



Port Package III

Ausdruck einer Machtausübung

Der Deutsche Nautische Verein (DNV) lehnt eine weitergehende Liberalisierung der Hafendienstleistungen, wie jetzt von der EU-Kommission angestrebt, weiterhin ab. In einem Glückwunschschreiben zur Ernennung zum Bundesminister schrieb der DNV-Vorsitzende Frank Wessels an den neuen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, dass eine von der EU-Kommission abermals vorgeschlagene Regulierung der Hafendienstleistungen auf massive Bedenken stößt und deshalb abzulehnen sei.

Ungeachtet der mit berechtigten Vorbehalten abgelehnten EU-Richtlinien der sogenannten „Port Package I“ und „Port Package II“ verfolge die EU-Kommission nunmehr ihr Ziel mit einer neuen Verordnung für Hafendienstleistungen weiter. Der DNV bezieht sich dabei auf den Vorschlag der EU-Kommission für eine „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines Rahmens zum Zugang zum Markt für Hafendienste und für die finanzielle Transparenz der Häfen“ aus dem Jahr 2013.

Wessels: „Der Wettbewerb zwischen den europäischen Häfen ist bereits ausreichend liberalisiert. Einer Neuregelung der Hafengebühren, um die Autonomie der Häfen einzuschränken, bedarf es genauso wenig wie neuer Gremien von Hafennutzern mit überflüssiger Bürokratie“. Die gut funktionierenden Hafendienstleistungen, so der DNV-Vorsitzende weiter, seien national ausreichend geregelt, so dass nach dem Subsidiaritätsprinzip eine europäische Regulierung dem EU-Vertrag widerspreche. „Der jetzt eingeschlagene Weg, mit Hilfe einer direkt wirkenden Verordnung an den Mitgliedsstaaten vorbei regulierend eingreifen zu wollen, ist unserer Meinung nach Ausdruck einer Machtausübung und offenbart Misstrauen den Mitgliedsstaat-

en gegenüber, so Frank Wessels. Zudem stehe zu befürchten, dass in kurzer Zeit die zur Beruhigung der Hafendienstleister

eingräumten Ausnahmen der Verordnung mit der Begründung aufgehoben werden, dass die Hafendienstleistungen mit der nunmehr schon bekannten Hafenverordnung liberalisiert werden müssen, ohne dass sich die Mitgliedsstaaten dagegen wehren können. Das könne nicht Sinn der Sache sein, so der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins.



Frank Wessels, Vorsitzender des DNV, bei einem Empfang der Deutschen Marine auf dem Deutschen Seeschiffahrtstag 2013 in Wilhelmshaven

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

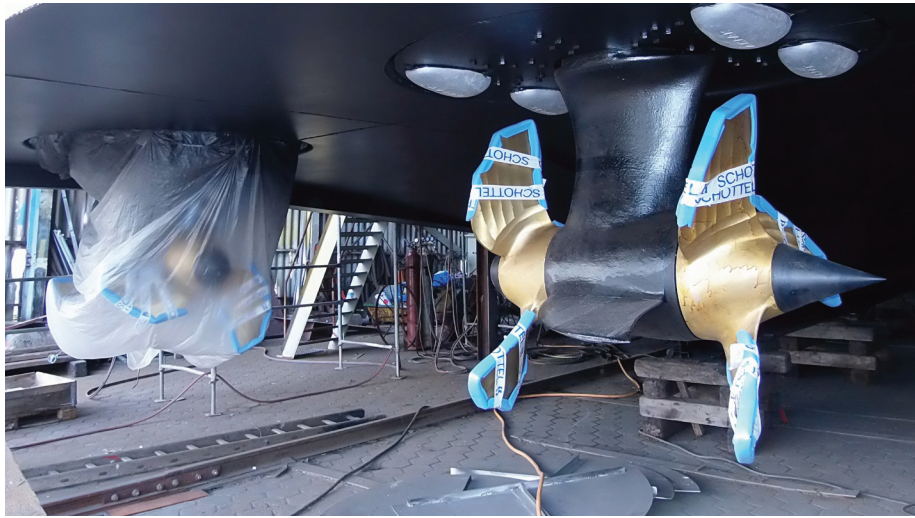
vor Ihnen liegt die erste Ausgabe von „POSITION“, dem Informationsbrief aus dem Hause des Deutschen Nautischen Vereins e.V. (DNV). Die maritime Szene in Deutschland und in der Welt unterliegt einem ständigen Wandel. Alle laufenden Veränderungen haben direkte, zumindest aber indirekte Auswirkungen auf die verschiedenen Bereiche in der Schifffahrt. Ganz gleich, ob es sich um wirtschaftliche oder politische Entwicklungen handelt, sie sind für die verschiedenen Schifffahrtsbetriebe in unserem Lande von großer, man-

