

Längere Arbeitszeiten (20.12.2019)

Die Regelung für die Küstenfischerei und für die Kleine Hochseefischerei ermöglicht ebenfalls längere Arbeitszeiten. Die Fischer müssen auch keine Übersicht die Arbeitsorganisation führen, wenn sie keinem regelmäßigen Wachrhythmus unterliegen.

Die Allgemeinverfügung für die saisonale Ausflugsschifffahrt gilt für Schiffe, die keinen Linienverkehr betreiben und für die keine gesetzliche Beförderungspflicht besteht. Die Regelung ermöglicht Jahresarbeitszeitkonten, das heißt Mehrarbeit in der Saison, die nach Abschluss der Saison durch Freizeit ausgeglichen wird.

Weniger Piratenangriffe (13.12.2019)

Von Januar bis Ende September 2019 wurden laut IMB 95 Schiffe geentert, zehn Schiffe beschossen, zehn Angriffe erfolgreich abgewehrt und vier Schiffe entführt. Im Vorjahreszeitraum hatten Schifffahrtsunternehmen noch 156 Piraterievorfälle gemeldet.

Als Hochrisikogebiet für Piraterie und bewaffnete Raubüberfälle gilt der Golf von Guinea. Auf die Region entfallen nach Angaben des IMB 86 Prozent der Geiselnahmen und fast 82 Prozent der Entführungen von Besatzungen weltweit. Besondere Sorge macht dem IMB die steigende Bereitschaft, Waffengewalt anzuwenden. Dazu mehr auf den Seiten der Internationalen Handelskammer.

Die Bundespolizei geht in ihrem Pirateriebericht über das erste Halbjahr 2019 näher auf die einzelnen Situationen der betroffenen Regionen ein. Die Autoren des Berichts beschreiben darin nicht nur die Piraterievorkommnisse, sondern auch vorhandene Schutzvorkehrungen in den Regionen. Im ersten Halbjahr dieses Jahres kam es auf sechs Schiffen der deutschen Handelsflotte, zu der auch befristet ausgeflaggte Schiffe deutscher Reeder gehören, zu Piraterievorfällen.

Laut Bundespolizei nimmt die Piraterie derzeit in Mittel- und Südamerika zu. In diesem Zusammenhang wird in dem Pirateriebericht auch auf einen Angriff auf ein deutschflaggisches Containerschiff im April dieses Jahres in Ecuador eingegangen. Dabei wurde das Schiff in der Nähe der Isla Escalante aus einem Schnellboot heraus beschossen. Ein weiteres Boot versuchte vergebens einen Entershaken am Schiff zu befestigen. Der Angriff wurde abgebrochen. Küstenwache und Hafenbehörde wurden informiert. Es wurde niemand verletzt, das Schiff jedoch leicht beschädigt.

Die Deutsche Flagge unterstützt Seeleute und Reedereien mit Informationen und Angeboten zur Prävention sowie zur Bewältigung von belastenden Piraterie-Erlebnissen:

- Auf www.deutsche-flagge.de in der Rubrik "Gefahrenstufen · Warnhinweise" finden Sie aktuelle Informationen über gefährdete Seegebiete, Hinweise zu Gefahrenstufen und Verhaltensempfehlungen.
- Die Bundespolizei See berät in ihrem Piraterie-Präventionszentrum deutsche Reedereien, wie erfolgreiche Piraterieangriffe verhindert werden können. Dazu bieten die Polizistinnen und Polizisten Vorträge, Seminare und Workshops sowie Einzelberatungen und Trainings an.
- Die BG Verkehr bietet ihren Mitgliedern zur seelischen Bewältigung von Extremereignissen, wie der Angriff des Schiffes von Piraten, schnelle und professionelle Hilfe mit ihrem "Trauma-Lotsen". Für die Beratung und Unterstützung von Betroffenen aber auch ihren Vorgesetzten aus Mitgliedsunternehmen hat die BG Verkehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als so genannte "Trauma-Lotsen" geschult. Diese "Trauma-Lotsen" sind direkt in den Unfallabteilungen der Bezirksverwaltungen tätig. Sie stehen als Ansprechpartner zur Verfügung, können kompetent Auskunft geben, kennen Behandlungsmöglichkeiten und geeignete Therapeuten.

BSH veranstaltet ersten nationalen Runden Tisch Biofouling (15.11.2019)

Biofouling ist einer der zentralen Einbringungs- und Ausbreitungsvektoren für nicht-einheimische und potentiell invasive Arten. Der Bewuchs von Schiffen erhöht zudem den Treibstoffverbrauch und somit die Schiffsemissionen. Auch auf die Schiffssicherheit kann der Bewuchs negative Auswirkungen haben. Ein nachhaltiges Biofouling-Management reduziert auch den Eintrag von Schadstoffen und Mikroplastik.

Daher initiierte das BSH mit Unterstützung des Verbands Deutscher Reeder (VDR) den Runden Tisch Biofouling. Ziel dieser Initiative ist es, das Thema Biofouling-Management aus möglichst vielen Perspektiven zu betrachten und Erfahrungen, Know-how sowie Informationen auszutauschen und damit Expertisen zu bündeln.

Im Rahmen der Arbeit in internationalen Gremien wie zum Beispiel der IMO, HELCOM und OSPAR, in Forschungsprojekten und im BMVI Expertennetzwerk beteiligt sich das BSH aktiv an der Entwicklung von Biofouling-Management-Konzepten und Strategien. Darüber hinaus setzt es seine Schiffe im Rahmen von Forschungsprojekten für die Entwicklung und Testung von nachhaltigen Antifouling-Techniken ein.

Nach einem umfassenden Überblick zu Regularien, Aktivitäten und Projekten im nationalen, regionalen und internationalen Kontext standen Diskussionen zur Umsetzung der „IMO Biofouling Guidelines“ und die damit verbundenen Herausforderungen für Reeder, Farbhersteller und Behörden im Fokus. Dabei wurden auch viele bisher wenig beachtete Aspekte wie Biofouling an Offshore-Anlagen und Schleusen adressiert. Besondere rechtliche Fragestellungen im EU-Kontext wurden ebenso diskutiert wie offene Fragen im Umgang mit Biofouling an Sportbooten.

Der nächste Runde Tisch Biofouling wird im Frühsommer 2020 stattfinden.

Gedenken an Seeleute am Totensonntag (14.11.2019)

So viel Nutzen uns die Seefahrt immer gebracht hat, birgt sie doch seit jeher auch Gefahren und schon viele Seefahrer haben ihr Leben auf See verloren. Trotz vieler Verbesserungen und Vorkehrungen bei der Sicherheit, kommen jedes Jahr immer noch viele Seeleute ums Leben, auch wenn es bei weitem nicht mehr so viele sind wie früher.

Die Gedenkstätte "Madonna der Seefahrer" erinnert an diese Seeleute. Sie wurde errichtet als ein Denkmal, "das der Größe des Opfers gerecht wird, das die Seeleute erbrachten", so die Initiatoren der Errichtung der Madonna der Seefahrt, der Vereinigung der Cap Horniers.

Jedes Jahr am Totensonntag laden der Hamburger Hafenverein von 1872 e.V. und der Shantychor "Windrose" des Deutschen Marinebundes zu einer Gedenkfeier ein. Auch dieses Jahr **am Sonntag den 24. November um 13 Uhr** findet die Gedenkfeier am **St. Pauli Fischmarkt 5** (östl. an der Elbe lang, oberhalb) unter der Schirmherrschaft des Vereins der Kapitäne und Nautischen Schiffsoffiziere zu Hamburg und mit der deutschen Seemannsmission statt.

Sachverständige für historische Schiffe (14.11.2019)

Nach der Schiffssicherheitsverordnung (SchSV) müssen Betreiber von Traditionsschiffen Angaben zur Geschichte ihres Schiffes mit beweiskräftigen Belegen für die Authentizität und Identität des Schiffes z. B. in Form von Fotografien oder Zeichnungen vorlegen. Reichen diese Unterlagen nicht aus oder handelt es sich bei dem Schiff um einen Rückbau oder Nachbau, muss der Schiffsbetreiber ein Gutachten eines von der BG Verkehr anerkannten Sachverständigen zum Nachweis der Voraussetzungen für eine Anerkennung als historisches Wasserfahrzeug vorlegen.

Für eine Anerkennung als Sachverständige/-r für derartige Gutachten müssen Interessenten einen schriftlichen Antrag bei der BG Verkehr stellen. Die Bewerber müssen persönlich und fachlich geeignet sein und die Gewähr bieten, ihre Gutachtertätigkeit als Sachverständiger unabhängig auszuüben.

Fachlich müssen die Antragsteller:

- über ein abgeschlossenes Hochschulstudium der **Geschichtswissenschaften**, vorzugsweise mit dem Schwerpunkt Technikgeschichte, und **Forschungserfahrung** in der deutschen und europäischen **Schiffahrtsgeschichte** verfügen, oder
- in gleichwertiger Weise vertiefte, in qualifizierten Lehrgängen oder auf andere Weise erworbene Spezialkenntnisse und Erfahrungen nachweisen und
- über die für die Aufgabenwahrnehmung notwendigen **Rechts- und Verwaltungskennntnisse** verfügen.

Die Einzelheiten zu einer Anerkennung eines Schiffes als Traditionsschiff, insbesondere, wann es sich um einen Rückbau oder Nachbau handelt, können Sie auf unserer Website im Bereich Traditionsschiffe nachlesen.

Einzelheiten des Anerkennungsverfahrens als Sachverständige/-r entnehmen Sie bitte der Verfahrensordnung zur Anerkennung von Sachverständigen.

Von der BG Verkehr anerkannte Sachverständige werden bei Bedarf im Auftrag des Betreibers tätig, der auch die Kosten für ein Gutachten trägt.

Bei Interesse an einer Tätigkeit als Sachverständige/-r im Bereich Traditionsschiffahrt wenden Sie sich bitte an:

Oya Sönmez
Tel. 040/361 37-239
E-Mail: oya.soenmez@bg-verkehr.de

oder

Sara Vatankhah
Tel.: 040/361 37-200
E-Mail: sara.vatankhah@bg-verkehr.de

5. Konferenz zum Maritimen Recht (13.11.2019)

An den zwei Tagen der Konferenz wird der Fokus auf zwei aktuelle Themen des öffentlichen und privaten maritimen Recht gerückt. Am ersten Tag, dem 21. November, startet die 5. Konferenz zum Maritimen Recht um 12:30 Uhr im Haus Schütting der Handelskammer Bremen. An diesem Tag geht es um den Zugang und die Verwendung von Forschungsergebnissen aus der Meeresforschung jenseits nationaler Hoheitsbefugnisse. Auf Initiative der Vereinten Nationen wird derzeit im Rahmen des Seerechtsübereinkommens (UNCLOS) über ein verbindliches Abkommen zum Schutz und zur nachhaltigen Nutzung der marinen Biodiversität für diese Gebiete beratschlagt. Dazu soll auch das Zusammenkommen renommierter Akteure aus diesem Themenbereich auf dieser Konferenz beitragen.

Am zweiten Tag geht es um eine einheitliche und grenzüberschreitende rechtliche Gestaltung des Seehandels. Multilaterale Ansätze haben sich bis dato als schwer umzusetzen erwiesen, was jedoch, auch im Zusammenhang mit der stets fortschreitenden Digitalisierung der Schifffahrt und des Seehandels, an Notwendigkeit immer weiter zunimmt.

Die Veranstaltung ist für Studierende kostenlos.

Hier finden Sie die Anmeldung und das Programm.

Bund fördert LNG-Antriebe von Seeschiffen (13.11.2019)

Bezuschusst wird der ausschließliche oder Dual-Fuel-Betrieb für Hauptmotoren von Neubauten oder bestehenden Seeschiffen. Die Schiffe müssen in einem deutschen Seeschiffsregister eingetragen, unter einer EU-Flagge fahren und mindestens 51% ihrer Betriebszeiten in europäischen Gewässern (einschließlich der jeweiligen Ausschließlichen Wirtschaftszonen) fahren.

Reedereien solcher Schiffe können einen anteiligen Investitionszuschuss zu den Kosten des Einbaus einer LNG-betriebenen Maschine beantragen. Gefördert werden entweder die umweltschutzbezogenen Kosten (wenn sie getrennt ermittelbar sind) oder die Differenz der Kosten für LNG im Vergleich zu einer weniger umweltfreundlichen Investition. Nach der Förderrichtlinie bezuschusst das Bundesverkehrsministerium maximal 40% dieser Kosten. Bei mittleren Unternehmen (max. 250 Mitarbeiter und 50 Mio. Jahresumsatz) erhöht sich die Förderquote auf bis zu 50%, bei kleinen Unternehmen (max. 50 Mitarbeiter und 10 Mio. Jahresumsatz) sogar auf bis zu 60% der förderfähigen Kosten.

