

# Wie Sicherheit an Bord kommt

Weltweit ist die **SCHIFFFAHRT** eine Boombranche. Die Betriebssicherheit dieses Motors der Globalisierung stellen internationale Abkommen und Vorschriften sicher. Sie zuverlässig einzuhalten, ist die Aufgabe spezieller Dienstleister – wie der Träger Marine Service Center

**DIE „TITANIC“.** Einmal mehr steht ihr Ende am Anfang. Der Untergang des 269 Meter langen und als unsinkbar geltenden Luxusdampfers am 15. April 1912 war zugleich Ausgangspunkt vieler internationaler Abkommen, die bis heute die Sicherheit auf See gewährleisten. Nicht nur, dass von da an alle halbe Stunde Notruf Frequenzen auf ein eventuelles SOS hin abzuhören waren. Denn es haperte bei dieser Havarie an mehr als nur an der Kommunikation. Ein Ergebnis der Analyse des Unglücks – das etwa 1.500 Menschen das Leben kostete – war das internationale Abkommen SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea), das die „Sicherheit des Lebens auf See“ verbessern sollte. 1914 war dessen erste Vorschrift formuliert – es behandelte den Schutz vor Feuer auf Schiffen. Wenn also heute beispielsweise Carsten Weiß vom Träger Marine Service Center (MSC) in Hamburg einen Feuerlöscher öffnet, diesen auf seine Funktion überprüft, zusammenbaut und seine Funktionstüchtigkeit mit einem Zertifikat bestätigt, dann liegt das eben auch am Zusammenstoß eines Schiffes mit einem Eisberg im Jahre 1912.

Die Schifffahrt ist seitdem gekennzeichnet durch ein starkes Wachstum, das die Globalisierung weiter beschleunigt.

So geht die „Seeverkehrsprognose 2025“ der Bundesregierung davon aus, dass sich zwischen 2004 und 2025 allein der Umschlag an Standardcontainern in deutschen Seehäfen auf 45,3 Millionen erhöhen und somit mehr als vervierfachen wird. Die Europäische Union wiederum empfiehlt die Einrichtung von „Meeresautobahnen“ als Teil einer „seegestützten Logistikkette“ bis zum Jahre 2010. Nur so ließe sich der Verkehrskollaps auf Europas Seestraßen abwenden.

## Wachstum und Kontrolle

Dieser Trend ist international. Containerschiffe, Öl- und zunehmend auch Flüssiggastanker sind die Signaturen einer Entwicklung, die weiterhin immer größere Schiffe mit immer weniger Besatzung prägen. Jenseits aller Romantik ist die Schifffahrt zu jener „am stärksten international vernetzten Industrie“ geworden, als die sie die UN-Organisation IMO (International Maritime Organisation) sieht. Ihr Generalsekretär Efthimios Mitropoulos weiß genau, welche Verantwortung er für Arbeit und Wohlstand in der gesamten Welt trägt: „Die Schifffahrt wickelt mehr als 90 Prozent des internationalen Handelsverkehrs auf kosteneffiziente Art und Weise sowie sauber und sicher ab.“ Sicherheit. Sie ist das A und O an Bord. Sicherheit für

die Besatzung, die Passagiere, die Ladung, die Umwelt. Bei aller Professionalität von Reedereien und Schiffsbesatzungen kann diese Sicherheit nur durch eine externe, transparente Kontrolle gewährleistet werden. Deshalb haben sich um die erste SOLAS-Vorschrift – zur Verhinderung und zum Bekämpfen von Bränden – eine ganze Reihe nationaler wie internationaler Vorschriften geschart, denen die Ausrüstung eines Schiffes entsprechen muss. Kann der betreffende Kapitän bei einer stichprobenartigen Prüfung durch die jeweilige Hafenbehörde die Funktionsfähigkeit lebenswichtiger Anlagen wie stationärer Feuerlöschsysteme und Ausrüstung wie Rettungswesten und Alarmanlagen nicht durch aktuelle Zertifikate belegen, darf er nicht den Anker hieven. Zudem läuft er Gefahr, im Falle eines Falles den Versicherungsschutz zu verlieren. Wahrgenommen wird eine regelmäßige externe Prüfung durch „Hafenstaatkontrollen“ (Port State Control). In Deutschland ist damit die See-Berufsgenossenschaft betraut, die mindestens 25 Prozent aller fremdflaggen Schiffe überprüft. Bei diesen rund 1.500 Überprüfungen im Jahre 2007 wies rund die Hälfte der Schiffe zum Teil erhebliche Mängel auf, 54 von ihnen durften vor Beseitigung der Mängel gar nicht erst wieder auslaufen. Auch die Klassifikationsge- >



Zuverlässig signalisiert  
das Gaswarngerät,  
ob man in den Tank  
steigen darf



Ob in der Werkstatt oder an Bord – die Dräger-Teams bürgen auch im eng gesteckten Zeitrahmen für die zertifizierte Sicherheit auf

> sellschaften, wie etwa Lloyd's Register of Shipping oder Germanischer Lloyd, nehmen wichtige Überwachungstätigkeiten während des Lebenszyklus eines Schiffes wahr.