chmal sogar existenzieller Bedeutung. Der Deutsche Nautische Verein beobachtet seit vielen Jahrzehnten Entwicklungen und Tendenzen in der Schifffahrt und begleitet diese mit Fachdiskussionen, Erklärungen und öffentlichen Veranstaltungen.

„POSITION“ ist ab sofort der Spiegel dieses DNV-Engagements - eine Standortbestimmung der deutschen nautischen Vereine - und wird die interessierte Leserschaft regelmäßig und direkt über diese Aktivitäten informieren.

Schiffsausrüstung

Weniger statt mehr Bürokratie an Bord



Auch die bordseitige Dokumentation für Ausrüstungsteile von Schiffsneubauten sollen nach EU-Vorstellungen neu geregelt werden – mit mehr bürokratischem Aufwand

Die zuständige EU-Kommission hat einen Vorschlag für eine neue Richtlinie über Schiffsausrüstung vorgelegt. Damit sollen nach den Erfahrungen der geltenden Richtlinie die Umsetzungsgeschwindigkeit von IMO-Anforderungen für Schiffsausrüstungen erhöht und die Marktüberwachung von Schiffsausrüstungen neu geregelt werden. Außerdem will die Kommission eine Überprüfung der Konformität der an Bord eines Schiffes vorhandenen Ausrüstungsteile mit den IMO-Anforderungen einführen.

Dafür soll nach dem Vorschlag der EU-Kommission eine Kopie der Konformitätserklärung der Ausrüstungsteile an Bord mitgeführt werden. Die Kommission hält für die Durchführung dieser Maßnahme nur einen „vertretbar geringen Verwaltungsaufwand“ für erforderlich. Der DNV sieht darin hingegen einen Beitrag zur Überlastung an Bord mit Papieren. Es wäre im Gegenteil dringend ein Abbau von Bürokratie an Bord erforderlich, merkt der DNV hierzu an.

Der DNV kritisiert weiter, dass der Vorschlag der EU-Kommission einer zweijährigen Prüfung der notifizierten Stellen unter Verstoß gegen das Subsidiaritätsprinzip in die Organisationskompetenz der EU-Mitgliedsstaaten eingreift. Mit dem neu eingeführten offiziellen Beobachterstatus des Europäischen Schiffs-

ausrüsterverbandes EMSA werde begonnen, den Mitgliedsstaaten diese Prüfung wegzunehmen.

Der DNV ist dagegen, dass sich die EU beziehungsweise die EMSA der aufwändigen Arbeit einer inhaltlichen Konformitätsprüfung von Ausrüstungsteilen entledigt und diese auf die Mitgliedsstaaten abwälzt. Es sollte bei der Verpflichtung der EU-Kommission bleiben, dass sie die technische Bewertung von Ausrüstung auch dann vornimmt, wenn der Mitgliedsstaat bereits zuvor eine faire und objektive Bewertung vorgelegt hat und auf dieser Grundlage möglicherweise restriktive Maßnahmen gegen bestimmte Ausrüstungsteile vornimmt. Die EU-Kommission sollte sich nicht auf die Funktion einer reinen Überwachungsinstanz über die sachliche Arbeit der Mitgliedsstaaten beschränken.

