



Nach Brand auf „MSC Flaminia“

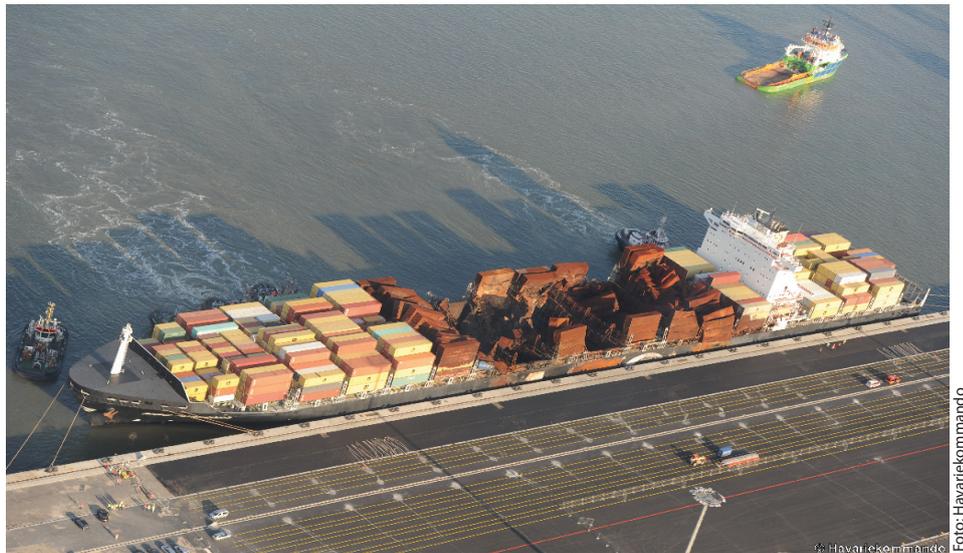
DNV für bessere Klassifizierung von Schiffsladungen

Der Deutsche Nautische Verein (DNV) befürwortet eine neue Klassifizierung von polymerisationsfähigen Stoffen, die über See transportiert werden sollen. Nach dem Brand auf dem deutschen Containerschiff „MSC Flaminia“ im Juli 2012 auf dem Nordatlantik hat sich der Ständige Fachausschuss (StFA) des DNV auf seiner letzten Sitzung in diesem Jahr am 9. Dezember 2014 mit dem Fall beschäftigt.

In einem Positionspapier heißt es: „Die Stauvorschriften im IMDG Code sind so zu ändern, dass diese Stoffe nur an Deck, entfernt von Wärmequellen und für geeignete Notfallmaßnahmen zugänglich befördert werden dürfen“. Ergänzend sei anzustreben, dass den Herstellern bzw. Versendern dieser Stoffe eine Deklarationspflicht auferlegt wird. Diese Angaben sollen beinhalten, bei welchen Umständen (Temperatur, Lagerdauer) der verwendete Stabilisator aktiv oder wann er abgebaut ist, um ab einem bestimmten Zeitpunkt Notmaßnahmen ergreifen zu können. Möglicherweise ist eine permanente Beobachtung der Temperaturentwicklung am Behälter und in seiner Umgebung während der gesamten Transportkette erforderlich.

Mit dem ISM-Code, so der DNV weiter, sei bereits ein umfassendes Qualitäts- und Sicherheitsmanagement vorhanden. Darüber hinaus sollten aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse aus diesem und vergleichbaren Seeunfällen technische Weiterentwicklungen bei der vorbeugenden und abwehrenden Brandbekämpfung sowie bei der Ausrüstung in die Vorschriften einfließen. Die Ladung der „MSC Flaminia“ war am 14. Juli 2012 auf der Reise von den USA nach Europa in Brand geraten. Bei dem Unglück starben drei Seeleute.

Die Problematik von Bränden an Bord von Containerschiffen erläuterte auf der Sitzung des Ständigen Fachausschusses (StFA) am



Erst knapp zwei Monate nach Ausbruch des Brandes konnte die „MSC Flaminia“ (Foto) im Nothafen Wilhelmshaven festmachen. Das löste eine breite Diskussion aus.

