

POSITION

MITTEILUNGEN DES DEUTSCHEN NAUTISCHEN VEREINS

AUSGABE 4 | JUNI 2019

Konstruktiver Austausch beim BMVI in Bonn



*Die Mitglieder des Ständigen Fachausschusses des DNV nutzten intensiv die Gelegenheit, mit Mitarbeiter*innen des Bundesverkehrsministeriums ins Gespräch zu kommen und ihre Wünsche und Anregungen vorzutragen.*

Auf der Sitzung des Ständigen Fachausschusses (StFA) des Deutschen Nautischen Vereins (DNV) in Bonn am 28. Mai ist es zu angeregten Dialogen von insgesamt 26 StFA-Mitgliedern und Vertretern und Vertreterinnen der Bundesregierung beziehungsweise des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) gekommen. Der Leiter des Referats WS 23 Sicherheit in der Seeschifffahrt, Jan Reche, hatte die Besucher aus Norddeutschland in das Ministerium in Bonn eingeladen. Durch die Sitzung führte der turnusmäßige Leiter des StFA, der stellvertretende DNV-Vorsitzende Bernd Appel. An der Sitzung nahmen immerhin sieben Vertreter und Vertreterinnen des Ministeriums teil.

Gesprochen wurde vornehmlich über Themen, die in die Zuständigkeit des BMVI fallen, wie die Struktur der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) oder das Havariekommando. So führte beispielsweise der Leiter des StFA-Arbeitskreises Recht, Werner von Unruh, einen tiefer gehenden Dialog mit einer Mitarbeiterin des Ministeriums über seine Wünsche bezüglich der Seeunfalluntersuchung. Von Unruh hatte angeregt, den Betroffenen einer Seeunfalluntersuchung die Möglichkeit der Beantragung einer weiteren Untersuchung zu geben, deren Feststellungen dann gerichtlich überprüft werden könnten. Dadurch sei der erforderliche Rechtsschutz gewährleistet, was seiner Meinung nach gegenwärtig nicht der Fall sei. Die Ministeriumsmitarbeiterin hielt dem entgegen, dass der Beteiligte eines Seeunfalls nicht durch den Untersuchungsbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung beschwert sein könne. Noch zu prüfen sei, so das Ministerium, die Anregung des DNV und der Vorschlag des Nautischen Vereins zu Kiel e.V., im Zuge einer Havariebewältigung zusätzlich Lotsen als nautische Berater an Bord zu bestellen. Grundsätzlich begrüßt das Ministerium die Unterstützung eines Lotsen an Bord von Schiffen; über die Anforderung von zusätzlichen Lotsen (additional zum OSC an Bord) im Havariefall hat man sich noch keine abschließende Meinung gebildet..



Die Gesprächsrunde im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) fand sich am Ende der StFA-Sitzung im BMVI-Konferenzraum in Bonn zu einem Gruppenfoto zusammen. Einige Teilnehmer des Ministeriums hatten die Runde wegen anderer Termine bereits vorzeitig verlassen müssen. Ganz rechts Jan Reche, Leiter des Referats Sicherheit in der Seeschifffahrt, der den StFA nach Bonn eingeladen hatte.

Der Leiter des AK Berufsbildung, Rudolf Rothe, stellte die Frage was eigentlich tatsächlich unter dem Begriff "maritimes Know-how" zu verstehen sei. Rothe: "Maritimes Know-how ist das Wissen, wie man Waren und Personen über Wasser sicher und intelligent bewegen kann". Im Laufe der nachfolgenden Diskussion entwickelte die Runde zahlreiche Bereiche, die das "maritime Know-how" im Einzelnen ausmachten, wie Nautik, Seemannschaft, Schiffsbetrieb, Schiffssicherheit, Ladungsbehandlung usw.

Der DNV schlug vor, die LNG-Förderrichtlinie auch auf CNG zu erweitern. In der Diskussion ergab sich, dass CNG nur für relativ kleine Nischenanwendungen mit kurzen Fahrtstrecken bei Seeschiffen Anwendung finden kann. Ziel der LNG-Förderrichtlinie für Seeschiffe ist insbesondere die breite Marktaktivierung von LNG-Antrieben bei Seeschiffen und die damit bezweckte Steigerung der LNG-Nachfrage, um zu den Anforderungen der Richtlinie 2014/94/EU beizutragen. Eine Erweiterung der LNG-Förderrichtlinie für Seeschiffe ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht vorgesehen. Allerdings ist die Förderung von CNG-Antrieben für Binnenschiffe über das "Förderprogramm nachhaltige Modernisierung von Binnenschiffen" des BMVI grundsätzlich möglich.