Hinsichtlich der Regelung über Anforderungen an Schiffsausrüstung verlangt die EU-Kommission, dass deren automatische Aktualisierung nicht für Prüfnormen gelten dürfe, da die Erfahrung gezeigt habe, dass dies unverhältnismäßige Auswirkung haben kann. Diese Aussage unterstützt der DNV voll, bemängelt aber, dass die Absicht in der Formulierung des Artikels 4 nicht voll erkennbar sei und der Text daher noch einmal überarbeitet werden müsse.

Ständiger Fachausschuss

In seiner Sitzung am 25. November 2013 hat der Ständige Fachausschuss (StFA) des DNV den DNV-Ehrenpreis 2013 an Volker Wenzel und Marcus Wöster verliehen. Wenzel und Wöster haben an der Fachhochschule Flensburg 2012 die Fragen untersucht, welche Probleme sich an der Kreuzung zweier durch Windparks geschaffenen Schifffahrtswege ergeben und welche Probleme für die Großschifffahrt bei der Passage der Schifffahrtskorridore entstehen können, wenn Fahrzeuge den Windpark verlassen oder den Schifffahrtskorridor kreuzen wollen.

Dazu der DNV-Vorsitzende Frank Wessels: „Die Ergebnisse dieser Analyse mit vielen interessanten Handlungsempfehlungen ergaben eine Bachelor-Thesis, die aufgrund der herausragenden methodischen und plausiblen Bearbeitung mit der Höchstnote bewertet wurden“. Die Autoren hätten aufgezeigt, dass sich mittels einer konsequent realistischen Simulation gute Ergebnisse zur Fortentwicklung der Schifffahrtssicherheit erzielen lassen, ohne die ambitionierten Ausbaupläne der Windenergiebetreiber zu gefährden, lobte Wessels. So werde ein Verkehrstrennungsgebiet am Kreuzungspunkt mit gesondertem Raum für Kleinfahrzeuge empfohlen. Da in Gebieten mit Windparks das Radar im Vergleich zum freien Seeraum oder der Revierfahrt nur erheblich eingeschränkt genutzt werden kann, sollte eine allgemeine AIS-Ausrüstungspflicht für alle Fahrzeuge, die in und um die Windparks manövrieren, diskutiert werden. Auch wenn es nicht Ziel der Arbeit war, die sichere Schifffahrt im Bereich der Offshore-Windparks umfassend und abschließend zu untersuchen, konnte nachgewiesen werden, dass die Nachstellung von bestimmten Situationen in einem modernen Simulator sehr wertvolle Erkenntnisse für verkehrspolitische Maßnahmen beim Bau der enormen Anzahl von Windenergieanlagen in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) liefern kann.

Anschließend berichteten die Arbeitskreise Sicherheit auf See und an Bord, Berufsbildung (Rudolf Rothe), Technische Ausrüstung (H. Ehrke), Recht (J. Hinz) und Umwelt (C. Wibel) über den Fortgang ihrer Sitzungen.

NV Hamburg

Schifffahrtskrise als Dauerzustand?

„Sprechen wir immer noch über eine Schifffahrtskrise oder handelt es sich bereits um einen etablierten Zustand, dem man sich anpassen und mit anderen Maßnahmen stellen muss?“ Diese Frage stellte Walter Collet, Vorsitzender des Nautischen Vereins zu Hamburg, seinen rund 350 Gästen

Schiffshypothesen oder Insolvenzen von Schiffsfonds immer noch ungelöst im Raum.

Der Gastredner des Abends, Dr. Ignace Van Meenen, Finanzvorstand der Rickmers Holding GmbH & Cie KG des Hamburger Reeders Bertram Rickmers,

der Finanzexperte. „Man muss sich nur zusammen setzen und sich fragen, wie man die Schwierigkeiten gemeinsam bewältigen kann“. Zusammenschlüsse, so Van Meenen, seien notwendig und ein Mittel aus der Krise.