9. Dezember Uwe-Peter Schieder, Nautiker und Bereichsleiter Transportversicherung und Schadensverhütung beim Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Der Seetransport, so Schieder, sei inzwischen der sicherste Transportweg überhaupt und durch den Container noch sicherer geworden. Der Brandschutz allerdings habe bei dieser Entwicklung nicht Schritt halten können. Auf den konventionellen Stückgutschiffen habe man seinerzeit einen Brand im Laderaum durch CO₂ wenn auch nicht löschen, so doch zumindest zurückdrängen oder klein halten können. Auf Containerschiffen dagegen bekommt man gar keinen Kontakt zum Feuer. „Der Container schützt das Feuer, bis es nichts mehr zu verbrennen gibt“. Bei einem Gefahrgutbrand gebe es sogar überhaupt keine Möglichkeit zum Löschen. Beim Brandschutz, so der Versicherungsexperte, habe man noch nicht darauf reagiert, dass Ladung im Container gefahren wird.

Der DNV bedankt sich bei allen Mitgliedern und Freunden für die gute Zusammenarbeit und ihr Vertrauen und wünscht ein frohes, geruhames Weihnachtsfest und ein gesundes, zufriedenes und erfolgreiches Jahr 2015

NV zu Bremen

DNV unterstützt Reform des Bündnisses



Foto: Jan Mordhorst

DNV-Präsident Frank Wessels (r.) mit Frank Sturm, dem Vorsitzenden des Nautischen Vereins zu Bremen e.V. während des Nautischen Essens in Bremen am 21. November

Der DNV begrüßt ausdrücklich, dass sowohl Uwe Beckmeyer als auch Enak Ferlemann, die beiden maßgeblichen Staatssekretäre im Bundeswirtschafts- bzw. Bundesverkehrsministerium, in ihren jeweiligen Ressorts eine Arbeitsgruppe geschaffen haben, um sich über die Zukunft des Maritimen Bündnisses abzustimmen.

In diesen harten Zeiten für die Schifffahrt und den maritimen Standort Deutschland schauten viele auf das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung mit seinen Beteiligten Bundesregierung/ Länder, Verband Deutscher Reeder und Gewerkschaft ver.di, sagte der DNV-Vorsitzende Frank Wessels anlässlich des Nautischen Essens des NV zu Bremen am 21. November 2014 in der Hansestadt. Wessels: „Leider ist im Maritimen Bündnis einer der Beteiligten, nämlich die Gewerkschaft, sprachlos geworden, so dass möglicherweise neue Wege gesucht werden müssen. Hierfür bietet der Deutsche Nautische Verein seine Unterstützung an“.

Der DNV-Vorsitzende griff noch einmal das Thema des Nautischen Parlamentarischen Abends im Oktober in Berlin „Schifffahrt: Garant nachhaltiger Wirtschaftsdynamik“ auf und erinnerte daran, dass die Schifffahrt vorbildlich wie in keiner anderen Verkehrsbranche

internationale Umweltschutzvorschriften umsetze. Dafür sollten, besonders für die Umrüstung der Bestandsflotte, Förderungen ermöglicht werden, um zumindest auf europäischen Niveau wettbewerbsfähig zu bleiben.

Beim Thema Wettbewerbsfähigkeit kam Frank Wessels auch auf die Fahrrinnenanpassung von Elbe, Weser und Ems zu sprechen, die durch das von Umweltverbänden angerufene Bundesverwaltungsgericht gestoppt worden seien. „Die Fahrrinnenanpassungen sind notwendig, um die Wettbewerbsfähigkeit des maritimen Standortes Deutschland zu gewährleisten. Es ist einer führenden Industrienation schlicht nicht würdig, eine so lange Planungs- und Umsetzungsphase für wesentliche Infrastrukturmaßnahmen aushalten zu müssen“, sagte der DNV-Vorsitzende. Das sei auch der internationalen Schifffahrt kaum vermittelbar. „Daher benötigen wir bei aller notwendigen Bürgerbeteiligung den berühmten ‚Ruck‘ in der Gesellschaft, wirtschaftliche Strukturen zu gestalten und nicht nur alles verhindern zu wollen“.

Festredner des Abends waren Frank Dreeke, Vorstandsvorsitzender der BLG Logistic Group AG & Co. KG, und der Ältermann der Lotsenbrüderschaft Weser I, Kapitän Peter Marcus, die der 1. Vorsitzende des NV zu Bremen, Kapitän Dipl.-Ing. Frank Sturm, zuvor begrüßt hatte.

