bewertung von Ladungen, die nach MARPOL Anlage I oder MARPOL Anlage II transportiert werden sollen**

Hierfür müssen dringend eindeutige Verfahren entwickelt werden, da immer undurchsichtiger wird, weshalb ein bestimmtes Produkt einer der beiden Anlagen zugeordnet wird. Die ursprüngliche, geschichtliche Grenze von „schwarzen“ Ladungen (Herkunftsprinzip) zu Chemikalien (Gefährdungsprinzip) wird durch die neuen Biokraftstoffe der zweiten Generation aufgeweicht und lässt sich wissenschaftlich nicht begründen. Je nach Einordnung gelten unterschiedliche Umwelтанforderungen.

► **Überarbeitung der Vorgaben von MARPOL Anlage II zu Restmengen von hochviskosen Stoffen**

Die Gruppe kam zum Schluss, dass insbesondere die Definition für hochviskose und fest werdende Stoffe zu überdenken ist und dass die Anforderungen an eine Vorwäsche befolgt werden müssen, im Prinzip wie bei Kategorie X-Ladungen. Sondergebiete wurden abgelehnt. Das bisher ungeklärte Problem der landseitigen Aufnahmeeinrichtungen war für alle Industrievertreter von höchster Wichtigkeit.



© Kirk Williams / BG Verkehr

Einflaggung

Maritimes Bündnis gibt neue Impulse

Der Bund beschloss 2015, die seemännische Ausbildung stärker zu fördern.

Der jahrelange Trend zur Ausflaggung setzte sich auch 2015 fort. Die Zahl der Handelsschiffe unter deutscher Flagge sank abermals um sieben Prozent auf 351 Schiffe Ende 2015 (Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von über 100, ohne Fischerei). Wie 2014 auch verzeichnete das Segment „Trockenfrachter“, das im Wesentlichen Containerschiffe umfasst, mit knapp zehn Prozent den stärksten Rückgang.

Immer weniger Fischer

Auch in der Seefischerei gab es 2015 Rückgänge. Sowohl die Zahl der Fischereifahrzeuge als auch die Zahl der in der Fischerei tätigen Personen war rückläufig. In der Küstenfischerei werden aber immer noch deutlich über 1.000 Fischereifahrzeuge eingesetzt – der Großteil davon in der Nebenerwerbsfischerei.

Maritimes Bündnis gibt neue Impulse

Die Bundesregierung sorgt mit ihrer Schifffahrtspolitik für wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen, damit sich die maritime Wirtschaft in Deutschland gut entwickeln kann. Die Grundlage für eine Trendwende zugunsten der deutschen Flagge wurde Ende Oktober 2015 im Rahmen der 9. Nationalen Maritimen Konferenz in Bremerhaven geschaffen. Gemeinsam mit den Bundesländern beabsichtigt die Bundesregierung mit einem Gesamtpaket die deutsche Flagge europäisch wettbewerbsfähig gestaltet:

- ▶ Der Lohnsteuereinbehalt soll von 40 auf 100 % erhöht werden.
- ▶ Eine neue Richtlinie zur passgenauen Erstattung der Arbeitgeberanteile zur gesetzlichen Sozialversicherung wird auf den Weg gebracht.
- ▶ Die Schiffsbesetzungsverordnung wird angepasst.

Das Gesamtpaket ist geprägt von dem Gedanken, qualitativ hochwertige Ausbildung und Beschäftigung am deutschen Schifffahrtstandort zu erhalten. Im Gegenzug werden die Reeder ihren Beitrag zum deutschen Wirtschaftsstandort leisten. Die Bundesregierung erwartet künftig eine Umkehr beim Flaggenverhalten, zu mehr Ausbildung und zu mehr Beschäftigung deutscher und europäischer Seeleute.

Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt ist die Plattform, um die nationale Seeschifffahrtspolitik gemeinsam mit den Akteuren der maritimen Wirtschaft zu gestalten. In den vergangenen Jahren konnten viele positive Impulse gesetzt werden (Stichworte: Tonnagebesteuerung, Ausbildungsplatzförderung). Die Wettbewerbsbedingungen verändern sich permanent. Das Maritime Bündnis ist die entsprechende Arbeitsplattform, um hierauf reagieren zu können. Die Sicherung des maritimen Know-how in Deutschland bleibt eine vorrangige Aufgabe des Maritimen Bündnisses. Mit Unterstützung der maritimen Branchen an Land kann jungen

Menschen mit Interesse an maritimen Berufen eine verlässliche Perspektive geboten werden. Die Bundesregierung steht fest zum Maritimen Bündnis und wird sich für seine Weiterentwicklung einsetzen.