Walter Collet ging in seiner Rede auch auf das Problem der Schiffstreibstoffe ein. „Was passiert eigentlich, wenn am 1. Januar 2015 die Nord- und Ostsee nur noch mit schwefelfreiem Brennstoff oder Scrubber befahren werden darf?“, fragte



Der Festredner des Schifffahrtsessens, Dr. Ignace van Meenen (l.) und der Vorsitzende des NV zu Hamburg, Walter Collet

auf dem diesjährigen „Schifffahrts-Essen“ im Hotel „Grand Elysée“ am 4. Februar. Trotz großer Anstrengungen ist es laut Collet nicht gelungen, weder die Frachtnoch die Charterraten, und zwar nicht nur bei Containerschiffen sondern in allen Segmenten moderat auf ein auskömmliches Niveau anzuheben. Trotzdem, so Collet weiter, lese man laufend von Neubestellungen auch sehr großer Einheiten. Um ihre Flotten auslasten zu können, sprächen die drei großen Reedereien Maersk, CMA-CGM und MSC bereits über einen Zusammenschluss. Diese Tendenz unterstreiche auch die Annäherung von Hapag-Lloyd und CSAV. Welche Auswirkungen diese Veränderungen nach sich ziehen werden, bleibe der Phantasie jedes Einzelnen überlassen, so der NV-Vorsitzende. Schließlich stünden offene Themen wie Überkapazitäten, notleidende

bestätigte den Zustand einer Dauerkrise in seinem Festvortrag grundsätzlich und sagte, diese „neue Normalität“ werde vermutlich noch eine ganze Weile anhalten. Er zeichnete vor allem auf dem Gebiet der Schiffsfinanzierungen ein düsteres Bild: Etwa 130 Milliarden Dollar stünden in den Bilanzen deutscher Schiffsfinanzierungsinstitute, von denen ein großer Teil als Risikoanlagen ausgelagert seien. Der Schwerpunkt des Schiffsfinanzierungsgeschäfts hat sich laut van Meenen von Deutschland nach Asien und in die USA verlagert. „Deutschland ist nicht mehr die Nr. 1“, stellte er fest. Die Ertragslage beispielsweise in der Containerschiffahrt sei unbefriedigend, weil die Linienreeder ihren Kostendruck an die Charterreeder „rigoros weiter geben“. Allerdings machte er auch Hoffnung: Nicht nur die größeren Schifffahrtsunternehmen, auch die Kleinen hätten eine Zukunft, so

er. Selbst wenn alle Reeder, die diese Neuregelung betreffen, die finanziellen Mittel hätten, um umzurüsten, wäre es dafür jetzt schon zu spät. Daher forderte er eine Übergangsfrist von Seiten der EU. Falls nicht, werde „der zusätzliche Bedarf an teurem Gasöl den Mineralölkonzernen sehr das Herz wärmen“, wenn sie überhaupt ausreichend liefern könnten, warnte er.

Besonders am Herzen liegt dem NV zu Hamburg die Ausbildung des Nachwuchses. So zeichnete Collet auch in diesem Jahr wieder die Jahrgangsbesten der Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann/kauffrau aus. Die Auszeichnung in Form einer Urkunde und eines Schecks aus der Hand des Hamburger NV-Vorsitzenden erhielten Katharina Pietsch von der Reederei E.R. Schifffahrt und Niklas Radtke von der Reederei Oldendorff.