Bei diesem zweiten Förderaufruf müssen alle Antragsunterlagen eingereicht werden. Der Antrag muss elektronisch und schriftlich gestellt werden. Die Frist für diese Antragsstellung endet am **18. Dezember 2019**. Weitere Informationen dazu finden Sie auf der Website der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen.

Maritime-Medizin-Verordnung hat sich bewährt (11.11.2019)

Vor fünf Jahren löste die MariMedV die bis dahin geltende Krankenfürsorgeverordnung ab. Zusammen mit dem Seearbeitsgesetz änderten sich viele Vorgaben, unter anderem:

- der Wechsel der Landes- zur Bundeszuständigkeit für die Zulassung und Überwachung medizinischer Wiederholungslehrgänge für Schiffsoffiziere und Kapitäne,
- die vereinfachte Beschaffung von Arzneimitteln für Seeleute auf Schiffen im Ausland,
- die Zulassung von Schiffsärzten auf Schiffen unter deutscher Flagge sowie
- die Zentralisierung der seearbeitsrechtlichen Überwachungs- und Vollzugsaufgaben bei der BG Verkehr.

Der Bundesrat forderte die Bundesregierung damals auf, fünf Jahre nach Inkrafttreten der MariMedV einen Erfahrungsbericht über die Auswirkungen der neuen Regelungen vorzulegen. Dieser Bericht liegt nun als Bundesrats-Drucksache 548/19 vor.

In dem 14 Seiten umfassenden Bericht nimmt die Bundesregierung ausführlich Stellung zu den seinerzeit beschlossenen Änderungen. Das Fazit: Die MariMedV hat sich in der Praxis bewährt.

Durch die MariMedV änderte sich seinerzeit die Zuständigkeit für die Zulassung medizinischer Wiederholungslehrgänge für Schiffsoffiziere. Waren zuvor die Länder dafür verantwortlich, brauchen sich die Kursanbieter seit 2014 nur noch an eine Stelle wenden - den Seeärztlichen Dienst der BG Verkehr. Die Bundesregierung stellt fest, dass das Zulassungsverfahren seitdem transparenter geworden ist und große Zustimmung bei den Lehrgangsanbietern findet.

Die Überwachung der Anbieter von medizinischen Wiederholungslehrgängen wurde ebenfalls von den Ländern auf die BG Verkehr übertragen. Auch diese Änderung bewertet die Bundesregierung positiv: *"Die Effektivität der Überwachung der Lehrgangsanbieter sowie die Effektivität der Maßnahmen zur Qualitätssicherung durch die BG Verkehr sind durch die guten bis sehr guten Ergebnisse der kontinuierlichen Evaluation nachgewiesen. Die durchgängig guten Ergebnisse aller Lehrgänge zeigen, dass die vom Ordnungsgeber vorgesehene Standardisierung des Überwachungsverfahrens richtig war."*

Durch das 2013 in Kraft getretene Seearbeitsgesetz hat der Gesetzgeber die Zuständigkeit für das Seearbeitsrecht bei der BG Verkehr zentralisiert. Die Überprüfung der medizinischen Ausstattung an Bord von Handelsschiffen unter deutscher Flagge ist seitdem Teil der seearbeitsrechtlichen Flaggenstaatkontrolle und liegt nicht mehr bei den Hafenärztlichen Diensten. Nach Auffassung der Bundesregierung ist der Vorteil dieses Verfahrens, dass eine verantwortliche Stelle die Schiffe sowohl überprüft als auch die Beseitigung möglicher festgestellter Mängel überwacht.

Seit 2014 sind die Reeder zudem gesetzlich verpflichtet, sich bei der Beschaffung von Arzneimitteln - auch im

Ausland - der Hilfe einer mitwirkenden Apotheke zu bedienen. Damit müssen im Ausland gekaufte Arzneimittel nicht mehr wie früher nach dem Anlaufen des ersten deutschen Hafens durch deutsche Medikamente ersetzt werden.

Die Bundesregierung betont, dass diese Regelung zu einer Entbürokratisierung und Kostenentlastung für die Reeder gesorgt hat, zugleich aber eine gleichbleibend hohe Arzneimittelqualität an Bord gewährleistet ist.

Notfallmanager und Lehrbuch in Einem - Medizinisches Handbuch See (01.11.2019)

Dieses Buch von Praktikern für Praktiker bietet kompakte Behandlungsempfehlungen für Notfälle, Verletzungen und Krankheiten an Bord von Seeschiffen. Anschauliche, leicht verständliche, "seetaugliche" Texte und 350 Abbildungen unterstützen bei der richtigen medizinischen Versorgung.

Als besonderen Service können über **QR Codes Lehrfilme** abgerufen werden, die Schritt für Schritt komplexe Behandlungsmaßnahmen darstellen.

Das Medizinische Handbuch See ist jetzt auch auf Englisch mit dem Titel "Maritime Medical Handbook" erschienen.

Erhältlich ist das Medizinische Handbuch See beim Dingwort Verlag in Hamburg.

Außerdem kann es online <https://dingwort-verlag.de/medizin/> bestellt werden.

Bund fördert weiterhin Ausbildungsplätze (11.10.2019)

Der Bund zahlt pauschal für jeden Ausbildungsplatz für:

- Schiffsmechaniker 32.000,- EUR
- Nautische Offiziersassistenten 16.000,- EUR und
- Technische Offiziersassistenten 21.000 EUR

an ausbildende Reedereien.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) bewilligt die Zuschüsse auf Antrag von Reedereien. Wichtig ist, zunächst einen Sammelantrag beim BSH zu stellen, in dem die beabsichtigte Zahl an Ausbildungsplätzen mitteilt. Das BSH teilt dann der Reederei mit, ob eine grundsätzliche Förderfähigkeit besteht. Erst danach sollten Reedereien die einzelnen Ausbildungsverträge abschließen, da andernfalls keine Zuschüsse gezahlt werden können.

Die weiteren Einzelheiten zu den Zuschüssen ergeben sich aus der Richtlinie.

Reedereien können die Zuschüsse für Ausbildungsplätze in unserem Ausbildungsrechner individuell berechnen.

BSH-Präsidentin lobt Bonn Agreement als Erfolgsgeschichte (11.10.2019)

Das Bonn Agreement regelt die Zusammenarbeit der Nordsee-Anrainerstaaten und der EU im Rahmen der Bekämpfung und Überwachung der Verschmutzung der Nordsee durch Öl und andere Schadstoffe. Es wird auf den Schutz vor Verschmutzung durch Schifffahrt, Öl- und Gasplattformen sowie sonstige maritime Nutzungen angewendet.

„Die enge Zusammenarbeit zwischen den Nordseeanrainerstaaten und der Europäischen Union hat die Verschmutzung der Nordsee durch menschliche Nutzungen erheblich reduziert. Das zeigt sich zum Beispiel an der inzwischen geringen Anzahl von Ölverschmutzungen in der Nordsee“, stellte die BSH-Präsidentin heraus.

Allerdings müsse der Fokus nun auf andere Belastungen gerichtet werden. So befinde sich zum Beispiel zunehmend der Fremdstoff Paraffinwachs in der marinen Umwelt und wird an Stränden angespült. Die zur Untersuchung der Wasserqualität eingesetzten Planktonnetze des BSH in Nord- und Ostsee enthalten als Beifang ebenfalls steigende Anteile von Paraffin. Zwar würde die Internationale Seeschiffahrts-Organisation IMO zum Beispiel verschärfte Einleitvorschriften vorbereiten, so die BSH-Präsidentin, die Entwicklung von Methoden zur Charakterisierung von Paraffinwachsen und ihrer Herkunft, wie sie in der Identifikation von Ölverschmutzungen zum Einsatz kommen, stehe allerdings noch am Anfang.

In diesem Zusammenhang wies sie darauf hin, dass die vom BSH entwickelte und gehostete weltweit genutzte Datenbank COSIweb (computerised oil spill identification, webbased) zur verfahrenssicheren Identifikation von Ölverschmutzungen so weiterentwickelt wird, dass zukünftig weitere und neue Verschmutzungsquellen eindeutig identifiziert werden können. Alle Partner des Bonn Agreements nutzen diese Datenbank, die zukünftig auch eine verbesserte Analyse („Fingerprinting“) von Diesel- und Hybridtreibstoffen ermöglicht, die zum Beispiel mit dem Inkrafttreten der weltweit verschärften Grenzwerte für Schwefel in Schiffsemissionen zunehmend zum Einsatz kommen.

Anlässlich des Jubiläums begrüßte Dr. Kammann-Klippstein auch den Beschluss der Mitgliedstaaten, das Bonn Agreement inhaltlich und geographisch zu erweitern: „Mit der Aufnahme Spaniens wird der wichtigste Schifffahrtsweg zwischen der Nordsee und dem Mittelmeer über den Golf von Biskaya zukünftig durch ein gemeinsames, länderübergreifend koordiniertes System zur Vorsorge, Überwachung und Schadensbekämpfung geschützt. Darüber hinaus fiel der Beschluss, das Bonn Agreement auch auf Schiffsabgase anzuwenden und damit Luftemissionen gemäß Annex VI der internationalen MARPOL-Konvention und der EU-Schwefelrichtlinie im gesamten Anwendungsbereich des Agreements zu erfassen. Beide Beschlüsse werden zu einer weiteren Verbesserung des Zustands der Meere führen.“

5. Seeschiffahrts-Sicherheits-Konferenz 2019 (10.10.2019)

Am 4. November beginnt die Konferenz mit einer Begrüßung durch den Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann und Vorträgen zu den Themenblöcken „Verkehrswege“ und "auf dem Weg zum autonomen Schiff / moderne Schifffahrtstechnologien".

Am Vormittag des 5. Novembers geht es im ersten Themenblock um Seeleute und Ausbildung. Dr. Philipp Langenbuch und Annelie Ewen vom Seeärztlichen Dienst der BG Verkehr stellen das neue „Medizinische Handbuch See“ vor, das noch dieses Jahr erscheinen wird. Im vierten Themenblock wird der Unfall der „Purple Beach“ im Mai 2015 westlich von Helgoland analysiert.

Die Konferenz findet im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Berlin statt. Die Teilnahme an der Konferenz ist kostenfrei. Die Tagung findet in deutscher Sprache statt.

Das Anmeldeformular und das Programm finden sie auf der Website des BMVI.

Feierliche Taufe des Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiffes ATAIR (09.10.2019)

„Mit diesem Schiff wird dem BSH eine zentrale schwimmende Forschungsplattform zur Verfügung stehen“, betonte Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI), anlässlich der Taufe. Er wies darauf hin, dass dieses Schiff ein Beleg für die Kompetenz der deutschen Werften sei, Spezialschiffe zu bauen. Die neue ATAIR werde im Rahmen der Überprüfung des Zustands von Nord- und Ostsee als besonders umweltfreundliches Schiff mit gutem Beispiel vorangehen, so Ferlemann.

BSH-Präsidentin Dr. Karin Kammann-Klippstein hob die sektorenübergreifende Zusammenarbeit von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), der Fassmer – Werft und ihrer Partner sowie des BSH hervor. Das Team habe unermüdlich an der Form und Ausgestaltung des Schiffes gefeilt, damit es

allen Umweltschutz- und Sicherheitsanforderungen entspricht und den fachlichen Anforderungen darauf eingeschiffter Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler genügt. „Sie haben um die besten technischen Antworten gerungen – oftmals auch, indem Sie die Grenzen der Technik ausgereizt haben,“ so Dr. Karin Kammann-Klippstein. Sie wies auch auf die Rolle der ATAIR als Botschafterin der Meere hin. „Die Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiffe sind ein greifbares, deutlich sichtbares Zeichen und Symbol unseres Einsatzes für den einzigartigen Lebensraum Meer“ sagte sie. In ihrer Besonderheit würden diese Schiffe das Interesse der Öffentlichkeit an Meeresthemen wecken. „Damit sind sie ein wesentliches Medium zum Wissenstransfer unserer Erkenntnisse“, betonte sie.