Fünf Fragen an die Bundesregierung

Ernsthafte Sorgen macht sich der DNV um den Maritimen Standort Deutschland und wünscht von den Beteiligten des Maritimen Bündnisses und von der deutschen Politik dringend Antworten auf die folgenden Fragen zur Schifffahrtspolitik:

1. Welche Schwerpunkte werden langfristig schifffahrtspolitisch verfolgt?
2. Das maritime Know-how wird durch in Deutschland lebende und ausgebildete Seeleute gewährleistet. Mit welchen Maßnahmen wird dies langfristig gesichert?
3. Im Koalitionsvertrag ist die bedarfsgerechte Förderung der Seeschifffahrt vereinbart. Wie hoch ist der Bedarf an ausgebildeten und in Deutschland lebenden Seeleuten? Wie wird diese bedarfsgerechte Förderung nachhaltig gewährleistet?
4. Bundeskanzlerin Angela Merkel hat auf der 8. Maritimen Konferenz die deutsche Seeschifffahrt als systemrelevant für die deutsche Wirtschaft bezeichnet. Durch die langjährige Krise liegt der Schifffahrtsstandort Deutschland am Boden. Warum werden zur Förderung die Möglichkeiten der europäischen Beihilfeleitlinien nicht vollständig genutzt?
5. Die Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge hat deutlich abgenommen. Inwieweit ist dies für die deutsche Beteiligung an der internationalen Schifffahrtspolitik und für die Ausbildung und Beschäftigung relevant?

Die Fragen wurden gerichtet an den Chef des Bundeskanzleramts und Bundesminister für besondere Aufgaben, Peter Altmaier, den Maritimen Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, die Bundestagsfraktionen und deren schifffahrtspolitische Sprecher und an die Mitglieder des Maritimen Bündnisses sowie die Ständige Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrt-Bildungswesen.

NV Wilhelmshaven-Jade

Containerterminal in Warteposition

Der JadeWeserPort war eines der zentralen Themen auf dem Nautischen Abend des NV Wilhelmshaven-Jade am 24. Oktober 2014. In seiner Festrede sagte der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Uwe Beckmeyer, dass der Hafen die Erwartungen in der Region noch nicht erfüllt habe. Das habe mehrere Gründe.

2,8 Prozent betragen, ein Wachstum, das deutlich über dem im Zeitraum von 2001 bis 2010 realisierten durchschnittlichen Anstieg von 1,4 Prozent pro Jahr liege. Die Prognose sehe voraus, dass der JadeWeserPort einen relativ großen Anteil des Wachstums beim Containerverkehr aufnehmen werde, zumal die Containerschiffsreederei



Foto: Jan Mordhorst

Noch sind die Containerbrücken im JadeWeserPort meist hochgeklappt. Uwe Beckmeyer ist aber davon überzeugt, dass der Hafen erfolgreich seinen Platz finden wird.

Zum einen sei es durchaus normal, dass ein neuer Hafen eine Anlaufzeit benötige. Zum anderen seien noch immer die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise zu spüren, die zu einem massiven Einbruch des Hafenumschlags geführt habe. Die Verantwortlichen des JadeWeserPort betrieben laut Beckmeyer ein sehr aufwendiges und aktives Marketing, um Kunden zu gewinnen und die Auslastung des Hafens schrittweise zu erhöhen. Deutsche Häfen hätten gute Argumente auf ihrer Seite, besonders die Leistungsfähigkeit ihrer Hinterlandanbindungen, denn darauf legten potenzielle Kunden sehr großen Wert, sagte der Maritime Koordinator. Pessimismus sei daher fehl am Platze angesichts der Tatsache, dass alle relevanten Seeverkehrsprognosen erhebliche Umschlagszuwächse für die deutschen Seehäfen vorhersähen. Nach der Seeverkehrsprognose 2030 beispielsweise solle der Zuwachs in den deutschen Seehäfen im Zeitraum 2010 bis 2030 jährlich

Maersk gerade angekündigt habe, den JadeWeserPort ab dem kommenden Frühjahr zwei Mal wöchentlich mit Schiffen aus Asien anzulaufen. „Es geht also in die richtige Richtung - wenn auch in kleinen Schritten“. Beckmeyer ist davon überzeugt, dass der JadeWeserPort in Zukunft als moderner Tiefwasserhafen in Ergänzung zu den Häfen Hamburg und Bremerhaven erfolgreich seinen Platz finden wird.