Bund erhöht Ausbildungszuschüsse

Der Bund baute seine Förderung der seemännischen Ausbildung im Jahr 2015 nochmals aus. Reeder, die Schiffsmechaniker ausbilden, erhalten nunmehr pro Ausbildungsplatz 32.000 Euro. Auch die Zuschüsse für die Ausbildung von Nautischen und Technischen Offiziersassistenten wurden auf 16.00 bzw. 21.000 Euro erhöht.

Zusätzlich zu den Zuschüssen des Bundes fördert auch die Stiftung „Schiffahrtsstandort Deutschland“ die Berufsausbildung an Bord und Fortbildungsmaßnahmen für Seeleute. Im Jahr 2015 schüttete die Stiftung mehr als 21 Millionen Euro an Reeder und Seeleute aus.

Die Handels- und Fischereiflotte unter deutscher Flagge (Handelsschiffe über 100 BRZ)

Schiffsgattung	Anzahl der Schiffe		Veränderung in Prozent	Tonnage (BRZ)		Veränderung in Prozent
	31.12.2014	31.12.2015		31.12.2014	31.12.2015	
Trockenfrachter	245	232	- 5,3	10.788.550	9.910.057	- 8,1
Tankschiff (einschließlich Gas-, Chemikalien- und Produktentanker)	35	32	- 8,6	374.549	361.454	- 3,5
Fahrgastschiffe	88	87	- 1,1	49.601	26.429	- 46,7
Fischereifahrzeuge	1.493	1.440	- 3,6	59.970	63.016	+ 5,1
Handelschiffe insgesamt (ohne Seefischerei)	368	351	- 4,6	11.212.700	10.297.939	- 8,2

Quellen: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft, Stand 31.12.2015

Elektronische Schiffssicherheitszeugnisse

Angebot für Schiffe in der nationalen Fahrt steht



© Fotolia / megaflopp

Die Reederei erhält eine Identifikationsnummer, mit der sie das Zeugnis im Internet abrufen kann.

Ein Seeschiff muss zu seinem Betrieb über eine Vielzahl von Sicherheitszeugnissen und Genehmigungen verfügen. Sicherlich am bekanntesten sind das Schiffsbesatzungszeugnis, das Freibordzeugnis, das Bausicherheits-Zeugnis oder das Ausrüstungs-Sicherheitszeugnis. Fast alle dieser international vorgeschriebenen Zeugnisse – rund 30 an der Zahl – werden für Seeschiffe unter deutscher Flagge von der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr ausgestellt.

Bisherigem internationalem Recht entsprechend werden diese Zeugnisse in Papierform an Bord mitgeführt. Dies kann unter Umständen zu Schwierigkeiten führen, wenn ein Zeugnis schnell ersetzt werden muss. Zudem fallen für das Bereitstellen der Zeugnisse an Bord des betreffenden Schiffes Kurierkosten an, die von den Reedereien getragen werden müssen. Daher gibt es schon länger Überlegungen, den Einsatz moderner Informationstechnologie auch für die Ausstellung und vor allem die Zustellung von Sicherheitszeugnissen nutzbar zu machen.

Diese Überlegung hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aufgegriffen und als Projekt aus seinem Geschäftsbereich die Einführung elektronischer Schiffssicherheitszeugnisse als Beitrag für das Bürokratieabbauprogramm der Bundesregierung angemeldet.

Bislang stand der Einführung elektronischer Schiffssicherheitszeugnisse das deutsche Verwaltungsrecht im Wege. Mit dem „Gesetz zur Förderung der elektronischen Verwaltung“ (E-Government-Gesetz) ist diese Hürde aber weggefallen. Daher

können bereits jetzt elektronische Schiffssicherheitszeugnisse für Schiffe unter deutscher Flagge in der nationalen Fahrt auf freiwilliger Basis ausgestellt werden.

Zusätzlich muss aber auch international bei der International Maritime Organization (IMO) für die weltweite Akzeptanz elektronischer Schiffssicherheitszeugnisse gesorgt werden. Die Dienststelle Schiffssicherheit ist mit der Weiterentwicklung des Themas befasst und wird dieses Vorhaben in den zuständigen Gremien der IMO weiter befördern.