Der Leiter der BAW, Prof. Dr.-Ing. Christoph Heinzemann, wies auf die Besonderheiten des für den Bau des Schiffes gewählten Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens hin, das als zweistufiges Verhandlungsverfahren mit vorgeschaltetem Teilnehmerwettbewerb durchgeführt wurde. „Ziel war es, den bietenden Werften und ihren Zulieferern einen möglichst großen planerischen Spielraum für den Schiffsentwurf zu geben. Diese Vorgehensweise hat technische Innovationen gefördert und damit maßgeblich zum Projekterfolg beigetragen.“ Ein weiterer Erfolgsfaktor war die Zusammenarbeit der drei Projektpartner auf der Basis eines dreidimensionalen numerischen Schiffsmodells. „Perspektivisch bietet die Digitalisierung viele weitere Chancen, und dies nicht nur für die Entwurfs- und Konstruktionsphase sondern auch für den künftigen Schiffsbetrieb. So kann das 3D-Schiffsmodell mit den Ausführungsunterlagen verknüpft und als Basis für ein digitales Informationsportal sowohl an Land als auch an Bord genutzt werden, mit großen Vorteilen für den Betrieb des Schiffes über den gesamten Lebenszyklus hinweg“, so Heinzemann.

Harald Fassmer, Geschäftsführer der Fassmer-Werft, betont: „Mit dem Neubau der ATAIR konnten wir einmal mehr unsere Kompetenz im Bereich komplexer Vermessungs- und Forschungsschiffe unter Beweis stellen. Wir haben hier mit vielen innovativen Ideen einen wirtschaftlichen und vor allem umweltfreundlichen Schiffsentwurf erarbeitet und konnten dabei von unseren Erfahrungen im Spezialschiffbau, auch mit LNG Antrieben, profitieren.“

Der traditionellen Taufe durch die Taufpatin Dr. Elke Ferlemann folgte eine ökumenische Segnung des Schiffes. An die Taufe schließt sich eine rund dreimonatige Erprobungsphase an. Die Indienststellung ist für das erste Halbjahr 2020 geplant.

Das Schiff ist mit seinem Design nach den Vorgaben des Umweltzeichens Blauer Engel, der Erfüllung aller aktuellen Standards für Emissionen von Stickoxiden (NOx) gemäß den Vorgaben der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO Tier III) und dank optimierter Unterwassergeräusche zum Schutz der Umwelt und für bessere Bedingungen für wissenschaftliche Arbeiten an Bord ein Vorreiter in der nachhaltigen Schifffahrt.

Die ATAIR bietet Platz für 18 Personen Besatzung sowie 15 Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler. Zur Ausrüstung gehören unter anderem Labore, eine Luftschadstoffmessstation sowie ein Arbeitskran und ein Schiebebalken für geologische Arbeiten am Meeresboden. Ein 200 Quadratmeter großes freies Arbeitsdeck bietet Raum für Labor- und Transportcontainer. Eine umfangreiche Tauchausrüstung und eine Taucherdruckkammer sind ebenfalls an Bord. Der Bund investiert rund 114 Millionen Euro in den Bau des Schiffes.

UN-Klimabericht veröffentlicht neue wissenschaftliche Informationen zum Meeresspiegelanstieg (09.10.2019)

Der SROCC präsentiert den weltweiten wissenschaftlichen Kenntnisstand über Hochgebirgsregionen, Polargebiete, Meeresspiegelanstieg und Auswirkungen auf tief liegende Inseln, Küsten und Gemeinden, veränderte Ozeane, marine Ökosysteme sowie extreme, abrupte Veränderungen, Anpassung und Risikomanagement. Tausende von Veröffentlichungen aus aller Welt und zehntausende von Gutachterkommentaren flossen in die Bewertungen ein, die Grundlage für wissenschaftsbasierte Entscheidungen der Politik sein sollen.

Der SROCC legt dar, dass der Klimawandel bereits jetzt unausweichliche Folgen für Ozeane und Eisgebiete hat, und dass unser heutiges Handeln die langfristigen Folgen auch über das Jahr 2100 hinaus bestimmt. Eine der zentralen Folgen ist der Meeresspiegelanstieg.

Der Bericht liefert Projektionen von Erdsystemmodellen für den mittleren globalen Meeresspiegelanstieg, für Extremwerte und deren Häufigkeiten, die auf Szenarien der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung beruhen. Bund und Küstenländer haben sich darauf verständigt, für Vorsorgezwecke das sogenannte RCP 8.5-Szenario zu verwenden. In diesem Szenario steigen die globalen Emissionen unverändert bis nach 2100 weiter

an und gehen erst um 2300 auf netto null zurück. Die wahrscheinliche Bandbreite des mittleren globalen Meeresspiegelanstiegs liegt Ende dieses Jahrhunderts im Vergleich zum Jahr 2000 bei 61-110 cm, der Median bei 84 cm.

Jedoch wird darauf hingewiesen, dass Projektionen des Meeresspiegelanstiegs bis zum Ende des Jahrhunderts und darüber hinaus von zahlreichen Unsicherheiten gekennzeichnet sind. Dazu gehören die Annahmen über die Entwicklung der Eisschilde in Grönland und der Antarktis ebenso wie Entwicklungen zum Beispiel des Bevölkerungswachstums, der Wirtschaft und der Nachhaltigkeit. Darüber hinaus ist der Meeresspiegelanstieg weltweit nicht gleichmäßig. Auch wenn der Bericht diese Unsicherheiten darstellt, sollte der zukünftige Meeresspiegelanstieg insbesondere bei Infrastrukturprojekten, die Jahrzehnte im Voraus konzipiert werden, beachtet werden.

Bund und Länder bekennen sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und tragen mit ihren Klimaschutzmaßnahmen dazu bei, den weltweiten Temperaturanstieg zu begrenzen.

Erläuterung der BMVI-Bundesoberbehörden zum SROCC

BSH-Präsidentin begrüßt Engagement der IMO für Frauen in der maritimen Wirtschaft (09.10.2019)

Auch wenn der Anteil von Frauen langsam steigt, ist die maritime Branche nach wie vor ein männerdominierter Wirtschaftszweig. Dr. Kammann-Klippstein appelliert daher an die Unternehmen, verstärkt Frauen für die Übernahme von Führungspositionen aufzubauen. Bereits 2016 habe der Petersen Report der USA darauf hingewiesen, dass ein höherer Frauenanteil sowohl die Innovationsfähigkeit als auch die Unternehmenskultur, ebenso wie die wirtschaftliche Entwicklung eines Unternehmens positiv beeinflusse. Gerade die stark international ausgerichtete und für die Weltwirtschaft unverzichtbare maritime Branche könne auf einen solchen Mehrwert nicht verzichten. Sie weist darüber hinaus darauf hin, dass mit der Entwicklung der Bedeutung der maritimen Themen – ein derzeit besonders exponiertes Beispiel sei die Offshore-Windindustrie – der Bedarf an Fachkräften zunehmend steige. Auch deswegen seien Frauen eine wichtige Zielgruppe.

Sie appelliert auch an Frauen, sich der maritimen Branche zuzuwenden. „Ich freue mich, dass die deutschen Seefahrtsschulen heute so viele Frauen ausbilden wie nie zuvor“, betont sie, „aber der Anteil könnte noch größer werden.“ Mit ihrer Fähigkeit zu interkulturellem und vernetzten Denken seien sie für die Anforderungen der maritimen Industrie bestens geeignet. Eine enge Zusammenarbeit zwischen Frauen und Männern mit ihren unterschiedlichen Stärken sei eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg der Zukunftsbranche „Maritime Wirtschaft“.

Die Botschafterin der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation, die ehemalige Präsidentin des BSH, Monika Breuch-Moritz, weist auf das IMO-Programm „Women in Maritime Gender Equality and Capacity Building“ hin. „Mit diesem Programm ermutigt die IMO ihre Mitgliedstaaten, Frauen an den nationalen maritimen Instituten auszubilden und ihnen damit den Einstieg in die maritime Branche zu ermöglichen und zu erleichtern“, so Breuch-Moritz. Damit unterstütze die IMO auch das Ziel 5 der globalen Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen, die Geschlechtergerechtigkeit und Selbstbestimmung für alle Frauen und Mädchen zu erreichen. Breuch-Moritz ist überzeugt, dass die großen Herausforderungen der Zukunft wie Klimawandel und Bevölkerungswachstum sowie der Schutz der Ozeane und der Küsten nicht zuletzt zur Sicherung von Nahrung und Gesundheit sich nur bewältigen lassen, wenn Frauen gleichberechtigt in Entscheidungen einbezogen werden und mitgestalten. Auch diese besondere Verantwortung der maritimen Wirtschaft hat die IMO mit ihrem diesjährigen Motto im Blick.

Die Internationale Seeschiffahrts-Organisation rief 1978 den Weltschiffahrtstag ins Leben. Heute ist er ein anerkannter Tag der Vereinten Nationen, der jedes Jahr am letzten Donnerstag im September begangen wird. Er soll die Bevölkerung auf die Seeschiffahrt als Leistungsträger im Rahmen der Weltwirtschaft aufmerksam machen. Der Seeverkehr transportiert rund 90 Prozent aller Güter.

Ölgehaltsmessgeräte : Hinweis der USCG zu möglichem Datenverlust bei „BilgMon 488“ (02.10.2019)

Hinweis der USCG für Ölgehaltsmessgeräte des Typs „BilgMon 488“ Die USCG hat einen Hinweis zu einem möglichen Datenverlust bei Ölgehaltsmessgeräten vom Typ "BilgMon 488" des Herstellers Brannstrom Sweden AB veröffentlicht.

Sollten Sie dieses Gerät an Bord verwenden, beachten Sie bitte die Feststellungen der USCG.

Förderrichtlinie für Traditionsschiffe veröffentlicht (26.09.2019)

Traditionsschiffe sind ein bedeutendes Kulturgut in Deutschland und dienen der maritimen Traditionspflege. Da auf Traditionsschiffen Personen befördert werden, ist ein angemessenes Schiffssicherheitsniveau wichtig. Dazu hat das Bundesverkehrsministerium im letzten Jahr neue Vorgaben für Bau, Ausrüstung und Besatzung der Traditionsschiffe erlassen. Mit der jetzt veröffentlichten Förderrichtlinie will der Bund die Traditionsschiffseigner bei ihren Sicherheitsinvestitionen unterstützen und Anreize für die schnelle Umsetzung der neuen Vorgaben schaffen.

Eigentümer von Traditionsschiffen können ab sofort bei der Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV) Anträge auf finanzielle Unterstützung im Wege der Projektförderung stellen. Die BAV hat das entsprechende Antragsformular auf ihrer Website unter www.bav.bund.de veröffentlicht (dort unter "*Förderprogramme*", dann: "*Förderprogramm für den Erhalt und sicheren Weiterbetrieb der Traditionsschifffahrt*"). Die BAV bietet dort auch einen Fragen- und Antwortenkatalog zum Antragsverfahren. Die Anträge werden elektronisch über das Formularsystem "easy-Online" abgewickelt, wobei die Anträge zusätzlich mit Unterschrift schriftlich bei der BAV eingereicht werden müssen.

Förderfähig sind alle Ausgaben, die aufgrund **neuer** Anforderungen der am 14.3.2018 in Kraft getretenen "Verordnung zur Änderung der schiffssicherheitsrechtlichen Vorschriften über Bau und Ausrüstung von Traditionsschiffen und anderen Schiffen, die nicht internationalen Schiffssicherheitsregeln unterliegen" notwendig geworden sind. Ausgaben, die im Zusammenhang mit bereits bestehenden Regeln stehen, sind dagegen nicht förderfähig.

Für einen erfolgreichen Antrag muss der Eigner des Traditionsschiffes für eine turnusgemäße Erneuerungsbesichtigung durch die BG Verkehr gesorgt haben. Aus dem Besichtigungsbericht ergeben sich die neuen Vorgaben, die gefördert werden können. Der Schiffseigentümer muss dem Antrag Kostenvoranschläge für die Umsetzung dieser Vorgaben beifügen. Liegen alle erforderlichen Unterlagen vor, kann der Bund die beabsichtigten Umbaumaßnahmen im Wege der sogenannten Fehlbedarfsfinanzierung unterstützen. Wichtig ist, dass die Investitionen erst getätigt werden, wenn der Förderbescheid der BAV vorliegt.

Die Details der Förderung ergeben sich aus der Förderrichtlinie.