Reeder, als die Verantwortlichen für den ordnungsgemäßen Betrieb ihrer Schiffe, verlassen sich weltweit hinsichtlich Inspektion, Revision und Reparaturen auf spezialisierte Dienstleister, die in den großen Häfen der Welt zu Hause sind. Wie das kontinuierlich erweiterte Netz von Dräger Marine Service Centern (MSC), dessen neuester Knotenpunkt in Singapur im September 2008 eröffnet wurde. „Auch hier bauen wir“, beschreibt dessen Leiter Srinivasan Venkatachari das Konzept, „auf die jeweilige Dräger-Kompetenz vor Ort, die wir durch speziell geschulte Servicetechniker erweitern.“ Keimzelle dieses Netzwerkes ist Rotterdam mit dem größten Seehafen Europas und dem drittgrößten der Welt. „Vor rund 30 Jahren haben wir als Einmann-Unternehmen angefangen“, blickt heute Harm de Jong als Bereichsleiter von Unisafe Fire Fighting and Safety Equipment Rotterdam zurück, „allein in den vergangenen zehn Jahren konnten wir unseren Umsatz mehr als verzehnfachen!“ Rotterdam ist damit in jeder Hinsicht Maßstab für das offiziell 2007 eingeweihte MSC Hamburg, aber auch für Singapur. „Erst haben wir in Rotterdam nur Feuerlöscher gewartet“, sagt Harm de Jong, „bis wir 1991 zunächst anerkannter Dräger-Händler wurden und 2003 Tochtergesellschaft des Mutterhauses in Lübeck.“

Damit haben sich die Rotterdamer dem Thema „Total Care“ von anderer Seite als die anderen Dräger MSCs genä-

hert. „Unter ‚Total Care‘“, erklärt Michael Semmler, Leiter des MSC in Hamburg, „verstehen wir einen kompetenten Service rund um Feuer, Rettung und Sicherheit – kurz FRS.“ Die Hamburger hatten sich zunächst auf den Service jener Geräte konzentriert, die Dräger herstellt – in erster Linie Pressluftatmer und Gaswarngeräte. „Das kam bei den Kunden so gut an, dass sie uns gebeten haben, doch unsere Dienstleistungen auszuweiten“, fügt Semmler hinzu. Gefragt, getan. Die Hamburger erweiterten ihren Service und bieten seitdem „Total Care“ für FRS – für Eigenfabrikate ebenso wie für Fremdfabrikate.

### Kurze Liegezeiten

Wie in allen Häfen der Welt, so ist auch für die in Hamburg einlaufenden Schiffe die Zeit extrem knapp. Üblicherweise erfährt das jeweilige MSC Ankunftszeit und Liegeplatz sowie die vorzunehmenden Arbeiten zwei, drei Tage vorher über die Reederei oder Agenten vor Ort durch eine Ausschreibung – manchmal aber auch am selben Tag. In anderen Fällen bestehen mit Reedern Verträge, sodass das jeweilige MSC durch Rückgriff auf die eigene Datei von sich aus die notwendigen Arbeiten vorschlägt und gleich kalkuliert. Ist der Auftrag erteilt, stellt das MSC Teams zusammen, die all diese Arbeiten in einer zwischen acht und 20 Stunden kurzen Liegezeit bewältigen.

Nach Einlaufen des Schiffes gehen die Teams an Bord und starten entweder gleich dort mit ihrer Arbeit oder nehmen Geräte für komplexere Messungen und Prüfungen mit in die eigene Werk-

statt oder lassen sie, wie Rettungsinseln, von gleichfalls qualifizierten Partnerunternehmen prüfen. „Für die Eigner“, sagt Michael Semmler, „ist die einfache Handhabung ein wichtiges Kriterium, sich für uns zu entscheiden.“ So hat die Reederei nur mit einem einzigen Unternehmen zu tun, das auch nur eine einzige Rechnung erstellt und die gesamte Dokumentation bis hin zum Zertifizierungsaufkleber aus einer Hand erledigt.

„Klingt eigentlich einfach“, meint Dräger-Servicetechniker Carsten Weiß, „aber wenn man vor 80 Feuerlöschern steht, die am Wochenende in kürzester Zeit nachvollziehbar und zu einem konkurrenzfähigen Preis zu prüfen sind, dann geht das nicht ohne genaue Planung und Logistik.“ Argumente, nach denen Reeder sich für diesen oder jenen Dienstleister entscheiden. „Es geht in diesem Wettbewerb“, assistiert sein Kollege aus Singapur, „eben nicht allein um den Preis, sondern um die richtige Balance zwischen Preis, Qualität und Zuverlässigkeit.“ Die großen Mitbewerber, fügt Venkatachari hinzu, hätten schon das passende Verhältnis von Qualität und Preis, während bei den kleineren der Preiskampf dominiere. Womöglich bleibt deren Wirkungskreis gerade deshalb beschränkt. Somit keine Frage, dass auch Venkatachari sein MSC in Singapur – mit rund 140.000 Schiffsbewegungen einer der betriebsamsten Häfen weltweit – wie die anderen Dräger Marine Service Center aufbauen wird.