E-Zeugnisse für Schiffe in nationaler Fahrt

Seit dem 1. Januar 2015 bietet die Dienststelle Schiffssicherheit Sicherheitszeugnisse für Schiffe in der nationalen Fahrt in elektronischer Form an. Die Reederei erhält dabei nur noch eine Identifikationsnummer, mit der sie das Zeugnis auf der Internetpräsenz der deutschen Flaggenstaatsverwaltung www.deutsche-flagge.de abholen kann. Auf diesem Wege kann das Zeugnis nötigenfalls bei Kontrollen von der Wasserschutzpolizei direkt in der Datenbank der BG Verkehr auf seine Echtheit überprüft werden. Grundsätzlich entspricht das elektronische Zeugnis seinem Papiervorgänger in Inhalt und Form. Es ist aber – wie ein Steuerbescheid – ohne Siegel und Unterschrift gültig.

Mittelfristig werden elektronische Sicherheitszeugnisse auch für die weltweite Fahrt ausgestellt. Zunächst wird ab Beginn nächsten Jahres das Angebot für die Fahrt zu Häfen in Nordeuropa gelten.

Prüf- und Zertifizierungsstelle

Zulassung von sicherheitsrelevanten Produkten

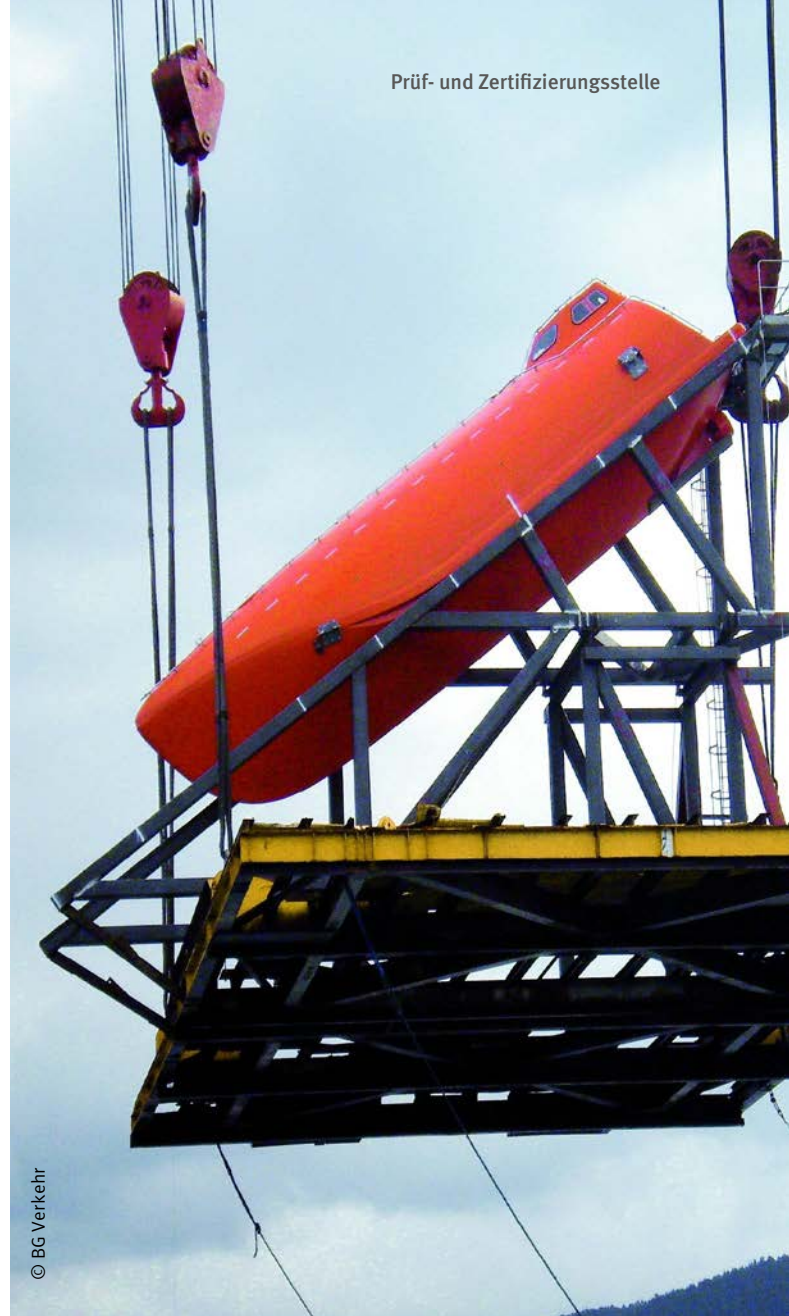
Nicht nur die bauliche Seite eines Schiffes, auch die sichere Navigation und der Umgang mit qualitativ hochwertigem Handwerkzeug ist für die Sicherheit moderner Seeschiffe entscheidend. Die Seeleute sind darauf angewiesen, dass ihre Arbeitsmittel – und im Notfall auch die Brandschutzmaterialien- und -ausrüstungen sowie Rettungsmittel – verlässlich funktionieren.