Zum Abschluss der Gesprächsrunde dankte der DNV-Vorsitzende Frank Wessels für die "richtige und wichtige Arbeit" des StFA. Auch Jan Reche erkannte die Arbeit des DNV ausdrücklich an und bekannte, er sei "froh über das maritime Know-how", das der DNV besitze.

StFA: Anregungen für mehr Sicherheit auf See



Der Arbeitskreis Sicherheit auf See und an Bord im Ständigen Fachausschuss des DNV bei der Arbeit: Von links: DNV-Geschäftsführer Nicolai Woelki, Regierungsdirektor a.D. Kapitän Jörg Neubert, AK-Leiter Thomas Crerar und als Vortragender (rechts) der BSU-Untersuchungsbeamte Ferenc John. Er legte vor den AK-Mitgliedern den Untersuchungsbericht über den Seeunfall der "Glory Amsterdam" dar

Der Arbeitskreis (AK) Sicherheit auf See und an Bord befasst sich nicht nur anhand von aktuellen Ereignissen wie Havarien ständig mit der Frage, wie sich die Sicherheit im Seeverkehr verbessern lässt. Ausführlich hat sich der AK in den zurückliegenden Monaten mit dem Seeunfall des chinesischen, unter Panamaflagge betriebenen Massengutfrachters "Glory Amsterdam" beschäftigt, der im Oktober 2017 im Sturm nach dem Durchgehen der Anker vor der ostfriesischen Insel Langeoog auf Grund gelaufen ist. Hier sieht der AK Ansatzpunkte, die Sicherheitsdiskussion über die Empfehlungen der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) hinaus zu vertiefen. Zu Beginn der Sitzung legte Ferenc John, Mitarbeiter in der BSU, den Untersuchungsbericht zu diesem Seeunfall vor den Mitgliedern des AK ausführlich dar. Dies, so sein Kollege Jürgen Albers sei aber eine Ausnahme, denn das fertige Produkt der BSU sollte nicht mehr in Frage gestellt werden. Der Leiter des Arbeitskreises, Thomas Crerar betonte in diesem Zusammenhang, dass man mit den Untersuchungsergebnissen der BSU zum Seeunfall "Glory Amsterdam" grundsätzlich einig sei und es lediglich um einige zusätzliche Punkte gehe, die vertieft würden und möglicherweise Forderungen des DNV in Bezug auf mehr Sicherheit werden könnten. In dem hierzu verfassten Positionspapier des AK Sicherheit auf See und an Bord zu dem Unfall heißt es, dass der DNV zur Vermeidung vergleichbarer Szenarien, empfiehlt, dass

- bei ähnlichen Schlechtwetterlagen mindestens ein Hubschrauber in Bereitschaft gehalten werden sollte, um die Zeit bis zur Ankunft eines Hubschraubers der Fliegerstaffel der Bundespolizei zu verkürzen,

- das Aufwischen von Personen, die von einem Notschlepper auf einen Havaristen transportiert werden sollen, auch bei Schlechtwetter geübt werden sollte,
- sicherzustellen sei, dass die Manövrierfähigkeit von Schiffen auch bei Schlechtwetterlagen durch eine ausreichende Maschinenleistung gewährleistet ist,
- eine angemessene personelle und sachliche Ausstattung des Havariekommandos sicherzustellen ist.

Der DNV empfiehlt weiterhin, Havaristen durch das Havariekommando die kostenlose Bereitstellung eines Lotsen zur Erleichterung der Kommunikation anzubieten. Revierbezogen könnten durch das Havariekommando Gruppen von freiwilligen Lotsen zusammengestellt werden. Außerdem regt der DNV an, dass sich Deutschland bei der IMO für eine weltweite Verpflichtung zur Anbringung eines "Towing Arrangement Plan" auf der Brücke von Seeschiffen einzusetzen, die klar geeignete Befestigungspunkte für Schlepplein aufzeigen.