Der Maritime Koordinator ging auch auf das derzeitige Erscheinungsbild des Maritimen Bündnisses ein. Die rückläufige Zahl an Handelsschiffen unter deutscher Flagge sei ebenso wie beim Bordpersonal die seemannischen Ausbildungszahlen eine Gefahr für den Schifffahrtsstandort Deutschland. „Ohne Nachwuchs, ohne junge Leute, verliert Deutschland sein seemannisches Know-how“, sagte der Politiker und kündigte an, dass die Flaggenstaatverwaltung grundlegend modernisiert und vereinheitlicht werden solle (siehe nächste Seite).

Ständiger Fachausschuss

Der Arbeitskreis „Sicherheit auf See“ im Ständigen Fachausschuss (StFA) des DNV befasste sich auf seiner letzten Sitzung in diesem Jahr am 9. Dezember 2014 in Hamburg u.a. auch mit dem Sicherheitsrahmenkonzept für die Offshore Windenergie (OWE). Dieses, im April 2014 zuletzt aktualisierte Rahmenkonzept hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) per Erlass eingeführt und veröffentlicht. Es beschreibt u.a. die vom Ministerium vorgesehenen Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs im Zusammenhang mit dem Bau und dem Betrieb von Offshore Windparks.

In dem OWE-Sicherheitsrahmenkonzept werden die Kernaussagen einer Vielzahl von vorhandenen Konzepten des Ministeriums zusammengefasst, Zuständigkeiten dargestellt und rechtliche Rahmenbedingungen erläutert. Gleichzeitig werden zur Vertiefung Quellen angeführt.

Zu diesem Sicherheitskonzept der Bundesregierung hat der DNV ein Positionspapier vorgelegt. Der Verein begrüßt die zusammenfassende Darstellung und deren Fortschreibung durch das Ministerium, hat aber zu den Inhalten noch Anmerkungen. So empfiehlt der DNV, die in Abschnitt 4.2.3 enthaltenen genehmigungsrelevanten Richt- und Grenzwerte mit Quellenangaben zu hinterlegen.

In dem Konzept wird erwähnt, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in der Lage sei, den „ordnungsgemäß mit AIS ausgerüsteten und korrekt sendenden Verkehrsteilnehmer in weiten Teilen der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) zu erfassen und präzise zu lokalisieren. Dazu gibt der DNV zu bedenken, dass nicht korrekt seegehende Verkehrsteilnehmer eine Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs darstellen und empfiehlt, die Seeraumüberwachung auf der Grundlage eines durch AIS ergänzten Radarbildes durchzuführen.

Außerdem sieht der DNV einen vordringlichen Klärungsbedarf zu der in dem Text erwähnten Aussage, dass „zur innerstaatlichen Zuständigkeitsverteilung unterschiedliche Rechtsauffassungen vertreten“ würden.

Nautischer Abend in Elsfleth

Maritimer Koordinator kündigt Flaggenstaatreform an



Foto: NV Niedersachsen

Besonders gefreut hat sich Staatssekretär Beckmeyer (r.) über ein Modell des Ausbildungsschiffes „Grossherzogin Elisabeth“ vom NV-Vorsitzenden Horst Werner Janssen

Im Rahmen der Überprüfung des Maritimen Bündnisses durch die Bundesregierung hat der Parlamentarische Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium, Uwe Beckmeyer, auch eine Modernisierung der Flaggenstaatverwaltung angekündigt.

Auf dem Nautischen Abend des NV Niedersachsen sagte Beckmeyer am 14. November 2014 in Elsfleth, dass die deutschen Schifffahrtsunternehmen im internationalen Wettbewerb faire Ausgangsbedingungen bräuchten. Dazu sei es nötig, die deutsche Flagge attraktiver zu machen. Beckmeyer: „Es beunruhigt mich, dass die Zahl der Handelsschiffe unter deutscher Flagge weiter sinkt. Wir wollen die Flaggenstaatverwaltung grundlegend modernisieren und vereinheitlichen, um diesen Trend umzukehren“. Einiges sei - auch unter Mitwirkung der Länder - bereits geschehen, so beispielsweise die Einführung elektronischer Anträge und Zeugnisse, oder ein 24-Stunden-Dienst sieben Tage pro Woche in der Verwaltung. Aber es müssten weitere Anstrengungen folgen, so der Politiker. Schon auf dem Nautischen Abend im Oktober in Rostock hatte der Schweriner CDU-Landtagsabgeordnete Eckhard Rehberg in diesem Zusammenhang gefordert, dass auch die Schiffsbesetzungsordnung auf den Prüfstand gehöre (POSITION berichtete), und der DNV-Vorsitzende