Die Prüf- und Zertifizierungsstelle der Dienststelle Schiffssicherheit 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

Unter www.deutsche-flagge.de/de/bau-und-ausruestung ist eine laufend aktualisierte Datenbank einsehbar, in der alle nach EU-Richtlinie 2014/90/EG zugelassenen Materialien 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 Mitgliedslandes entsprechend der oben genannten Richtlinie zugelassen sein müssen.



Bevor sie zugelassen werden, müssen die Rettungsboote eine Reihe von Prüfungen bestehen.

Hafenstaatkontrolle

Kontrollen auf Einhaltung der Mindeststandards in der Seeschifffahrt



© Wikimedia / Photocopy

Ein großer Teil der Hafenstaatkontrollen wird außerhalb der „normalen“ Dienstzeiten durchgeführt.

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 in der aktuellen Ausgabe wird die Hafenstaatkontrolle innerhalb der EU rechtlich umgesetzt. Die Dienststelle Schiffssicherheit 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 müssen und welche Anforderungen an Stärke und Ausbildung der Besatzung gestellt werden. Ein weiterer Bereich der Vorschriften regelt den Umweltschutz auf See und den Transport von gefährlicher Ladung und legt Grundsätze für die sichere Schiffsbetriebsführung fest.

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 AFS2001 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 in der MLC (2006) (Maritime Labour Convention) zusammengefasst. In Deutschland ist das Seearbeitsübereinkommen 2006 seit 16.08.2014 in Kraft.

Die Änderungen der Hafenstaatkontrollrichtlinie durch die Einführung des Seearbeitsübereinkommens wurden in einer überarbeiteten Richtlinie (recast) zum 20.08.2013 festgelegt.

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 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 2015 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.riyadhmou.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 weniger häufig kontrolliert. Dies kann im Extremfall annähernd drei Jahre kontrollfreie Zeit bedeuten.

Mit diesem System erhalten die Schiffe von gut arbeitenden Reedereien, die überdurchschnittlich gute Schiffe bereedern und überdurchschnittlich gute Flaggenstaaten und Klassifikationsgesellschaften gewählt haben, einen Bonus. Sie werden deutlich seltener kontrolliert als andere Schiffe.

Auf der nächsten Seite finden Sie eine Liste der Flaggenstaaten, deren Schiffen eine sehr gute Leistungsfähigkeit bescheinigt werden kann.

Flaggenstaaten mit sehr gutem Standard

- ▶ Antigua and Barbuda
- ▶ Bahama
- ▶ Barbados
- ▶ Belgien
- ▶ Bermuda (UK)
- ▶ Cayman Islands (UK)
- ▶ China
- ▶ Dänemark
- ▶ Deutschland
- ▶ Estland
- ▶ Färöer (DK)
- ▶ Finland
- ▶ Frankreich
- ▶ Gibraltar (UK)
- ▶ Griechenland
- ▶ Großbritannien
- ▶ Hongkong
- ▶ Iran
- ▶ Irland
- ▶ Isle of Man (UK)
- ▶ Italien
- ▶ Japan
- ▶ Kasachstan
- ▶ Kroatien
- ▶ Lettland
- ▶ Liberia
- ▶ Luxemburg
- ▶ Malta
- ▶ Marshall Islands
- ▶ Niederlande
- ▶ Norwegen
- ▶ Panama
- ▶ Philippinen
- ▶ Portugal
- ▶ Republik Korea
- ▶ Russische Föderation
- ▶ Saudi Arabien
- ▶ Singapur
- ▶ Spanien
- ▶ Schweden
- ▶ Türkei
- ▶ USA
- ▶ Zypern

Ablauf der Kontrollen

Jede Hafenstaatkontrolle wird nach einem harmonisierten Verfahren nach festgelegten Kriterien durchgeführt. Nach der 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, Beobachtun-

gen 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. Seit August 2014 wird die Hafenstaatkontrolle auch bei Beschwerden von Seeleuten oder anderen beteiligten Stellen aufgrund von Verstößen gegen die Bestimmungen der MLC 2006 informiert.