Zusammenfassend stellte der Leiter des AK, Thomas Crerar, fest, dass bei dem Seeunfall der "Glory Amsterdam" der Gedanke aufkommen könne, die Lotsen mehr in die Abwicklung einer Havarie einzubinden. Dies hatte der Nautische Verein zu Kiel e.V. (NVzK) im Namen einer ganzen Reihe von anderen Nautischen Vereinen angeregt. Bei der Strandung der "Glory Amsterdam", so der NVzK, sei deutlich erkennbar gewesen, dass massive Kommunikationsdefizite zwischen der Besatzung und den beteiligten Behörden den Verlauf der Ereignisse dramatisch beeinflusst haben. Man schlage deshalb vor, die hohe und jederzeit verfügbare Fachkompetenz der deutschen Lotsen als Fachberater in das Training und die Strategie bei zukünftigen Havarien einzubinden. Diese Anregung wurde von Vertretern des Bundesverkehrsministeriums bei der StFA-Sitzung in Bonn positiv aufgenommen (siehe oben).

Ziel ist ein unbemannter Assistenzschlepper



Schematische Darstellung des Projekts eines unbemannten Schleppers, das der Forscher des Fraunhofer Instituts, Hans-Christoph Burmeister, beim Nautischen Verein zu Hamburg e.V. vorstellte.

Die Digitalisierung bestimmt in zunehmendem Maße inzwischen fast alle Bereiche des menschlichen Lebens. Auch in Schifffahrt und Schiffbau ist sie unverzichtbar geworden, denkt man beispielsweise an elektronisch gesteuerte Brennautomaten im Schiffbau oder computergestützte Navigationshilfen, wie die elektronische Seekarte oder die Lotsenhilfe PPU (Portable Pilot Unit). Die Nautischen Vereine müssen sich aber auch mit Zukunftsprojekten aus der digitalen Welt beschäftigen, die den Eindruck von Technik aus utopischen Parallelgesellschaften hinterlassen und (noch) fernab jeglicher Realität und manchmal auch jenseits aller Vorstellungskraft liegen. Dazu gehört zweifellos die autonome Schifffahrt, Schiffe ohne Besatzungen also, die in ihrem derzeitigen Entwicklungsstatus vor allem für Seeleute wie etwas anmutet, das aus einer anderen Welt stammt und das kaum realistische Chancen hat, in nächster Zukunft überhaupt verwirklicht zu werden. Die Frage, wem solche technologischen Utopien denn überhaupt nützen, ist für diese Berufsgruppe bislang noch unbeantwortet geblieben.

Dennoch nimmt dieses Thema in den Nautischen Vereinen und in ihrem Dachverband, dem Deutschen Nautischen Verein, inzwischen einen breiten Raum ein. Beim Nautischen Verein zu Hamburg e.V. war dazu ein Experte zu Gast, der am 16. April in Hamburg dieses nicht leicht zu überschauende Thema einem überaus interessierten Publikum näherzubringen versucht hat. Der Diplom-Wirtschaftsingenieur Hans-Christoph Burmeister ist Abteilungsleiter "Sea Traffic and Nautical Solutions" des Fraunhofer Instituts und seit etwa sieben Jahren mit dem Thema "Autonome Schifffahrt" befasst. "Die autonome Schifffahrt verbessert die Schifffahrt nicht, es verändert das ganze Transportgeschäft auf dem Wasser", sagte Burmeister. Die meisten Befürworter der Autonomisierung im Seeverkehr kämen gar nicht so sehr aus der Schifffahrt selbst, sondern vielmehr aus dem Logistikbereich. Das System MASS (Maritime Autonomous Surface Ships), für das Burmeister hauptsächlich tätig ist, stellt eines der aktivsten Forschungsfelder im Bereich der autonomen Schifffahrt dar. Das System lässt von der Verbesserung der Schiffssicherheit bis hin zur vollständigen

Neustrukturierung und Flexibilisierung maritimer Logistikketten eine ganze Reihe von nachhaltigen Auswirkungen auf die Schifffahrt erwarten. Auch in Bereich maritimer Dienste gibt es inzwischen eine Vielzahl von Nutzungsmöglichkeiten autonomer und unbemannter Technologien. Eine Vorreiterrolle nehmen hier Schlepperkonzepte ein, von denen erste Prototypen bereits in Betrieb oder in der finalen Entwicklung sind.