NV Kiel

Ausbau Nord-Ostsee-Kanal: Wachsamkeit gefordert



Kiel ist nicht nur ein traditionsreicher Schiffbaustandort, sondern auch Start und Zielhafen von Fährschiffen nach Skandinavien

Äußerste Wachsamkeit verlangte der Vorsitzende des Nautischen Vereins zu Kiel, Dr. Jürgen Rohweder, gegenüber dem „Sorgenkind“ nicht nur der Region, dem Nord-Ostsee-Kanal. Auf dem diesjährigen Nautischen Abend am 29. Januar betonte er zwar, dass es ein Erfolg sei, dass der damalige Bundesverkehrsminister die Sanierung und den Ausbau des Kanals zugesagt habe, dass die Pläne für die Erweiterung der Oststrecke ausgelegt seien und dass der Ausbau des Kanals Bestandteil des Koalitionsvertrages der neuen Bundesregierung sei. „Aber noch ist gar nichts gut, außer vielleicht Ankündigungen“, so Rohweder. Denn Fakt sei auch, dass dem Kanal Personal und Geld für Planung und Ausbau fehlten und dass der Kanal in den kommenden Jahren mehr oder weniger im Notbetrieb gefahren werden müsse. Strikt sprach sich der NV-Vorsitzende gegen eine Anhebung der Kanalgebühren durch die Bundesregierung aus. Solche Überlegungen dürften gar nicht erst angestellt werden, es sei denn, es ginge

um eine „Anpassung nach unten“. Als problematisch bezeichnete Rohweder die Einführung der 0,1 Prozent-Grenze für Schwefel-Emissionen auf Nord- und Ostsee. Sie stelle die Schifffahrt und damit den Seetransport vor erhebliche Kostensteigerungen, denn nur ein verschwindend kleiner Anteil der Schiffe, die hier verkehren, sei darauf eingestellt. Rohweder: „Die Alternativen LNG und der Einbau von Scrubbern befinden sich noch in den Kinderschuhen. Ein flächendeckender Einsatz ist am 1. Januar 2015 also nicht zu erwarten“. Damit wachse die Gefahr dramatisch, dass Transportleistungen verstärkt auf die Straße verlagert würden und dann die verstopften Straßen und die Umwelt zusätzlich belasteten. „Das ist ökologisch reiner Unfug, denn der Seetransport ist schon unter heutigen Bedingungen die umweltfreundlichste Transportart“, so der NV-Vorsitzende. Rohweder freute sich darüber, dass sich die Werftindustrie in Kiel trotz schwerer Zeiten mit über 3000 Arbeitsplätzen auf allen

Kieler Schiffbaubetrieben stabilisiert habe. Ihnen sei es gelungen, in einem schwierigen Umfeld ihre Marktnischen zu finden. Eine in Kiel besonders vertraute Marke ist die der Werft HDW, heute Thyssen Krupp Marine Systems, die erst kürzlich ihr 175-jähriges Bestehen feiern konnte. Der Leiter des Geschäftsbereiches U-Boote in dem Unternehmen, Dirk Hauser, berichtete in seiner Gastrede ausführlich über die Lage und die Aussichten dieser Kieler Traditionswerft. Hauser repräsentiert immerhin 2300 Beschäftigte in Kiel, einen Auftragsbestand von neun bis zehn Milliarden Euro und Arbeit an der Förde für die kommenden sechs Jahre. Der NV-Vorsitzende Rohweder versprach, den nächsten Deutschen Seeschiffahrtstag im Jahre 2016 gemeinsam mit dem DNV als maritimen Höhepunkt in Kiel auszurichten, falls die DNV-Mitgliederversammlung einem entsprechenden Antrag zustimme.