Im Jahr 2015 wurden

- ▶ 896 Zwischenfallmeldungen bearbeitet
- ▶ 280 Einträge in die PSC Datenbank THETIS getätigt, die das jeweilige Schiff für eine Kontrolle heraushebt
- ▶ 235 Hafenstaatkontrollen aufgrund solcher Meldungen in deutschen Häfen durchgeführt

Meldungen von anderen Stellen

- ▶ 433 Wasserschutzpolizei
- ▶ 237 Verkehrszentralen
- ▶ 152 Maritimes Lagezentrum
- ▶ 11 Hafenbehörden, Agenturen, Besatzungen
- ▶ 63 Mitgliedsstaaten Paris MoU

Die Hafenstaatkontrolleure versuchen nach Eingang einer Zwischenfallmeldung so viele Informationen wie möglich dazu 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 über das MLZ

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 sowie über Maßnahmen zu entscheiden und zu beraten. Ein großer Teil der Hafenstaatkontrollen 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 oder nicht schwerwiegend gegen die Arbeits- und Lebensbedingungen nach MLC 2006 verstoßen, kann das Schiff wie geplant seine Fahrt fortsetzen. Bei schwerwiegenden Verstößen gegen die Anforderungen der internationalen Übereinkommen und Gefährdung von Umwelt und/oder Gefährdung der Besatzung verhängt der Kontrolleur ein Auslaufverbot. Dies gilt auch bei gravierenden Verstößen gegen die Arbeits- und Lebensbedingungen wie zum Beispiel ausstehende Heuerzahlungen. Dem Reeder wird damit Gelegenheit gegeben, die gefundenen Mängel vor Auslaufen zu beseitigen und gegebenenfalls Änderungen in sein Safety Managementsystem einzuarbeiten, um das erneute Auftreten solcher Abweichungen zu verhindern.

Ist der Kapitän der Meinung, dass die Mängel erfolgreich abgearbeitet wurden, beantragt er eine weitere Besichtigung. Wenn bei dieser Nachbesichtigung nachgewiesen wird, dass alle Mängel beseitigt wurden, kann das Schiff seine Reise fortsetzen. Da die Mängel und die geforderten Maßnahmen in die Datenbank eingetragen werden, können und werden auch andere Hafenstaaten die Abstellung überprüfen.

Aufteilung und Anzahl der Mängel

Bereich	Anzahl	in Prozent
Fire Safety	5.558	13,4
Safety of Navigation	5.150	12,4
Life saving appliances	3.709	9,0
Labour conditions, Health protection, medical care	2.795	6,7
Documentation / Certification	2.600	6,3
ISM	1.797	4,3
Fire Protection	1.044	2,5
Nautical Publications	1.016	2,5
Charts	966	2,4
Öltagebuch	645	1,6

Kontrollen im Paris MoU und in deutschen Häfen

- ▶ 1.234* Kontrollen wurden durchgeführt (Vorjahr 1.318)
- ▶ etwa die Hälfte der Schiffe wiesen Mängel auf
- ▶ 39 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 44), dies entspricht einer Festhaltequote von 3,16 % (Paris MoU 3,33 %)

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

Kontrollen im Gesamtbereich des Paris MOU

- ▶ 17.858 Schiffe wurden überprüft (Vorjahr 18.430)
- ▶ 595 Schiffe wurden festgehalten (Vorjahr 612)

Kontrollen und Festhaltungen

Mitgliedsstaat	Kontrollen	Festhaltungen
Belgien	969	18
Bulgarien	366	8
Kanada	1.063	32
Kroatien	284	5
Zypern	137	13
Dänemark	445	–
Estland	188	–
Finnland	292	–
Frankreich	1.255	27
Deutschland	1.234	39
Griechenland	1.154	84
Großbritannien	1.123	41
Island	63	3
Irland	276	15
Italien	1.387	92
Lettland	282	–
Litauen	220	1
Malta	184	7
Niederlande	1.315	21
Norwegen	570	8
Polen	524	32
Portugal	492	8
Rumänien	590	43
Russische Föderation	1.008	38
Slovenien	155	5
Spanien	1.716	52
Schweden	566	3

Festhaltungen im Raum des Paris MoU

Jahr	Anzahl der Schiffe	in Prozent
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
2014	612	3,3
2015	595	3,3

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. Dabei muss auch eine der Überprüfungen 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 Reparaturhafen 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 BGW Liste basiert auf den Kontrollergebnissen der Jahre 2013 bis 2015 und ist seit 01.07.2016 in Kraft.

Schwarze Liste

Die schwarze Liste beinhaltet elf Flaggenstaaten. Neu hinzugekommen ist der Flaggenstaat Saint Kitts and Nevis. Ganz oben, ober besser gesagt unten, steht wie im letzten Jahr Tansania, gefolgt von Moldawien, Togo, Komoren, Cook Islands, Dominica, Kambodscha, Belize, St Kitts and Nevis, St Vincent and the Grenadines, und Sierra Leone. Schiffe, die unter solchen Flaggen fahren, werden besonders beobachtet sowie häufiger und detaillierter kontrolliert.