Fragen zur **Antragsstellung** beantworten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BAV:

Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV)
Schloßplatz 9, 26603 Aurich
Telefon: 04941/602-678 (Montag bis Freitag im Zeitraum 9:00 Uhr bis 15:00 Uhr)
Fax: 04941/602-81799
E-Mail: Traditionsschiffe@bav.bund.de

Für Fragen zu den **Besichtigungen** und zu den **Anforderungen der Schiffssicherheitsverordnung** steht die Dienststelle Schiffsicherheit der BG Verkehr gerne zur Verfügung:

BG Verkehr/Dienststelle Schiffsicherheit
Brandstwierte 1, 20457 Hamburg
Tel.: 040/361 37-239 (Frau Oya Sönmez)
E-Mail: oya.sönmez@bg-verkehr.de

Kongress zu Nachhaltigkeit in der Schifffahrt (16.09.2019)

Auf dem Kongress werden die aktuellen Strategien zur Emissionsreduktion in der Seeschifffahrt vorgestellt. Eine emissionsfreie Schifffahrt ab 2050 gilt als möglich und wird von der Weltschifffahrtsorganisation IMO als Idealfall angestrebt. Und so werden Fragen diskutiert wie: Was und wer treibt diese Entwicklung? Wie sehen konkrete technische Lösungen aus? Und, welche Rolle und Verantwortung kommt dabei den Häfen zu? Der maritime Austausch steht dabei im Mittelpunkt. Gleich zu Anfang des Kongresses am Abend des 23. Septembers lädt der Bremer Senat zu einem Empfang im Fly Deck Bremen ein, auf dem sich ausgetauscht werden kann.

Der Haupttag des Kongresses ist der 24. September. Er beginnt mit einigen Keynote-Vorträgen zum Thema Sustainable Shipping. Unter anderem spricht Guy Platten, der Generalsekretär der Internationalen Schifffahrtskammer ICS, und Martin Dorsman, Generalsekretär des europäischen Reedereiverbands ECSA. Bis zur Mittagspause werden in drei Workshops die Themen „Zero Emission Shipping – Strategien zur Zielerreichung“, „Ökologischer Fußabdruck der Schifffahrt“ und „Nachhaltige Schifffahrt – Anforderungen an die Häfen“ behandelt. Am Nachmittag werden die Ergebnisse der Workshops vorgestellt. Außerdem findet die Verleihung der „greenports Awards“ der bremischen Häfen 2019 statt. Mit diesem Award werden das umweltfreundlichste Schiff und die "grünste" Reederei gekürt.

Der Kongress wird von der Freien Hansestadt Bremen, dem Maritimen Cluster Norddeutschland und der Hochschule Bremen veranstaltet.

Weitere Informationen, das Programm und die Anmeldung finden Sie auf der Website des Maritimen Clusters Norddeutschland.

Gästefahrten von Traditionsschiffen bei maritimen Großereignissen (13.09.2019)

Als Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr sind wir für die Genehmigung dieser Gästefahrten verantwortlich. Uns ist wichtig zu erklären, warum und unter welchen Vorgaben wir Gästefahrten auf Traditionsschiffen zulassen - und wann nicht.

Die Kritik von Traditionsschiffs-Betreibern zielt vor allem auf zwei Punkte ab:

- die Auflagen für Gästefahrten bei maritimen Großereignissen,
- Nachtfahrten nur mit einer begrenzten Personenzahl an Bord.

1. Auflagen für Gästefahrten bei maritimen Großereignissen

Gästefahrten zu maritimen Großereignissen wie dem Hamburger Hafengeburtstag, der Kieler Woche oder der Hansesail sind für viele Betreibervereine eine wichtige Einnahmequelle für den Erhalt ihrer Traditionsschiffe. Bei solchen Veranstaltungen sind dann deutlich mehr Fahrgäste an Bord als üblich.

Seit langem genehmigen wir solche Fahrten - und wollen das auch in Zukunft weiter tun. Unsere Aufgabe ist es dabei, auf die Schiffssicherheit zu achten. Gäste, die eine Mitfahrt auf einem Traditionsschiff buchen, erwarten zu Recht, dass sie sicher transportiert werden. Dafür prüfen wir, ob die Schiffsbetreiber verschiedene Vorgaben einhalten. Fahrten mit vielen Gästen an Bord dürfen nur tagsüber (siehe Punkt 2) bei einer festgelegten maximalen Wind- und Seegangsstärke und einer bestimmten Distanz bis zur Küstenlinie oder einem sicheren Hafen durchgeführt werden. Für jede Person an Bord muss mindestens eine Decksfläche auf den Außendecks von 0,7qm vorhanden sein. Außerdem muss jede Person unter Deck oder in den Deckshäusern sitzen können und zwei Fluchtwege haben. Neben einem geprüften Evakuierungsplan muss jeder Schiffsbetreiber mit einer praktischen Sicherheitsübung nachweisen, dass die Fahrgäste und Besatzungsmitglieder sicher von Bord evakuieren werden können. Natürlich müssen ausreichend Rettungsmittel an Bord sein.

Werden alle Auflagen erfüllt, erhält der Schiffsbetreiber von uns ein Sicherheitszeugnis und darf mit mehr Gästen als üblich Tagesfahrten durchführen. Eine Sondergenehmigung für jedes maritime Großereignis ist nicht erforderlich.

2. Nachtfahrten nur mit einer begrenzten Personenzahl an Bord

Traditionsschiffe dürfen auch nachts mit Gästen an Bord fahren. Allerdings ist die Zahl der Personen an Bord begrenzt und deutlich kleiner als bei den Tagfahrten zum Beispiel zu maritimen Großveranstaltungen. Wir halten diese Beschränkung aus Sicherheitsgründen für erforderlich, da Traditionsschiffe aufgrund ihrer Konstruktion, ihres Alters und der Bauweise in der Regel nicht die heutigen Sicherheitsstandards für Fahrgastschiffe erfüllen können und zudem für Schiffsführer von Traditionsschiffen keine Berufspatente vorgeschrieben sind.

Gerade bei maritimen Großereignissen sind Nachtfahrten auf engen Revieren mit vielen anderen Schiffen und der Hintergrundbeleuchtung einer Großstadt sehr anspruchsvoll und erfordern viel navigatorisches Können und langjährige Praxis, wie sie für Berufspatente vorgeschrieben sind. Die Anforderungen an solche Nachtfahrten mit vielen Personen an Bord sind so hoch, dass sie von den überwiegend ehrenamtlichen Crews, die nur gelegentlich auf Traditionsschiffen fahren, nicht verlangt werden können.

Wir schreiben die zugelassene Personenzahl für Tages- und für Mehrtagesfahrten in die Sicherheitszeugnisse für Traditionsschiffe, so dass die Betreibervereine genau planen können, wie viele Gästebuchungen sie annehmen können.

Symposium zu digitalen Plattformen für maritime Sicherheit (13.09.2019)

Den Auftakt des Symposiums macht eine Life-Demonstration auf dem Außengelände des Forums Fischbahnhof, die bereits am Vortag dem 22. Oktober um 16 Uhr beginnt und während der gesamten Dauer des Symposiums zu besichtigen ist. Im Laufe der zwei Tage widmet sich das Symposium den Errungenschaften und Herausforderungen der digitalen Schiffssicherheit und Gefahrenabwehr.

Am ersten Symposiumstag wird es um die Bedeutung der Digitalisierungen für Verkehrsüberwachung und -steuerung sowie die maritimen Logistikketten, um maritime Infrastrukturen im Hafen, auf dem Schiff und auf den Schifffahrtswegen, und um Innovationen zur Sicherung und zum Schutz zum Beispiel von Küsten- und Offshore-Bauwerken gehen. Unternehmen und Behörden werden ihre Projekte zu diesen Themen vorstellen. Am Abend des 23. Oktobers lädt der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Europa der Freien Hansestadt Bremen zu einem Empfang in das Bremerhavener Museum "Deutsches Auswandererhaus" ein.

Am Vormittag des zweiten Tages werden die Risiken und Aufgaben der Cyber-Sicherheit diskutiert. Am Nachmittag richten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihren Fokus auf digitale Möglichkeiten des Umweltschutzes und auf die Zukunft digitaler Sicherheitsthemen.

Das Symposium findet im Rahmen des Nationalen Masterplans Maritime Technologien (NMMT) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie statt. Der Koordinator der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft Norbert Brackmann hat mit dem Masterplan ein Konzept für die Förderung der maritimen Wirtschaft aufgestellt. Im Rahmen der Maritimen Agenda 2025 der Bundesregierung soll der NMMT den technologischen Innovations- und Entwicklungsbedarf der maritimen Branche darstellen.

Das Symposium findet auf Englisch statt. Die Anmeldung und das Programm finden Sie auf der Website des NMMT des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie.

Neuer Abteilungsleiter Schifffahrt im BMVI (11.09.2019)

Reinhard Klingen hat seit knapp 20 Jahren in der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt des BMVI gearbeitet, sie mitgeprägt und die letzten 10 Jahre geleitet. Unter anderem war der Rheinländer Klingen daran beteiligt das Großprojekt der Reform der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes umzusetzen. Dabei wurden die 7 Wasserstraßen- und Schifffahrdirektionen zu einer Generaldirektion zentralisiert, um eine zentrale Steuerung aller verfügbaren WS-Verwaltungsressourcen zu ermöglichen. Außerdem werden derzeit die 39 Wasserstraßen- und Schifffahrtämter zu 17 Ämtern zusammengelegt.

Für die deutsche Flagge hat Klingen in seiner Zeit als Leiter der Wasserstraßen- und Schifffahrtsabteilung das derzeitige laufende Maßnahmen-Paket auf den Weg gebracht. Dazu gehören die Änderung der Schiffsbesatzungsvorgaben, Zuschüsse zur Senkung der Lohnnebenkosten, die Bezuschussung von Ausbildungsplätzen und der 100%ige Lohnsteuereinbehalt für Arbeitgeber.

Reinhard Klingen hatte seine berufliche Laufbahn nach seinem Jura-Studium in Bonn als Dezernent bei der damaligen Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest in Aurich begonnen. Nach vier Jahren wechselte er als Referent in die Eisenbahnabteilung des Bundesverkehrsministeriums, bevor er dann persönlicher Referent des Parlamentarischen Staatssekretärs wurde. 1993 wechselte Klingen als Referent für Wirtschaft und Verkehr zur CSU-Landesgruppe im Deutschen Bundestag. 1998 ging er zurück in das Bundesverkehrsministerium, wo er zunächst den Leitungsstab leitete. Nach einem zweijährigen Intermezzo als Leiter des Büros des Vorsitzenden der CSU-Landesgruppe wurde Reinhard Klingen Referatsleiter im Bundesverkehrsministerium und war dort unter anderem für Personalangelegenheiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung zuständig. 2005 wurde er Unterabteilungsleiter Wasserstraßen, bevor er im Dezember 2009 Leiter der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt wurde.

Klingens Nachfolger ist Dr. rer. nat. Norbert Salomon. Er studierte Chemie an der Universität Erlangen und war dort anschließend als wissenschaftlicher Mitarbeiter tätig. Dr. Salomon promovierte auf dem Gebiet der organischen Chemie. Danach war er Mitarbeiter in der Landesgewerbeanstalt Bayern mit Sitz in Nürnberg in den Arbeitsbereichen Abfallanalytik und Altlastensanierung. 1989 wechselte er in das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, wo er zunächst Referent in den Referaten für Sonderabfallentsorgung und anlagenbezogene Luftreinhaltung war. Ab dem Jahr 2002 leitete er das Referat für anlagenbezogene Luftreinhaltung. Von 2010 bis zum März 2018 war Dr. Salomon Leiter der Unterabteilung „Immissionsschutz, Anlagensicherheit und Verkehr“ im Bundesumweltministerium. Im April 2018 wechselte Dr. Salomon in die Grundsatzabteilung des BMVI. In dieser Funktion war Salomon unter anderem für die nationale Plattform "Zukunft der Mobilität" zuständig. Seit Mitte August leitet der Ministerialdirigent die Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt.

Der Anlass für die Neubesetzungen im BMVI war das Ausscheiden der vorherigen Leiterin der Zentralabteilung Astrid Freudenstein aus dem Bundesverkehrsministerium. Frau Freudenstein will sich als Oberbürgermeister-Kandidatin in Regensburg auf die Kommunalpolitik konzentrieren.

Arbeitsschutz: Sicheres Begehen von Ballastwassertanks (09.09.2019)

Der richtige Umgang mit Ballastwasser ist in den letzten Jahren spätestens seit dem Inkrafttreten des internationalen Ballastwasser-Übereinkommens ein wichtiges Thema geworden. Dabei geht es vor allem darum, das Einschleppen gebietsfremder Tiere, Pflanzen und Mikroorganismen zu verhindern. Die Reedereien stehen vor der Herausforderung, wie Ballastwasser in der täglichen Praxis entsorgt oder aufbereitet werden soll.

Die Aufbereitung von Ballastwasser geschieht mit einem bordseitigen Ballastwasser-Behandlungssystem. Mit welchem Verfahren das Wasser gefiltert und aufbereitet wird, hängt von der gewählten Anlage ab. Je nach Fahrtgebiet der Schiffe, bestehender Wassertemperatur, Volumenstrom in der Hauptballastwasserleitung und Haltezeit in den Tanks kommen unterschiedliche Methoden infrage. Welche Anlage an Bord installiert wird, entscheidet letzten Endes die Reederei.