"Die Seeschiffsassistenz wurde als Forschungsobjekt gewählt, weil hier Wartezeiten herrschen, in denen das an Bord befindliche hochqualifizierte Personal lange untätig auf den Einsatz wartet, und nur während der Schleppmanöver wirklich benötigt wird", erklärte Burmeister. Das Ziel sei ein unbemannter, nicht aber ein vollautomatischer, sondern ein ferngesteuerter Schlepper. Die Frage sei, wohin mit der Fernsteuerung, die sich entweder auf dem geschleppten Schiff oder in einer Landstation befinden könne. Derzeit fokussiere man sich auf eine Landstation. Das Verhältnis von Fernsteuerern zu Besatzung sei 1:3, wobei dann ein mit den Abläufen vertrauter "Controller" die Manöver auf dem unbemannten Schlepper von der Station an Land steuert. So könnten fünf bis sechs Jobs in zwei oder mehr verschiedenen Häfen pro Tag erledigt werden gegenüber nur zwei Jobs in einem Hafen, wie es derzeit der Fall sei. Die Schwierigkeit sei noch die Leinenübergabe, die aber machbar sei, sagte der Experte. Burmeister: "Wir suchen keine Technologie, die mehr Probleme schafft, als Lösungen anbietet". Es sei aber noch viel Sacharbeit zu leisten und es gebe "noch viele Baustellen und Stellschrauben", sagte Burmeister.

BBS: Der Bedarf an Seeleuten wird bleiben

Die norddeutschen Länder, das Bundesverkehrsministerium, der Verband Deutscher Reeder und die Seeleutegewerkschaft ver.di engagieren sich gemeinsam für eine gezielte Nachwuchsgewinnung und eine Imageverbesserung der Seeschifffahrt. Dazu richten sie nach Mitteilung der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. (BBS) eine zentrale Webseite zu den verschiedenen Ausbildungs- und Studiengängen, Laufbahnen und Arbeitsgebieten rund um die Seeschifffahrt ein. Damit wollen die Partner des Maritimen Bündnisses ein deutliches Zeichen für die Notwendigkeit sowie Zukunftsfähigkeit der Ausbildung der Seeschifffahrt in Deutschland setzen.

"Die duale Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker bleibt eine der Säulen zur Erhaltung des maritimen Know-how. Die Ausbildung ist die fundierte Grundlage auf

dem Weg zum Leitenden Ingenieur oder zum Kapitän. Während der praktischen Ausbildung zum Schiffsmechaniker lernen die jungen Seeleute den gesamten Schiffsbetrieb kennen", so die BBS weiter. Die duale Ausbildung fördere das Verständnis für die Zusammenhänge in allen Bereichen des Schiffsbetriebes. Außerdem biete die Ausbildung zum Schiffsmechaniker eine Karriereperspektive in der maritimen Branche.

Nach elf Jahren in der BBS-Geschäftsführung widmet sich Holger Jäde ab dem 1. Juli 2019 einer neuen Tätigkeit beim Havariekommando. Seine Nachfolgerin wurde am 1. Juni 2019 die Diplom-Ingenieurin für Nautik und Seeverkehr, Sabine Zeller.

HINWEISE

Die Webseite des Deutschen Nautischen Vereins (www.dnvev.de) enthält die kompletten Stellungnahmen des Arbeitskreises Umwelt zum Thema "Landstrom" und des Arbeitskreises Sicherheit auf See und an Bord mit weiteren Empfehlungen zur Strandung des Massengutfrachters "Glory Amsterdam".

Die POSITION können Sie auch als pdf-Datei von der DNV-Webseite herunterladen:

www.dnvev.de/position-archiv/



KONTAKT

info@dnvev.de

© Copyright 2019 | DNV E.V. | Alle Rechte vorbehalten | © Fotos: Jan Mordhorst.
Redaktion: Jan Mordhorst | Email: jan.mordhorst@hamburg.de | Design by: Williams Design
Creative Studios | Sven Gordon Williams | Email: sven@williams-design.de

ÄNDERUNG IHRER DATEN ODER AUS EMPFÄNGERLISTE ENTFERNEN:
IHRE DATEN: [Daten ändern](#) | ABMELDUNG: [Newsletter abmelden](#).

SIE ERHALTEN DEN HTML NEWSLETTER - POSITION - ÜBER UNSERE INTERNETSEITE
WWW.DNVEV.DE VIA MAILCHIMP.

HERAUSGEBER: DEUTSCHER NAUTISCHER VEREIN VON 1868 E.V.

[Hinweise zum Datenschutz](#)