Die Deutsche Marine unterstützt die Bemühungen für einen ungehinderten Welthandel

NV Stralsund

Für freien Zugang zum Meer

Die Gemeinsamkeiten zwischen ziviler und militärischer Seefahrt und deren gemeinsame Aufgaben standen im Mittelpunkt der Gastrede von Axel Schimpf, Inspekteur der Marine, auf dem Nautischen Abend in Stralsund am 31. Januar. „Die Globalisierung, unser gesamtes Wirtschaftssystem und damit unser Wohlstand“, so Schimpf, „basieren ganz entscheidend auf dem für alle freien Zugang zum Meer und der ungehinderten und friedlichen Nutzung des Meeres“. Dafür bedürfe es eines Ordnungsrahmens und internationaler Regelwerke, aber auch Instrumentarien, diese Regeln durchzusetzen und Verstöße zu ahnden. „Manchmal muss man für freie, friedliche Zugänge zu beziehungsweise für die friedliche Nutzung des Meeres auch kämpfen können, und zwar nicht ausschließlich im militärischen Sinn“, sagte Schimpf. Da gebe es ein breites Handlungsspektrum, von Diplomatie bis Kampf. Die Sicherheit im maritimen Umfeld werde durch eine Vielzahl von Risiken beeinträchtigt, von denen die Bedrohung durch Piraterie das prominenteste Beispiel sei. Es gebe aber auch andere Sicherheitsrisiken, wie regionale Konflikte und Krisen um Gebietsansprüche und Zugänge zu wichtigen Rohstoffen, aus denen sich regionale Instabilitäten ergeben könnten. Und auch internationaler Terrorismus, Drogen-, Waffen- oder Menschenschmuggel in

Verbindung mit organisierter Kriminalität oder Proliferation (Weitergabe bzw. Verbreitung von Massenvernichtungswaffen, d. Red.) könnten Auswirkungen auf die maritime Sicherheit und damit auch negative wirtschaftliche Folgen haben. Zwingende Voraussetzung, um die umfassende Sicherheit in der breiten Vielfalt an maritimen Räumen zu gewährleisten, sei daher ein übergreifendes Lagebild. Dabei gehe es nicht in erster Linie um das Wissen um die Räume, sondern vor allem um das Bewusstsein für die Situation, für die Bedrohung und für die Zusammenhänge in den maritimen Räumen. Ein solches Lagebild bereite ihm in der Deutschen Bucht und der Ostsee überhaupt keine Sorgen, sagte der Militärexperte. Hier sei das Lagebild nahezu komplett und die Marine unterstütze „wo sie kann und darf“. „Aber wenn wir uns den Indischen Ozean, das Mittelmeer oder den Golf von Guinea ansehen, so geht der Blick in der Regel in Richtung Marine. Wir können und wollen auch hier die wenigsten Probleme alleine lösen, aber wir sind bereit, uns einzubringen“. Die besondere Eigenschaft von Seestreitkräften sei, dass sie durch Präsenz und vielfältige, skalierbare Handlungsoptionen zu einem stabilen und sicheren Umfeld beitragen und Bedingungen schaffen können, unter denen sich die maritime Wirtschaft wertschöpfend und ungestört entfalten kann, sagte Schimpf.

...auch das noch!

„Norwegen betreibt keine Containerschiffahrt. Die Norweger verstehen den Container nicht.“

Dr. Ignace van Meenen, Finanzchef der Rickmers Holding GmbH & Cie. KG, Hamburg, auf seiner Festrede zum Thema Schiffsfinanzierungen auf dem Schifffahrts-Essen des Nautischen Vereins zu Hamburg e.V. am 4. Februar 2014.

„Der Matrosenanzug, dessen Ursprung auf die britische Royal Navy zurückgeht, erweist sich seit über 150 Jahren als Erfolgsmodell auch im zivilen Leben und hat Weltkatastrophen überstanden. Er wird allenfalls von den Blue Jeans übertroffen. Der Matrosenanzug steht bis heute für Abenteuer, Freiheit, Gleichheit und Geborgenheit in der Gesellschaft.“

Aus der Ankündigung eines Vortrags von Prof. Uwe Jenisch vor dem Gesprächskreis Schleswig-Holsteinische Geschichte in Kiel.

Impressum

Herausgeber: Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V. · Striepenweg 31 · 21147 Hamburg
 Redaktion: Jan Mordhorst · Gestaltung: Williams & Partner, Oliver Goßert · www.dnvev.de