Routine gibt es kaum in diesem Metier, in dem 24 Stunden an jedem der 365 Tage im Jahr eine gleich hohe Servicequa-




allen Weltmeeren

lität verlangt und geliefert wird. „Der Eigner einer Mega-Yacht etwa hat ganz andere Bedürfnisse und Erwartungen als die Betreiber von Ölplattformen, wie sie unsere niederländischen Kollegen seit langem bedienen“, steckt sein Hamburger Kollege Michael Semmler den Rahmen ab. Präzise Planung, hohes Ausbildungsniveau, auch für die Wartung und Reparatur von Produkten der Fremdanbieter, und eine überlegte Lagerhaltung sind dennoch in allen Fällen die Konstanten für eine erfolgreiche Arbeit an Bord oder in der Werkstatt.

Noch bevor das Schiff in den Hafen einläuft, ist alles minutiös vorbereitet: „Unsere Service-Techniker wissen vorab, welche Reparatur-, Wartungs- und Austauscharbeiten an Bord durchzuführen sind“, verdeutlicht Semmler das Konzept aller Dräger Marine Service Center. Legt das Schiff an, kommen die Service-Techniker mit passender Ausrüstung an Bord und legen gleich los: Pressluftatmer warten, Feuerlöscher befüllen, stationäre Feuerlöschsysteme kontrollieren, Fluchttreter überprüfen, Gaswarngeräte testen und kalibrieren, Atemluftflaschen zertifizieren und die gesamte Sicherheitsausrüstung auf Einsatzfähigkeit durchsehen. Und was in einer Werkstatt überprüft werden muss, wird gleich abgeholt. Von Dräger zunächst in Rotterdam, Constanta (Rumänien), Hamburg und Singapur. Aber nicht nur die Schifffahrt selbst ist eine Boombranche. **Nils Schiffhauer**

Weiter im Internet, dort unter anderem:

-  Produkte und Service
-  VOICE-Gefahrstoffdatenbank

[www.draeger.com/381/MSC](http://www.draeger.com/381/MSC)

## Rotterdam steht Modell

Das Dräger Marine Service Center in Rotterdam blickt auf fast 30 Jahre Erfahrung zurück. Bereichsleiter Harm de Jong: „Wir sind gewissermaßen das Modell für das sich erweiternde Netz der Dräger MSCs.“ Rotterdam bedient die Sektoren Offshore, Hochseeschiffe, Binnenschiffe sowie die Küstenschifffahrt nach dem Konzept „Total Care“: Aus einer Hand sorgt man für den pünktlichen, qualifizierten und preisgünstigen Service von Eigen- und Fremdgeräten der Bereiche Feuerschutz, Rettungswesen und Sicherheitstechnik.

Zum Service zählen Prüfen, Auffüllen, Reparieren, Zertifizieren und Dokumentieren auf Papier sowie elektronisch via PDF. Das Dräger MSC in Rotterdam repräsentiert mehr als 50 internationale Hersteller, hält deren Original-Ersatzteile ab Lager vor und ist berechtigt, in deren Namen diese Dienstleistungen vorzunehmen. „Die Eigner sparen auf diese Weise Zeit, da sie es immer nur mit einem Unternehmen zu tun haben“, begründet de Jong die Vorteile der zentralen Projektsteuerung. Zusätzlich ergeben sich Kostenvorteile bei der Beschaffung, da man Ersatzteile und Verbrauchsmaterialien in größeren Mengen ordern kann – was sich auch günstig auf den Rechnungspreis auswirkt.

Die Arbeit an Bord und in spezialisierten Werkstätten umfasst die Kalibrierung von Gasdetektoren ebenso wie die Prüfung von Schutzanzügen auf Gasdichtigkeit und die Funktionstüchtigkeit eines Pressluftatmers. Rettungswesten werden getestet, ob sie sich automatisch aufblasen, und bei Rettungsbooten prüft man neben dem vollständigen Bestand an Rettungsmitteln auch Notrationen und Trinkwasservorräte. Atemschutzmasken werden gereinigt, desinfiziert und überprüft. Sind noch alle vorgeschriebenen Warnschilder an Bord und an den vorgesehenen Stellen? Wenn nicht, sorgen die Techniker dafür, dass wieder alles seine Richtigkeit bekommt – zur Sicherheit von Schiff, Besatzung, Passagieren, Fracht und Umwelt.



Nicht nur Schwimmwesten (rechts) kontrolliert ein kompetenter Blick