Unter den zugelassenen Systemen gibt es Anlagen, die zur Aufbereitung des Ballastwassers sogenannte „aktive Substanzen“ (zum Beispiel freies Chlor, Brom oder Ozon) verwenden. Bei dieser chemischen Behandlung bilden sich Desinfektionsnebenprodukte. So können zum Beispiel bei der Verwendung von Chlor als aktive Substanz verschiedene Trihalogenmethane, wie Chloroform, entstehen.

Welche Desinfektionsnebenprodukte in welchem Umfang bei der Ballastwasserbehandlung entstehen, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Unter anderem können organische Einträge (zum Beispiel durch ungeklärte Abwässer) im Fluss- bzw. Meerwasser, das als Ballastwasser aufgenommen und behandelt wird, einen Einfluss auf die Entstehung von Desinfektionsnebenprodukten haben. Im Klartext: Je schmutziger das aufgenommene Ballastwasser, desto höher der Desinfektionsaufwand und desto mehr Desinfektionsnebenprodukte können entstehen.

Dabei kommt die Frage auf, inwiefern diese Substanzen zur Belastung werden können für Schiffsbesatzungen oder andere Versicherte, wie Besichtigter, die an Bord von Seeschiffen tätig werden. Welche Maßnahmen müssen getroffen werden, wenn beispielsweise die Begehung eines Ballastwassertanks zu Inspektionszwecken ansteht?

Ballastwassertanks sind gefährliche Räume im Sinne des Arbeitsschutzes. Denn auch ohne die Behandlung von Ballastwasser kann es zum Beispiel durch die Anwesenheit bestimmter Mikroorganismen zu einer Anreicherung von Gasen kommen, die einen gefährlichen Einfluss auf die Atmosphäre im Tank haben. Insofern müssen Ballastwassertanks grundsätzlich als gefährliche Räume betrachtet werden.

Im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung werden dementsprechend geeignete Maßnahmen festgelegt, um die Gefährdungen durch eine belastete Atmosphäre in den Ballastwassertanks zu minimieren. Dazu einige Beispiele:

- Ausreichende Ventilation mithilfe aktiv angetriebener Lüfter vor und während der Tankbegehung sicherstellen.
- Zusätzlicher Wechsel des Ballastwassers während der Reise. Unbelastetes Meerwasser auf hoher See an Bord zu nehmen, kann die Entstehung von Desinfektionsnebenprodukten vor einer Tankbegehung auf ein Minimum reduzieren.
- Grundsätzlich hat es sich bewährt, kurzfristig vor einer Begehung einen nahezu vollen Tank leer zu pumpen, da die Tankatmosphäre vor der Begehung dabei mit „frischer“ Luft befüllt wird.
- In jedem Fall muss vor dem Einstieg eine Befahrerlaubnis erstellt werden.

Bei Fragen zur Gefährdungsbeurteilung bei Inspektionen von Ballastwassertanks stehen die Aufsichtspersonen der BG Verkehr, Branche Seeschifffahrt und Fischerei, für Reedereien mit Schiffen unter deutscher Flagge gerne zur Verfügung. Die Aufsichtspersonen kennen den Bordbetrieb aus ihrer aktiven Seefahrzeit. Mit dieser Erfahrung und den Kenntnissen im Vorschriften- und Regelwerk überwachen und beraten sie die Betriebe der Branche zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an Bord von Seeschiffen.

Mehr Informationen zur Ballastwasserbehandlung finden Sie in unserer Rubrik „Umweltschutz“ (sowie in den FAQ zu finden). Dieses Thema und andere interessante Informationen zum Thema Unfallsicherheit an Bord finden Sie im "SicherheitsProfi" 3/2019 der BG Verkehr (Branchenausgabe Schifffahrt).

Weltschifffahrtstag ruft auf zur Stärkung der Frauen im maritimen Sektor (06.09.2019)

Der Weltschifffahrtstag der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO findet dieses Jahr am 26. September 2019 statt. Die Behörden der Küstenländer der Bundesrepublik Deutschland feiern diesen Tag, indem sie ihre Dienstflagge hissen.

Der Weltschifffahrtstag hat jedes Jahr ein neues einschlägiges Thema. Dieses Jahr widmet sich die IMO dem großen Thema Stärkung der Frauen in der Seeschifffahrts-Gemeinschaft. Über das Jahr hinweg werden verschiedene Aktionen miteingebunden.

Anfang April veranstaltete die World Maritime University in Schweden eine internationale Konferenz zum Thema Frauen in der Seeschifffahrt. Am Tag der Seefahrer am 25. Juni erzielte die IMO mit dem Slogan „I am on board with gender equality“ eine breite Aufmerksamkeit in den sozialen Netzwerken. Jetzt im September findet nicht nur der Weltschifffahrtstag statt, sondern ein Parallevent in Kolumbien ebenfalls zum Thema Frauen auf See.

Bereits Ende der 80er Jahre begann die IMO damit, die Integration von Frauen im maritimen Sektor zu fördern. Über mehrere Phasen hinweg schuf sie die notwendigen Rahmenbedingungen, um mehr Frauen für die Seefahrt zu interessieren. Das Ziel war und ist, dass mehr Frauen die Seefahrt-Ausbildungsstätten nutzen und danach auch zur See fahren.

Die IMO ermöglicht es Frauen in Entwicklungsländern, hochqualifizierte technische Ausbildungen zu absolvieren, und unterstützt die Förderung von Frauen in den Schifffahrtsverwaltungen. In ihrem Programm „Women Maritime – IMO's gender programme“ unter dem Motto „Training – Sichtbarkeit – Anerkennung“ schließt sich die IMO der Agenda der Vereinten Nationen an, das fünfte der siebzehn nachhaltigen Entwicklungsziele zu umzusetzen, nämlich die Gleichberechtigung der Geschlechter zu erreichen und alle Frauen und Mädchen zur Selbstbestimmung zu

befähigen. Mit ihrer Initiative will die IMO Vorurteile über Frauen in der Seeschifffahrt abbauen, die Ausbildungsmöglichkeiten für Frauen öffnen und weibliche Karrieren in den technischen und nautischen Berufen auf See und an Land fördern.

Unter der Schirmherrschaft der IMO haben sich sieben regionale Seeschifffahrtsverbände für Frauen gegründet, die Beschäftigungsmöglichkeiten für Frauen in der Seeschifffahrt stärken wollen. Eine Herausforderung bleibt dabei, kulturelle Stigmata und Vorurteile abzubauen. Weltweit sind nur zwei Prozent der insgesamt 1,2 Millionen Seeleuten weiblich. Von diesem ohnehin geringen Anteil arbeiten die meisten Frauen in der Kreuzfahrtindustrie.

Erfahren Sie hier mehr zum dem Gender-Programm der IMO und zum Weltschifffahrtstag 2019.

Konferenz zum 25-jährigen Jubiläum des Seerechts-Übereinkommens (06.09.2019)

Vor 25 Jahren verabschiedete die internationale Weltgemeinschaft das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen. Aus diesem Anlass findet in Hamburg eine internationale UNCLOS-Konferenz statt. UNCLOS steht für die englische Bezeichnung des Seerechtsübereinkommens der Vereinten Nationen – United Nations Convention on the Law of the Sea.

Der Konferenzort ist der internationale Seegerichtshof in Hamburg-Nienstedten. Die weiße Altbauvilla und der Neubau in einem weitläufigen Park mit Blick auf die Elbe ist Deutschlands einziges internationales Gericht. Seit 1996 urteilen die 21 Richter des Seegerichtshofes über Streitigkeiten zur Auslegung des Seerechtsübereinkommens.

Das Seerechtsübereinkommen entstand 1994 nach neun Jahren Verhandlungen als Reaktion auf einen lange währenden Disput über die Größe des Gebiets der Küstengewässer. Diese Fragen wurden und werden immer wichtiger, da viele Länder Ressourcen aus dem Meer nutzen und ihre Fischerei- und Ölfördergebiete vergrößern wollen. 165 Staaten haben das Übereinkommen bisher ratifiziert; die USA gehören übrigens nicht dazu.

Zu den wichtigsten Inhalten des Seerechtsübereinkommens zählen die Festlegung der Zwölf-Seemeilen-Zone als Küstengewässer sowie die weitere 12 Seemeilen umfassende Anschlusszone. In den Küstengewässern kann der Küstenstaat Verstöße ahnden, für die sich seewärts anschließende Anschlusszone kann er Zoll-, Gesundheits- oder Einreisevorschriften erlassen. Weiterhin regelt das Übereinkommen die Rechte und Pflichten in den Ausschließlichen Wirtschaftszonen (AWZ) sowie die Nutzung der hohen See und des Meeresbodens.

Auf der Konferenz in Hamburg werden die Experten über den Zustand und die Zukunft des Seerechtsübereinkommens sprechen. Am ersten Tag steht die Rechtsprechung über die Nutzung von Meeresgebieten und die Beilegung von Streitigkeiten im Fokus. Als prominentester Redner wird der frühere US-Verteidigungsminister Chuck Hagel über die praktische Anwendung der insgesamt 320 Artikel des Übereinkommens sprechen. Mit Blick auf die Zukunft wird es am zweiten Tag unter anderem darum gehen, wie neue Technologien die Meerespolitik verändern.

Mehr Informationen unter: <https://hls.indiana.edu/unclos/>

Symposium zum Unterwasserschall (26.08.2019)

Unter Wasser gibt es viele Lärmquellen: Einerseits natürliche wie Wellenschlag oder Kommunikationslaute von Unterwassertieren, andererseits aber auch durch Menschen verursachte. Der von Handelsschiffen ausgehende Unterwasserschall ist beträchtlich und kann die Meerestierwelt, insbesondere Meeressäuger, schädigen. Schiffspropeller, aber auch die Maschinen an Bord, verursachen einen konstanten Schall im Wasser. Dieser stört die Kommunikation und Echolokalisierung der Tiere untereinander und anderer Objekte, was zu Zusammenstößen führen kann. Nach Angaben des Bundesamtes für Naturschutz hat sich der Unterwasserlärm während der letzten 35 Jahre pro Jahrzehnt verdoppelt.

Auf einem von der IMO unterstützten internationalen Symposium rückt dieses immer wichtiger werdende Umwelt-Thema in den Fokus. Am **10. September 2019** beschäftigen sich Fachleute verschiedenster Branchen der Schifffahrt mit dem Phänomen des Lärms im Meer. Am Vormittag werden die Experten über die Quellen und

Auswirkungen anthropogenen Unterwasserschalls berichten. Am Nachmittag geht es dann um Lösungen: Wie kann der durch Menschen verursachte Unterwasserlärm verringert werden?

Das Symposium wird auf Englisch gehalten. Weitere Informationen, das Programm und die Anmeldung finden Sie auf der Website der Jens-Peter und Betsy Schlüter-Stiftung für Schifffahrt und Umweltschutz.

Infektionsausbrüche in Häfen managen (21.08.2019)

Ein terroristischer Angriff mit Biowaffen auf einem Kreuzfahrtschiff. Passagiere, die bei Landausflügen mit verschiedensten Erregern in Kontakt gekommen sind und diese an andere weitergeben. Das sind zwei Notfallszenarien, die Häfen vor besondere Herausforderungen stellen.

Das Projekts ARMIHN soll dazu beitragen, dass Häfen handlungsfähig bleiben, wenn eine Vielzahl von Erkrankten aufgrund einer Notfallsituation versorgt werden müssen oder wenn es um hochinfektiöse Patientinnen und Patienten geht. Es sollen ein Konzept zur Bewältigung einer Großschadenslage und Trainingsmodule entwickelt und im Hamburger Hafen erprobt werden.

Weitere Informationen

Deutschland ratifiziert Schiff-Recycling-Übereinkommen (19.08.2019)

Im Juli 2019 überreichte Reinhard Klingen, Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), die Ratifizierungsurkunde an IMO-Generalsekretär Kitack Lim. Mit der Übergabe und Hinterlegung der Urkunde ist der verbindliche Beitritt (Ratifikation) Deutschlands zum Hong-Kong-Schiffsrecycling-Übereinkommens abgeschlossen.

Das Hong-Kong-Übereinkommen ist derzeit noch nicht in Kraft. Für ein Inkrafttreten müssten mindestens 15 Staaten mit mindestens 40 % der Welthandelstonnage und nicht weniger als 3 % der weltweiten Recyclingkapazität dem Übereinkommen beitreten. Mit der Ratifikation durch Deutschland sind es mittlerweile knapp 30 % der Welthandelstonnage. Das 3%-Kriterium der weltweiten Recyclingkapazität wird allerdings nur dann erfüllt, wenn Indien oder weitere Länder mit großen Abwrackwerften wie Bangladesh und Pakistan beitreten.