Graue Liste

In der grauen Liste werden 19 Staaten geführt.

Weißer Liste

Die weiße Liste umfasst wie im Vorjahr 43 Flaggenstaaten. Auf dem vordersten Platz liegt Schweden, gefolgt von Großbritannien, Frankreich und Dänemark. Portugal und Spanien ist der Sprung in die weiße Liste gelungen, während Indien und die Schweiz in die graue Liste abgefallen sind.

Deutschland befindet sich ebenfalls im oberen Teil der weißen Liste und nimmt damit wieder einen sehr guten Platz in der Wertung der Leistungsfähigkeit der Flaggenstaaten ein.

Bewertung der anerkannten Organisationen

Eine vergleichbare Liste wird für die anerkannten Organisationen errechnet, die im Auftrag von Flaggenstaaten Besichtigungen durchführen und Zeugnisse ausstellen. Eine hohe Qualität konnte für zwölf Organisationen festgestellt werden. An der Spitze befinden sich die neue Organisation DNV GL AS, American Bureau of Shipping (ABS/USA) und Lloyd's Register (LR).

Mit einer sehr niedrigen Leistung musste das International Register of Shipping notiert werden. Eine niedrige Leistung wurde für das Universal Shipping Bureau Inc. festgestellt.

Kontrollergebnisse aus den Überprüfungen nach Einhaltung der Bestimmungen der MLC 2006

Die Überprüfung nach den Bestimmungen der Maritime Labour Convention (MLC 2006) oder dem Seearbeitsübereinkommen, ist in das zweite Jahr gegangen. Es zeigt sich, dass das neue Übereinkommen der ILO mittlerweile ein wichtiger Bestandteil und eine feste Größe bei den Hafenstaatkontrollen darstellt. Bei den insgesamt 1.234 durchgeführten Hafenstaatkontrollen in Deutschland wurden bei 240 Inspektionen MLC- Mängel festgestellt. Insgesamt wurden 545 MLC- Mängel dokumentiert.

Unter diesen 240 Inspektionen befanden sich 21 Kontrollen mit schwerwiegenden MLC-Mängeln, die eine Festhaltung erforderlich machten – etwa jedes fünfte Schiff entspricht also nicht den Bestimmungen des Seearbeitsübereinkommens.

Im Jahr 2015 erreichten die Hafenstaatkontrolle 15 Beschwerden. Somit ging die Beschwerdehäufigkeit gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Nur eine der Beschwerden erwies als offensichtlich unbegründet. In zehn Fällen wurde als Konsequenz eine Hafenstaatkontrolle durchgeführt. Bei der Hälfte dieser Kontrollen musste das betreffende Schiff festgehalten werden.

Die Beschwerdegründe, die zur Festhaltung führten, bezogen sich ausnahmslos auf ausstehende Heuerzahlungen. Insgesamt ging es bei zwei Dritteln der Beschwerden um nicht gezahlte Heuern. Annähernd alle Beschwerden (bis auf eine) gegen ausstehende Heuerzahlungen erwiesen sich leider als begründet. Drei konnten intern bzw. mit Hilfe der ITF (Internationale Transportarbeiter-Föderation) geklärt werden. Zwei der Beschwerden konnten leider nicht mehr abgearbeitet werden, da sich in einem Fall die Schiffe außer Reichweite befanden, in einem anderen Fall die Crew ausgetauscht und ein neues Management unter neuer Flagge eingerichtet wurde. Es zeigt klar auf, dass Beschwerden von Seeleuten sehr ernst zu nehmen sind. Diese besondere Regelung des Seearbeitsübereinkommens ist ein sehr wichtiger Bestandteil zum Schutz der Rechte der Seefahrer und zur Durchsetzung der Bestimmungen des Übereinkommens.

Das Beschwerdeverfahren selbst ist im Seearbeitsübereinkommen niedergelegt. Danach haben die Seeleute das Recht sich sowohl über ein reedereiinternes Beschwerdeverfahren, welches den Seeleuten bekannt gemacht sein muss, als auch bei den jeweiligen Flaggenstaaten des Schiffes, ihrer Heimatstaaten oder eben auch bei den Hafenstaaten zu beschweren. Die Mehrzahl der Beschwerden erreichte uns auf direktem Weg oder über die ITF bzw. die Seemannsmissionen. In der Regel wird bei allen Beschwerden – außer offensichtlich unbegründeten – der jeweilige Flaggenstaat informiert, je nach Art und Folgemaßnahmen gegebenenfalls auch der Verband deutscher Reeder und die ITF.