Frank Wessels beklagte auf dem Nautischen Abend in Bremen wenig später die derzeitige Sprachlosigkeit der Gewerkschaft zu diesem Thema (siehe Seite 2).

Einmal mehr forderte der Parlamentarische Staatssekretär Beckmeyer jetzt in Elsfleth ein neues, bedarfsgerechtes und in die Zukunft gerichtetes maritimes Ausbildungsförderungsprogramm. Die Bundesregierung beabsichtige, die bisherige Ausbildungsplatzförderung für die nächsten zwei Jahre übergangsweise fortzuführen. Die Stiftung „Schifffahrtsstandort Deutschland“ biete die Basis für eine erfolgreiche öffentlich-private Zusammenarbeit bei der maritimen Beschäftigung und Ausbildung in Deutschland. Sie vermeldet für das Jahr 2013 ein Fördervolumen von rund 16,6 Millionen Euro um die Berufsbildung von nautischem und technischem Personal finanziell zu unterstützen.

All dies sei aber noch nicht genug. „Daher habe ich mit meinem Kollegen, Staatssekretär Enak Ferlemann im Bundesverkehrsministerium Kontakt aufgenommen und die Bildung einer gemeinsamen Arbeitsgruppe angeregt. Ein solches Vorgehen hatte Beckmeyer bereits in seiner Rede vor dem Nautischen Verein Bremerhaven eine Woche zuvor angekündigt (POSITION berichtete). Diese

Arbeitsgruppe werde alle staatlichen Instrumente der Schifffahrtförderung auf dem Prüfstand stellen. Ergebnisse würden zur 9. Maritimen Konferenz 2015 vorliegen, kündigte Beckmeyer an.

„Wir müssen gemeinsam dafür sorgen, das Know-how der Schifffahrt zu erhalten“, rief Beckmeyer, „denn sie ist der Kern eines starken maritimen Clusters in Deutschland, der für unser Industrieland unverzichtbar ist“.

Niedersächsische Unternehmen hätten sich nach Hamburg als zweitgrößter Reedereistandort in Deutschland fest etabliert, so der Parlamentarische Staatssekretär weiter. Aber die Schifffahrtsbranche befinde sich derzeit in einem schwierigen Fahrwasser. Der Marktdruck bleibe hoch und könne dazu führen, dass kleinere Schiffe zunehmend durch solche mit größerer Tonnage verdrängt würden. Diese konjunkturellen Verhältnisse und den Wettbewerb müsse man akzeptieren. Aufgabe von Bund und Ländern sei es, dafür die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Der Vorsitzende des NV Niedersachsen e.V., Kapitän Horst Werner Janssen, unterstrich in seiner Begrüßungsrede die Bedeutung der Seeschifffahrt als Verkehrsträger. Als Initiator von Deutschlands einzigartigem segelnden Ausbildungsschiff „Grossherzogin Elisabeth“ liegt ihm besonders am Herzen, dass die Bundesregierung auch endlich EU-weit für klare Regelungen beim Betrieb von Traditionsschiffen sorgt. Es könne nicht sein, dass das 1909 erbaute Ausbildungsschiff „Grossherzogin Elisabeth“ beispielsweise in einem dänischen Hafen wie ein Passagierschiff eingestuft werde und man die entsprechenden Abgaben für die Auszubildenden, die beileibe keine Passagiere seien, zu entrichten habe.

IMPRESSUM

Herausgeber: Deutscher Nautischer Verein von 1868 e.V. · Striepenweg 31
21147 Hamburg · Redaktion: Jan Mordhorst
E-Mail: jan.mordhorst@hamburg.de
www.dnvev.de

© Deutscher Nautischer Verein
Nachdruck unter Quellenangabe gestattet