In Indien werden über 32 % aller Schiffe weltweit abgewrackt. Indien hat in den letzten Jahren stark in die Verbesserung seiner Infrastruktur zum Schiffsrecycling investiert. Mittlerweile hat die IACS, der Verband der Qualitäts-Klassifikationsgesellschaften, vielen der indischen Abwrackeinrichtungen bestätigt, die Vorgaben des Hong-Kong-Übereinkommens zu erfüllen.

Trotz der Ratifizierung durch Deutschland wird das Hong-Kong-Übereinkommen noch nicht für Schiffe unter deutscher Flagge angewendet. Erst wenn das Hong-Kong-Übereinkommen weltweit in Kraft getreten ist, wird es seine Wirkung voll entfalten.

Nach der EU-Schiffsrecycling-Verordnung (Verordnung (EU) Nr. 1257/2013) müssen vorhandene Schiffe über 500 BRZ, die einen EU-Hafen (außerhalb ihres eigenen Flaggenstaates) anlaufen, spätestens am 31. Dezember 2020 ein zertifiziertes Gefahrstoffinventar mitführen. Dieses Gefahrstoffverzeichnis unterliegt regelmäßigen Besichtigungen. Vor dem Abwracken muss dem Schiff eine Recyclingfähigkeitsbescheinigung ausgestellt werden und es darf nur in Abwrackeinrichtungen aus der europäischen Liste (Stand 19.08.2019) recycelt werden. Neue Schiffe müssen bereits jetzt diese Vorgaben einhalten.

Fest eingebaute Gas-Feuerlöschsysteme (26.07.2019)

Der Schiffssicherheitsausschuss (MSC) der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) hat eine überarbeitete Fassung des Rundschreibens MSC.1/Circ.1395/Rev.3 angenommen. Diese überarbeitete Fassung – MSC.1/Circ.1395/Rev.4 vom 13. Juni 2019 – möchte die Dienststelle Schiffssicherheit amtlich bekannt geben.

Das aktualisierte Rundschreiben, welches die bisherige Fassung ersetzt, enthält „Listen von Schüttgütern, die von einem fest eingebauten Gas-Feuerlöschsystem befreit werden können oder bei denen ein fest eingebautes Gas-Feuerlöschsystem unwirksam ist“.

In der Bekanntmachung wird eine Übersicht der Ladungen gegeben, für die nach Regel II-2 10.7.1.4 SOLAS (Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See) eine Ausnahme, gegebenenfalls mit Auflagen, gewährt wird.

Ihr Ansprechpartner zu diesem Thema:
Andreas Herold
Dienststelle Schiffssicherheit / BG Verkehr
Brandstwierte 1
20457 Hamburg

Tel.: +49 40 361 37-258
Mail: andreas.herold@bg-verkehr.de

Bremen setzt sich für deutsche Flagge ein (03.07.2019)

Rund fünf Wochen nach der Bürgerschaftswahl stellten Vertreterinnen und Vertreter der neuen Bremer Regierungskoalition ihre "Vereinbarung zur Zusammenarbeit in einer Regierungskoalition" vor. Auf über 140 Seiten werden die politischen Ziele von Rot-Grün-Rot in Bremen für die 20. Wahlperiode beschrieben.

Im Bereich "Häfen" unter der Überschrift "Ausbildung Seeleute" bekennen sich die Koalitionsparteien zum Erhalt des seemännischen Know-Hows für die maritime Wirtschaft. In enger Kooperation mit den norddeutschen Nachbarn und dem Bund will man die seemännische Ausbildung stärken.

Schiffahrtsunternehmen sollen durch vorteilhafte Standortbedingungen an den Standort Bremen gebunden und neue Unternehmen hinzugewonnen werden. Dann folgt ein klares Votum für die deutsche Flagge. Wörtlich heißt es im Koalitionsvertrag: "Wir setzen uns dafür ein, dass Bremer Reedereien wieder vermehrt unter deutscher Flagge fahren."

Der Bremer Senat will sich zudem beim Bundesverkehrsministerium für eine Änderung der Schiffsbesetzungsverordnung stark machen. Ziel sei es, wieder mehr Seeleute aus EU-Mitgliedstaaten auf den Schiffen einzusetzen.

Die Parteitage der drei an der Regierung beteiligten Parteien müssen dem Koalitionsvertrag noch zustimmen.

Hafenstaatkontrolleure zu Gast in Hamburg (26.06.2019)

Die Vertreter der Hafenstaatkontrollbehörden im Bereich der Pariser Vereinbarung zur Hafenstaatkontrolle (ParisMoU), zu denen neben den europäischen Staaten auch Russland und Kanada gehören, kommen zweimal im Jahr zu Arbeitsseminaren zusammen. Dieses Jahr war Deutschland der Gastgeber des Seminars.

Schwerpunkt des "Train-the-Trainer"-Seminars war die für September bis November 2019 geplante Schwerpunktkampagne ("Concentrated Inspection Campaign") der Hafenstaatkontrolle zum Thema "Notsysteme und Verfahren". Die Hafenstaatkontrolleure der Dienststelle Schiffssicherheit erläuterten mit ihren ausländischen Kolleginnen und Kollegen einheitliche Vorgehensweisen, nach denen die Kampagne durchgeführt werden soll.

Die dreitägige, auf Englisch durchgeführte Arbeitssitzung wurde abgerundet durch Gastvorträge zu den Aufgaben des deutschen Havariekommandos, den Erfahrungen mit Hybridfähren, zur Rettung von Überbordgefallenen aus dem Meer und zur Ballastwasserbehandlung.

Golf von Oman - Erhöhung der Gefahrenstufe (20.06.2019)

Modifizierung der festgelegten Gefahrenstufe: In Anbetracht der erhöhten Gefährdungslage wird im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für deutschflaggige Schiffe ab sofort bis auf weiteres

die SOLAS-Gefahrenstufe 2 (zwei)

festgesetzt:

Das Seegebiet hat folgende Abgrenzungen: Westlich des 060° E von der Küste des Irans 25°22'46"N 60°00'00"E vor die Küste des Omans 22°25'45"N 60°00'00"E und weiter für den Persischen Golf.

Hinweise und Verhaltensempfehlungen: Auf die Empfehlungen der Industrieverbände OCIMF und INTERTANKO unter nachfolgenden Link wird hingewiesen:
<https://theseanation.gr/news-in-english/43935-intertanko-ocimf-update-followingrecent-attacks-in-gulf-of-oman.html>

Diese sind:

- Aufmerksame und ständige Brückenwache,
- ständige Funkbereitschaft und Funkkontakt mit in der Nähe befindlichen Schiffen halten,
- Sicherstellen, dass Zugänge zum Schiff permanent überwacht werden,
- Gangways nur dann ausfahren/niederlassen, sofern notwendig,
- Außenbordbeleuchtung, insbesondere im Heckbereich, möglichst dauerhaft aufrecht erhalten, sofern diese nicht das Ausguckhalten unmöglich macht,
- Suchscheinwerfer, sofern verfügbar, bereithalten/nutzen,
- verdächtige Aktivitäten sofort an den nächsten Hafen und an UKMTO (+442392222060) melden,
- relevante Kommunikationskanäle permanent überwachen,
- Feuerbekämpfungsausrüstung für die unmittelbare Anwendung bereithalten.
- Sicherstellen, dass die Notfallfeuerlöschpumpe verfügbar ist sowie
- dass, das AIS-Signal nicht auszuschalten ist.

Besichtigungen von ausländischen Offshore-Schiffen (19.06.2019)

Jedes Schiff, das keine SOLAS-Zeugnisse für die internationale Fahrt hat und nur innerhalb der deutschen Küstengewässer operiert, benötigt eine sogenannte Gleichwertigkeitsbescheinigung der BG Verkehr. Damit soll auch für Schiffe unter ausländischer Flagge ein vergleichbares Sicherheitsniveau wie für deutschflaggige Schiffe in der Küstenschifffahrt sichergestellt werden. In der Praxis benötigen vor allem Offshore-Zubringerschiffe (sogenannte Crew-Transfer-Vessel) eine Gleichwertigkeitsbescheinigung. Die Rechtsgrundlage für die Bescheinigung ist § 9 Absatz 6 der Schiffssicherheitsverordnung.

Die BG Verkehr stellt Gleichwertigkeitsbescheinigungen nur nach einer vorherigen Besichtigung an Bord des jeweiligen Schiffes aus. Die Zahl dieser Besichtigungen ist im Laufe der letzten Jahre sprunghaft angestiegen. 2015/2016 rückten die Besichtiger der BG Verkehr von Hamburg aus zu 47 Gleichwertigkeits-Besichtigungen aus - von Januar 2017 bis Juni 2019 verzehnfachte sich dagegen diese Zahl auf 433 Besichtigungen.

Angesichts einer gleichbleibenden Zahl ihrer Besichtigerinnen und Besichtiger und des hohen Zeitaufwandes für Reisen ins Ausland kann die BG Verkehr die Gleichwertigkeitsbesichtigungen ab dem 1. August nur noch in deutschen Häfen anbieten. Die Änderung der Besichtigungspraxis betrifft sowohl Erst- als auch Erneuerungsbesichtigungen.

Katamaran fürs Wattenmeer (18.06.2019)

Der 34,40m lange und 10,80m breite und aus Aluminium bestehende Schiffsneubau ist mit einem Tiefgang von nur 1,50m perfekt an die flachen Fahrwasser des Wattenmeeres angepasst. Er bietet 150 Plätze für Fahrgäste im Innenbereich und 100 Plätze auf dem Außendeck. Mit seinen zwei Antriebsanlagen erreicht das Schiff auch bei der teilweise starken Tidenströmung in den Wattfahrwassern eine Geschwindigkeit von 16 Knoten.

Das niederländische Ingenieurbüro Conoship International BV mit Sitz in Groningen entwarf das Design des modernen Schiffes. Der 247 BRZ vermessende Katamaran wurde auf der Werft Thecla Bodewes Shipyards gebaut und im westfriesischen Harlingen endausgerüstet.

Die MS "Adler Rüm Hart" verkehrt zwischen Föhr, Amrum, Hooge, Langeneß und Dagebüll. Das Schiff ist barrierefrei; die Einschiffung erfolgt im Regelbetrieb über den Bug, der an die bestehenden Fährbrücken angeschlossen werden kann.

Am 15. Mai taufte Anna-Katharina Peetz, Assistentin des W.D.R. Geschäftsführers Axel Meynköhn, den Katamaran im Innenhafen von Wyk auf Föhr auf den Namen "Rüm Hart". Direkt danach trat das Schiff die Langzeitcharter für die Adler-Reederei an.

Fotos vom Schiff sind auf der Website der Adler-Reederei zu finden. Auf YouTube ist ein Film von der Taufe der "Rüm Hart" eingestellt.

Day of the Seafarer (17.06.2019)

Dieses Jahr steht die maritime Welt ganz im Zeichen der Frauen. So thematisiert der diesjährige Weltschiffahrtstag (World Maritime Day) die Stärkung der Frauen in der maritimen Gemeinschaft. Auch das Motto für den Tag des Seefahrers am 25. Juni passt dazu: "I Am On Board with gender equality". Die IMO ruft dazu auf, sich unter dem Hashtag #IamOnBoard auf den Twitter-, Facebook- und Instagramm-Seiten der IMO einzubringen und interaktiv mitzuerleben wie dieses Thema von der Gemeinschaft aufgegriffen wird.

Außerdem können Interessierte auf der IMO-Website Vorschläge zur besseren Gleichberechtigung von Männern und Frauen in der Seeschiffahrt einbringen.

Einige Seemannsmissionen in Deutschland nehmen den "Day of the Seafarer" zum Anlass, mit Veranstaltungen auf die harte Arbeit von Seeleuten aufmerksam zu machen. So veranstaltet zum Beispiel die Seemannsmission Cuxhaven ein Grillfest ab 17 Uhr (Voranmeldung bis 21.6. cuxhaven@seemannsmission.org) und die Seemannsmission Bremerhaven feiert ein Fest im Seemannsclub Welcome ab 17 Uhr mit unter anderem einem von Cheerleadern angefeuerten Basketballspiel und Essen vom Grill.

Neue Geschäftsführerin (17.06.2019)

Die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt e.V. (BBS) mit Sitz in Bremen ist zuständig für die Berufsausbildung in der deutschen Seeschiffahrt. Ihre Aufgaben sind vergleichbar mit denen der der Industrie- und Handelskammern oder Handwerkskammern nach dem Berufsbildungsgesetz, jedoch ist die BBS für ganz Deutschland zuständig.