Eine Eigenart von allen MLC Beschwerden ist die Komplexität. Mängel sind nicht einfach zu finden, der Nachweis ist kompliziert und erfordert viel Detailwissen von den Inspektoren. Das Führen von vertraulichen Interviews im Rahmen der Untersuchung einer Beschwerde, die häufig anonym eingegangen ist, und das sorgfältige Recherchieren von Fakten inmitten von Zeit-

druck und einer Atmosphäre, die oft die Angst der Seeleute vor Sanktionen spiegelt, ist nach wie vor eine große Herausforderung für die Hafenstaatkontrolleure. Das Prüfen von Arbeitsverträgen und Heuerabrechnungen ist oft kompliziert und zeitaufwendig, aber unvermeidlich, wenn es um die Anerkennung und Durchsetzung der Heuerforderungen der Seeleute geht.

Wenn die Seeleute sich in Interviews zu den Beschwerden bekennen, ist das oft der letzte verzweifelte Schritt, um nicht viele Monate umsonst gearbeitet zu haben. Denn sie ahnen, dass sie mit großer Wahrscheinlichkeit in ihren Heimatländern nur schwierig ein neues Heuverhältnis bekommen können. Fachleute sprechen oft von „Black Lists“, auf der angeblich Seeleute aufgeführt werden, die nicht unauffällig funktionieren. Lediglich eine flächendeckende Kontrolle der Einhaltung des Seearbeitsübereinkommens kann dem entgegen wirken.

Im Fall eines türkischen Massengutfrachters, der im August 2015 u.a. wegen ausstehender Heuerzahlungen und fehlenden Proviants (das Schiff war schon in zwei anderen Staaten aufgrund desselben Verstoßes festgehalten worden) festgehalten wurde, zogen die Besatzungsmitglieder ihre Aussagen zurück. Es bestand der Verdacht, dass ihre Familien zu Hause deutlich unter Druck gesetzt wurden. Dies berichtete auf jeden Fall ein Besatzungsmitglied später in einem „privaten“ Gespräch mit dem PSCO an der Reling, nachdem die Festhaltung offiziell aufgehoben worden war.

Es ist sehr deutlich, dass die Hafenstaatkontrolle bei der Umsetzung des Seearbeitsübereinkommens eine enorm wichtige Rolle spielt, aber eben auch nicht alles von den Inspektoren und dem System aufgedeckt und abgestellt werden kann.



Beispiel aus dem Alltag der Kontrolleure: „Trinkwasser“ an Bord

Verteilung der Mängel, die in deutschen Häfen festgestellt wurden

Kategorie	Anzahl	in Prozent
MLC Zeugnisse und Dokumente	12	2,2
Mindestalter	–	–
Ärztliches Zeugnis	5	0,9
Befähigungen der Seeleute	–	–
Beschäftigungsverträge	88	16,1
Inanspruchnahme eines Anwerbungs- oder Arbeitsvermittlungsdienstes	–	–
Arbeits- oder Ruhezeiten	40	7,3
Besatzungsstärke des Schiffes	–	–
Unterkünfte	37	6,8
Freizeiteinrichtungen an Bord	–	–
Verpflegung einschließlich Bedienung	113	20,7
Gesundheit, Sicherheit und Unfallverhütung	184	33,7
Medizinische Betreuung an Bord	40	7,3
Beschwerdeverfahren an Bord	10	1,8
Zahlung der Heuern	17	3,1
Gesamt	547	100



Beispiel aus dem Alltag der Kontrolleure: „Sicherheitsschuhe“, die bei der Arbeit an Deck getragen wurden.

Gezielte Überprüfung zum Betreten geschlossener Räume

In der Zeit vom 1. September 2015 bis 30. November 2015 wurde in Zusammenarbeit mit dem Tokyo MoU eine gezielte Überprüfung über die besonderen Gefahren beim Betreten geschlossener Räume durchgeführt. Untersuchungen und Unfallzahlen haben gezeigt, dass Unfälle an Bord von Schiffen in den meisten Fällen eher durch Unvorsichtigkeit und mangelhaftes Wissen über die zu treffenden Vorkehrungen als durch mangelnde Anleitung verursacht werden.