Die Berufsbildungsstelle See informiert und berät angehende Auszubildende und Reedereien über die Ausbildung zum Schiffmechaniker sowie zum nautischen und technischen Offizier. Die Mitarbeiter der BBS überwachen die Berufsausbildung und führen die Prüfungen zum Schiffmechaniker durch. Bei ihr wird ein Verzeichnis aller Berufsausbildungsverhältnisse geführt und Ausbildungsstätten erhalten ihre Anerkennung von ihr. Die BBS wirkt außerdem mit bei der Regelung der Ausbildung von Seeleuten.

Mitglieder der BBS sind:

- der Bund unter der Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur,
- die fünf Küstenländer: Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein,
- der Verband Deutscher Reeder,
- die Seeleutegewerkschaft ver.di
- sowie die Bundeslotsenkammer.

Sabine Zeller hat nun zum 1. Juni die Geschäftsführung von Holger Jäde übernommen. An ihrem Werdegang lässt sich gut erkennen, wie vielseitig der Schifffahrtsbereich ist: Nach ihrem Abitur begann Sabine Zeller ihre Karriere als Praktikantin in der Seefahrt. Anschließend folgte ein Nautik-Studium in Warnemünde. Während ihrer Seefahrtszeit als Offizierin arbeitete sie an den Safety Management Systemen verschiedener Schiffe mit und betreute Auszubildende und Praktikanten. Nach ihrem Wechsel an Land war sie zunächst als nautische Sachverständige tätig. Anschließend wechselte sie als Dozentin zum Maritimen Kompetenzzentrum Elsfleth und bringt damit in ihren neuen Position bei der BBS viel Erfahrung in der maritimen Ausbildung mit.

Gesund an Bord: Hygienischer Umgang mit Lebensmitteln (13.06.2019)

Eine ausgewogene und gesunde Ernährung ist wichtig, besonders wenn man hart arbeitet. An Bord eines wochenlang fahrenden Schiffs muss vorausschauend geplant werden und die Nahrungsmittel richtig gelagert und zubereitet werden, damit das Essen auf dem Teller gut schmeckt und auch gesund und bekömmlich ist.

Im überarbeiteten Lebensmittelhygiene-Leitfaden der Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird praxisnah erklärt was alles zu einer hygienischen Lebensmittelversorgung an Bord gehört. Was der Reeder, der Kapitän und das Küchen- und Bedienpersonal tun können und müssen, damit bei der Lebensmittellagerung und -zubereitung keine Gefahren und Gesundheitsrisiken entstehen, wird übersichtlich dargestellt. Dabei sind sauberes Trinkwasser, die richtige Lagerung unterschiedlicher Lebensmittelsorten und die hygienische Zubereitung Schwerpunkte des Leitfadens.

Anschaulich stellen die neuen Bilder und Grafiken dar wie es richtig geht und was zu vermeiden ist. In den hinzugekommenen Anlagen wird gezeigt wie man sich richtig die Hände wäscht und wie der Arbeitsplatz Küche nicht nur sauber, sondern auch sicher gehalten wird. Anhand einer neuen Checkliste kann die sichere Lebensmittellagerung und -verarbeitung regelmäßig und selbstständig überprüft werden.

Veranstaltungstipp: Tag der Ausbildung (14.05.2019)

Erfahren Sie mehr im Rundschreiben des Verbands Deutscher Reeder.

Fahrgastschiffe in der Ostsee (09.05.2019)

In der Rubrik "Umweltschutz" finden Sie die aktuellen Informationen zu den Vorgaben zur Abwassereinleitung von Fahrgastschiffen in der Ostsee.

Sicherheitshinweis: Reflektierende Hitzeschutzanzüge (10.05.2019)

Sicherheitshinweise zu reflektierenden Hitzeschutzanzügen für die Brandbekämpfung nach MED/3.3 Hitzeschutzanzüge für die Brandbekämpfung als Schiffsausrüstung im Anwendungsbereich der europäischen Schiffsausrüstungsrichtlinie 2014/90/EU (hiernach: MED) müssen vor der Bereitstellung auf dem europäischen Binnenmarkt und der anschließenden Verwendung an Bord eines EU-Schiffes im Sinne der MED ein ordnungsgemäßes Konformitätsbewertungsverfahren („EU-Zulassung“) erfolgreich durchlaufen.

Die für das Konformitätsbewertungsverfahren einschlägigen Prüfnormen ergeben sich aus den Vorgaben der jeweils aktuellen Durchführungsverordnung der Europäischen Kommission über Entwurfs-, Bau- und Leistungsanforderungen sowie Prüfnormen für Schiffsausrüstung. Dabei werden in der Durchführungsverordnung – derzeit Verordnung (EU) 2018/773 – unter dem Item „MED/3.3 Brandschutzausrüstung: Schutzkleidung (Hitzeschutzanzug)“ als Prüfnormen die EN 469 (2005), die EN 1486 (2007) sowie die ISO 15538 (2001) aufgeführt.

In einem Urteil vom 20. Oktober 2017 (Aktenzeichen 3 Bf 152/16) hat das Hamburgische Obergericht rechtskräftig festgestellt, dass für **reflektierende** Hitzeschutzanzüge beziehungsweise für Hitzeschutzanzüge mit einer **reflektierenden** Außenoberfläche im Rahmen des MED - Konformitätsbewertungsverfahrens ausschließlich die Prüfnormen EN 1486 oder ISO 15538 anzuwenden sind. **Die Prüfnorm EN 469 ist für diese Art der Hitzeschutzanzüge nicht einschlägig und darf entsprechend nicht dem „EU-Zulassungsverfahren“ zugrunde gelegt werden.**

Für reflektierende Hitzeschutzanzüge, welche ausschließlich gegen die EN 469 geprüft werden, fehlen die Durchführung eines ordnungsgemäßen Konformitätsbewertungsverfahrens und der Nachweis, dass die Anzüge den geltenden gesetzlichen Anforderungen an das Produkt entsprechen und somit als MED-konform bezeichnet und mit dem Steuerrad-Kennzeichen versehen werden dürfen.

Gemäß § 7a Absatz 1, Absatz 3 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (SeeAufgG) in Verbindung mit den §§ 5 Absatz 1, 6 Absatz 1 der Schiffsausrüstungsverordnung (SchAusrV) besteht im Falle der Nutzung einer nicht einschlägigen Prüfnorm in Rahmen des Konformitätsbewertungsverfahrens das gesetzliche Verbot, die Schiffsausrüstung auf dem deutschen Markt in Verkehr zu bringen und auf Schiffen unter deutscher Flagge, welche mit MED-Schiffsausrüstung auszustatten sind, zu verwenden.

Alle Wirtschaftsakteure, insbesondere Hersteller und Händler, sind gesetzlich verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass durch sie keine reflektierenden Hitzeschutzanzüge, welche ausschließlich gegen die EN 469 geprüft worden sind, als MED-konforme Produkte auf dem deutschen Markt bereitgestellt und letztendlich verwendet werden.

Das BSH als die zuständige Marktüberwachungsbehörde behält sich ausdrücklich vor, bei der Feststellung eines Verstoßes gegen das **gesetzliche Verbot** die notwendigen behördlichen Maßnahmen gegen die betroffenen Wirtschaftsakteure einzuleiten.

Bei Rückfragen steht Ihnen die Marktüberwachung gerne zur Verfügung.

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg

Marktüberwachung

Mail: marktueberwachung@bsh.de

Ingolf Eckert
Telefon: +49 40 3190-7110
Fax: +49 40 3190-5000
Mail: ingolf.eckert@bsh.de

Bericht des Bundes zur maritimen Wirtschaft (17.04.2019)

Die 11. Nationale Maritime Konferenz wird am 22. und 23. Mai 2019 in Friedrichshafen am Bodensee unter dem Titel "Deutschland maritim global ■ smart ■ green" stattfinden. Im Vorfeld der Konferenz beschreibt die Bundesregierung in ihrem Bericht die aktuelle Lage der deutschen maritimen Wirtschaft.

Neben der Maritimen Agenda 2025 und der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der maritimen Wirtschaft erläutert die Bundesregierung die aktuellen Herausforderungen der Branche in den Bereichen Maritime Wirtschaft,

Offshore-Windenergie, Seeschifffahrt, Klima- und Umweltschutz im Seeverkehr, Häfen und Meeresforschung. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf den Themen Handelsstreit und Protektionismus, Digitalisierung sowie Umweltschutz und Energiewende.

Der Bericht fasst die verschiedenen Maßnahmen der Bundesregierung für die deutsche Handelsflotte, eine starke deutsche maritime Wirtschaft und eine attraktive und zukunftsgerichtete deutsche Flagge zusammen. Das "Maritime Bündnis", das sich aus der Bundesregierung, den Küstenbundesländern und dem Verband Deutscher Reeder zusammensetzt, soll mit wichtigen Impulsen die Richtung weisen.

Die Bundesregierung verweist in ihrem Bericht auf das in den letzten Jahren beschlossene umfangreiche Entlastungspaket zur Stärkung und Zukunftssicherung der deutschen Flagge. Dadurch sei die deutsche Flagge innerhalb Europas wettbewerbsfähig geworden, so die Regierung. Der 100%ige Lohnsteuereinbehalt, die passgenaue Rückerstattung der Sozialversicherungsbeiträge an die Reeder und flexiblere Vorgaben bei der Schiffsbesetzung seien ein Anreiz, sich wieder für die deutsche Flagge zu entscheiden.

Die deutsche Flaggenstaatverwaltung ist auf gutem Weg in Sachen digitale Verwaltung. Schon jetzt werden Schiffszeugnisse und Haftungsbescheinigungen elektronisch ausgestellt und an Bord völlig papierlos von der Hafenstaatkontrolle überprüft. Die elektronische Antragsstellung wird auf Grundlage des E-Government-Gesetzes innerhalb der nächsten Jahre umgesetzt werden. Der deutsche Flaggenstaat setzt sich außerdem stark für eine umweltbewusste Seeschifffahrt ein. Die Bundesregierung war einer der Initiatoren bei der Überarbeitung der Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens. Nord- und Ostsee sind bereits SECAs (Schwefelemissions-Überwachungsgebiete) mit einem Grenzwert von 0,1 Prozent und ab 2021 NECAs (Überwachungsgebiet für Stickoxid-Emissionen von Schiffen). Die Ostsee ist außerdem Abwassersondergebiet mit strengen Einleitbedingungen für Fahrgastschiffe. Der Kraftstoffverbrauch wird überwacht und soll stetig gesenkt werden. Dafür wird die Entwicklung alternativer Brennstoffe von der Bundesregierung gefördert.

Außerdem unterstützt die Bundesregierung die Ausbildung zum Schiffsmechaniker und als Nautischer oder Technischer Offiziersassistent finanziell. Nach Angaben der Regierung befinden sich derzeit 350 angehende Schiffsmechaniker sowie mehr als 1.000 Schülerinnen/Schüler und Studierende in den Fachrichtungen Nautik und Schiffsbetriebstechnik in der Ausbildung.

Exzellente Ausbildung ausgezeichnet (21.03.2019)

Die Redner der Veranstaltung machten deutlich, wie wichtig eine fundierte und praxisnahe Ausbildung gerade in der Seeschifffahrt sei. Der niedersächsische Kultusminister Grant Hendrik Tonne lobte die hohe Qualität der dualen Ausbildung zum Schiffsmechaniker. Das Land Niedersachsen werde weiter in die berufliche Bildung investieren und damit die Grundlagen für eine "Karriere mit Lehre" schaffen. Für die Küstenländer sei die seemännische Ausbildung "eine Herzensangelegenheit", so der Minister.

Hilde Kammerer, Referatsleiterin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, verwies auf das Maßnahmenpaket der Bundesregierung zur Stärkung der deutschen Flagge. Sie machte deutlich, dass Reedereien mit einer eigenen Ausbildung einen echten Mehrwert schaffen würden, und appellierte an die deutschen Reedereien, mehr auszubilden: "Es dürften gerne mehr Ausbildungsstellen in der Seeschifffahrt sein".

Die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt e.V. (BBS) verlieh den Preis "Exzellenter Ausbildungsbetrieb" dieses Jahr zum fünften Mal. Mit der Schifffahrtsgesellschaft Oltmann aus Stade würdigt die BBS eine traditionsreiche Reederei, die immer großen Wert auf die Ausbildung junger Menschen gelegt hat. Die Reederei Oltmann existiert seit 1836 und wird inzwischen von der sechsten Familiengeneration geleitet. Die Reederei betreibt drei Schiffe unter deutscher Flagge und beweist damit - genau wie die Preisträger der vergangenen Jahre -, dass Ausbildung und deutsche Flagge zusammengehören.