In geschlossenen Räumen kann durch die Art der Ladung oder andere Dinge eine sauerstoffarme, entzündbare und/oder giftige Atmosphäre vorhanden sein. So sind leider immer wieder Unfälle oder sogar Todesfälle im Zusammenhang mit diesen Situationen zu beklagen. Um die Sicherheit zu gewährleisten, hat die Crew immer eine vorausgehende Bewertung über jede mögliche Gefahr in dem zu betretenden Raum vorzunehmen, dabei sind die vorherige beförderte Ladung, die Belüftung des Raumes, die Beschichtung des Raumes und andere wesentliche Faktoren zu berücksichtigen. Diese Bewertung setzt eine umfangreiche und gründliche Schulung über mögliche Gefahren und den daraufhin zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen voraus. Die gezielte Überprüfung hat gezeigt, dass die Vorkehrungen in der Regel getroffen wurden, dass es aber bei den tatsächlichen Schulungen der an Bord betroffenen Personen und den vorgeschriebenen Übungen und Drills noch Verbesserungsbedarf gibt.

Bei 3.776 Kontrollen im Bereich des Paris MoU wurde diese Überprüfung durchgeführt. Bei der Durchführung der Drills wurden etwa acht Prozent als mangelhaft bewertet. Nach einer detaillierten Auswertung werden die Ergebnisse der Überprüfung der IMO zur Kenntnisnahme und eigener Auswertung übergeben.

Entwicklungen in der Hafenstaatkontrolle

Die Hafenstaatkontrollrichtlinie 2009/16/EU 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 und dem Black Sea MoU erfolgreich übernommen.

Das neue Besichtigungsregime behält besonders auffällige Schiffe gezielt im Auge und überwacht alle anlaufenden Schiffe in den Häfen der Mitglieder. Die Regeln, nach denen Schiffe der Zugang zu den Häfen im Bereich des Memorandums verwehrt werden kann, wurden auf alle Schiffstypen und auf Schiffe auch unter Flaggenstaaten in der grauen Liste ausgedehnt.

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

Im Bereich des Paris MoU 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 auch die Weiterentwicklung und die richtlinienkonforme Umsetzung des neuen Kontrollsystems dar. 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.

Weitere Informationen: www.deutsche-flagge.de/de/psc

Summary

Annual Report Ship Safety 2015



© Kirk Williams / 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 and Digital Infrastructure, 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 2015 DS detained a total of 39 ships in German ports due to major deficiencies (2014: 44).

The number of inspections fell from 1.318 in 2014 to 1.234 in 2015

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 2015, the number of medical fitness examinations was 15.084 (15.000 in 2014). 2.079 mariners were examined abroad, mostly in Manila. 350 seagoing mariners had unfortunately to be declared unfit for sea service, 2,3 per cent. The main reasons for rejection were cardiovascular diseases below in order metabolic diseases, insufficient acuity of vision, overweight 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

Brandstwiete 1
20457 Hamburg

Bürozeiten

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

Hauptrufnummern der Dienststelle Schiffssicherheit

Telefon 040 / 361 37 - (+ Durchwahl)

229	Schiffsbesetzung
227	Zeugnispool
208	Zeugnispool
297	Besichtigungen
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
202	Flaggenstaatsbesichtigungen (ZES)

Bereitschaftsdienst

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

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

Sie erreichen den Bereitschaftsdienst 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
besichtigungen@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. G. Wessels
Tel. 040 / 361 37-229

Zeugnispool

Kapt. H. Gerken
Tel. 040 / 361 37-227

Frau M. Wahle
Tel. 040 / 361 37-208

Besichtigungen deutscher Schiffe

Tel. 040 / 361 37-297
E-Mail: besichtigungen@bg-verkehr.de

Schiffseinrichtung und Ausrüstung

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

Hafenstaatkontrolle

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

Referat ISM und ILO

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

Referat Schiffbau, schiffahrtstechnische Grundsatzfragen

Dipl.-Ing. J. Sanselzon
Tel. 040 / 361 37-222

Mobil 0171 / 604 43 73
privat 040 / 789 84 24

Referat Schiffsmaschinenbau

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

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

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

Referat Recht

K. Krüger
Tel. 040 / 361 37-300

Einfluggungsmanagement

C. 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

Jörg Abel
Stellv. Leitender Arzt
Tel. 040 / 361 37-336

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

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

Mobil 0171 / 882 70 72

E-Mail: olaf.petersen@bg-verkehr.de

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

C. 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 41

Mobil 0171 / 505 70 35

Stralsund

18437 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 Brandstwiete 1 20457 Hamburg
Redaktion	Thomas Crerar
Titelbild	Fotolia / Janni
Erscheinungsdatum	November 2016

**Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr**

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