Zum zweiten Mal ehrte die BBS einen Ausbilder für sein persönliches Engagement. Martin Jung von der Bugsier-Reederei erhielt die Auszeichnung für sein persönliches Engagement bei der Ausbildung. „In der heutigen Zeit übernehmen nicht mehr viele Menschen die Verantwortung für junge Auszubildende“, so der Vorsitzende der BBS, Erik Hirsch in seiner Laudatio.

Holger Jäde, Geschäftsführer der BBS, dankte allen an der Ausbildung Beteiligten an Bord und an Land für ihr

besonderes Engagement. "Die Ausbildung qualifizierter Fachkräfte ist für mich einer der Schlüssel zur Sicherung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit der hiesigen maritimen Wirtschaft", so Jäde.

Von ICS bestätigt: Deutsche Flagge gehört zu den besten (21.03.2019)

In ihrer Leistungstabelle der Flaggenstaaten ("Flag State Performance Table") veröffentlicht die Die Handelsschiffahrtsorganisation International Chamber of Shipping (ICS) in übersichtlicher Form, wie gut die Flaggenstaaten im letzten Jahr ihre Flotte organisiert haben. Die Leistungstabelle hilft Reedereien bei der Wahl einer zuverlässigen und sicheren Flagge.

In dem ICS-Ranking steht eine grüne Kennzeichnung für eine positive Leistung in dem jeweiligen Kriterium, rot für Nichterfüllung. Wie in den Vorjahren auch steht bei der deutschen Flagge alles auf "grün". Damit gehört Deutschland zu den 22 besten Flaggenstaaten unter insgesamt 117 Flaggen, die von der ICS unter die Lupe genommen wurden.

Deutschland hat alle wichtigen Seeschiffahrts-Übereinkommen ratifiziert und arbeitet aktiv in und mit der IMO zusammen. Die deutschflaggen Schiffe schneiden bei den Hafenstaatkontrollen gut ab und das Durchschnittsalter der Flotte ist vergleichsweise jung. Die anerkannten Organisationen, die für die deutsche Flagge tätig sind, weisen ebenfalls gute Resultate auf. Deutschland steht auf der STCW-"White List" für qualitativ hochwertige Ausbildung des Seeleutenachwuchses und überzeugt durch angemessene Arbeits- und Lebensbedingungen auf deutschflaggen Schiffen.

Auch in diesem Jahr gilt: Auf die Qualität der deutschen Flagge ist Verlass!

02/2019: Sicherheitshinweis für Feuerlöscher des Herstellers Eversafe Extinguisher SDN BHD (15.03.2019)

Der Hersteller Eversafe Extinguisher SDN BHD hat einen Sicherheitshinweis zu möglichen Korrosionsschäden an den Feuerlöschermodellen

- Brude EEF-9s und
- Brude EEW-9s

veröffentlicht. Die Seriennummern der potentiell betroffenen Modelle sind benannt. Bitte beachten Sie insbesondere die Hinweise des Herstellers auf Seite zwei zur jährlichen Wartung und den Einschränkungen bzgl. Sonneneinstrahlung und Wärme.

Filmwettbewerb Ausbildung in der Seeschiffahrt (08.03.2019)

Der beste Film soll öffentlichkeitswirksam auf der Nationalen Maritimen Konferenz Ende Mai in Friedrichshafen am Bodensee gezeigt werden. Der 1. Platz ist mit 1.000,- EUR dotiert, der 2. Platz mit 500,- EUR und der dritte Sieger erhält 250,- EUR.

Einsendeschluss ist der **30. April 2019**.

Teilnahme-Unterlagen für den Filmwettbewerb:

- Teilnahmebedingungen
- Teilnahmebogen
- Einverständniserklärung (von den Personen, die im Film gezeigt werden)

Sicherheitskultur an Bord stärken (04.03.2019)

Den Auftakt der neuen Sicherheits-Bulletins macht das Thema Gefährliche Räume. Zu Anfang zeigt ein Beispiel aus dem Arbeitsalltag an Bord, wann und wo es zu Gefährdungen kommen kann. Denn gerade, wenn etwas tagtäglich gemacht wird, schleicht sich leicht eine Unachtsamkeit ein. Außerdem weisen die Beispiele anhand realer Vorkommnisse auf eventuell vorhandene Schwachpunkte in den Arbeits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen bei bestimmten Betriebsabläufen hin.

Die Sicherheitshinweise erscheinen in Bulletinform, weil eine überzeugende und erfolgreiche Sicherheitskultur ein fortwährender Prozess ist. Die Bulletins sollen anregen, die bestehenden Arbeits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen an Bord immer wieder gemeinsam zu hinterfragen und weiterzuentwickeln. Das heißt die Besatzung und die Reederei müssen zusammenarbeiten, damit die Sicherheitsmaßnahmen für den Betriebsalltag tauglich sind und gleichzeitig die Rechts- und Unternehmens-Vorgaben erfüllen. Dort wo sich eine Sicherheitsmaßnahme nicht bewährt, muss gemeinsam erarbeitet werden, wie man die Sicherheit auf eine andere Art und Weise umsetzen kann. Nur wenn alle hinter dem Schutzkonzept an Bord stehen, wird es auch konsequent umgesetzt.

Lesen Sie mehr dazu, wie Sie an Bord eine überzeugende Sicherheitskultur entwickeln können, in unserer Rubrik "Arbeitssicherheit".

Reederei Laeisz flaggt ein (01.03.2019)

Die POLAR wurde in 2004 von der Werft Hyundai Heavy Industries Co. aus Korea fertiggestellt. Zuletzt fuhr der LPG-Tanker unter der Flagge Gibraltars. Die maximale Geschwindigkeit liegt bei 16 kn. Das Schiff hat eine Tragfähigkeit von 42.854 t und einen Tiefgang von 11,90 m. Die Länge über Alles liegt bei knapp 205 m und die Breite bei 32,2 m.

Die familiengegründete Reederei gibt es mittlerweile schon seit über 190 Jahren. Heute sind für sie über 800 Besatzungsmitglieder auf See unterwegs und an Land arbeiten etwa 80 weitere Mitarbeiter für das Schifffahrtsunternehmen. Die Flotte der Reederei ist mit Containerschiffen, Massengutschiffen, Autotransportern, Gastankern und Forschungsschiffen breit aufgestellt. Mit dem Massengutfrachter "Peene Ore" betreibt die Traditionsreederei das größte Schiff der deutschen Handelsflotte.

Jahresbericht 2018 zum Seearbeitsgesetz (28.02.2019)

Mit dem Seearbeitsgesetz wird seit 2013 das internationale Seearbeitsübereinkommen (MLC) auf Schiffen unter deutscher Flagge umgesetzt. Mit ihnen sind verbindliche und umfassende Regelungen zu den Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten festgelegt. Wichtige Punkte wie Arbeits- und Ruhezeiten, Verpflegung, Urlaub, Lohnzahlung, Gesundheitsschutz an Bord und vieles mehr sind klar geregelt und werden regelmäßig überprüft.

Für die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr überprüfen 40 MLC-Inspektoren internationale Schiffe im In- und Ausland darauf, ob die Anforderungen des Übereinkommens eingehalten werden. Die Mitarbeiter des Referats ISM/ILO kümmern sich um Beschwerden zu Lebens- und Arbeitsbedingungen von Seeleuten, lassen private Arbeitsvermittler zu und gewährleisten, dass Reedereien unter deutscher Flagge über Neuigkeiten in diesem Bereich informiert sind. Jetzt hat das Referat ISM/ILO seinen Jahresbericht 2018 herausgegeben.

Die Deutsche Flagge stellt seit letztem Jahr auch Seearbeits- und Fischereiarbeitszeugnisse als elektronische Zeugnisse aus. Mit einer Zeugnisidentifikationsnummer kann die Gültigkeit von Schiffszeugnissen auf dieser Website elektronisch nachgeprüft werden.

Mitte 2018 erschien der vollständig überarbeitete Leitfaden zur Umsetzung des Seearbeitsgesetzes. Im Vergleich zur Vorgängerversion haben die Fachleute der Dienststelle Schiffssicherheit die Themenbereiche Arbeitsschutz und Gefährdungsbeurteilung inhaltlich komplett überarbeitet. Neu sind die Informationen zu Trinkwasser auf Seeschiffen sowie Karten zu den Fahrtgebieten für die medizinische Ausstattung. Außerdem bietet der Leitfaden jetzt eine Anleitung zur Auswertung der Arbeits- und Ruhezeiten. Für die Fischerei enthält der Leitfaden erstmals spezifische Informationen zu Heuerverträgen und Arbeits- und Ruhezeiten.

Mit diesem QR-Code haben Sie den Leitfaden zur Umsetzung des Seearbeitsgesetzes auf Schiffen unter deutscher Flagge immer auf ihrem Smartphone parat:

Einfachere Taucherbesichtigungen bei deutscher Flagge (25.02.2019)

Nach dem SOLAS-Übereinkommen (Kap. I, Teil B, Regel 10a) müssen bei Seeschiffen zwei Bodenbesichtigungen innerhalb eines 5-Jahres-Zeitraumes durchgeführt werden. Bei Frachtschiffen, die jünger als 15 Jahre sind, braucht jeweils die erste der beiden Besichtigungen nicht zwingend auf dem Trockenen (im Dock) absolviert zu werden, sondern kann auch im Wasser durch Taucher erfolgen.

Die Deutsche Flagge hatte bis jetzt für Unterwasser-Bodenbesichtigungen ein Klasse-Zusatzzeichen (z. B. "BIS", "IW") oder die entsprechenden baulichen Voraussetzungen dafür gefordert - unter anderem fest angebrachte Markierungen am Unterwasserschiff und für den Taucher gefahrlos zugängliche Seekästen, Ruderlager und Stopfbuchsen.

Andere Flaggenstaaten oder Klassifikationsgesellschaften orientieren sich an der derzeit gültigen IACS UR Z 3 Rev. 7 von Januar 2018 (das Kürzel "UR" steht für "Unified Requirements"). Die Dienststelle Schiffssicherheit hat ebenfalls beschlossen, für Seeschiffe unter deutscher Flagge ab sofort die Regeln der International Association of Classification Societies (IACS) zu berücksichtigen.

Unterwasser-Bodenbesichtigungen sind unter anderem unter folgenden Voraussetzungen zulässig:

- Besichtigung in geschützten Gewässern, vorzugsweise in Bereichen mit wenig Tidenströmung;
- die Sichtverhältnisse im Wasser und die Sauberkeit des Rumpfes unterhalb der Wasserlinie müssen so gut sein, dass der Besichtigter und die für die Besichtigung beauftragte Firma den Zustand der Bodenbeplattung, der Anhänge und der Schweißverbindungen sicher beurteilen können;
- die Taucherbesichtigung ist durch eine von der zuständigen Klassifikationsgesellschaft zugelassene Firma im Beisein und zur Zufriedenheit des Klassenbesichtigers durchzuführen;
- werden bei der Unterwasser-Bodenbesichtigung Schäden entdeckt, kann der Klassebesichtigter eine Bodenbesichtigung auf dem Trockenen (im Dock) anordnen.

Weitere Einzelheiten sind dargestellt in:

- den IACS UR Z 3 Rev. 7 und
- der Flaggenstaatlichen Interpretation 09/2018 Rev.01.

Infoveranstaltung zur DGUV Vorschrift 84 "Seeschiffahrt" (18.02.2019)

Die neue Unfallverhütungsvorschrift DGUV Vorschrift 84 "Seeschifffahrt" ist am 01. April 2018 in Kraft getreten und hat die bisherige UVV See abgelöst. Die DGUV Vorschrift 84 ist die erste Unfallverhütungsvorschrift, die nach dem Inkrafttreten des Unfallversicherungsmodernisierungsgesetzes erstellt und genehmigt worden ist. Sie weicht inhaltlich und hinsichtlich der Formulierungen erheblich von dem gewohnten Aufbau der bisherigen UVV See ab.

Rückmeldungen aus den Reedereien zeigten uns deutlich, dass Informationsbedarf zu der neuen Unfallverhütungsvorschrift und deren praxismgerechten Umsetzung besteht. Am 03.09.2018 fand deshalb erstmals eine Informationsveranstaltung zur neuen Unfallverhütungsvorschrift statt, auf der

- die Hintergründe der DGUV Vorschrift 84 und deren Vorschriften erklärt,
- Besonderheiten diskutiert,
- neue Vorschriften vorgestellt und
- Hinweise zur Umsetzung in der Praxis gegeben wurden.

Für alle Interessierten, die nicht an der ersten Veranstaltung teilnehmen konnten, möchten wir einen zweiten (inhaltsgleichen) Termin anbieten:

Wann: 25. März 2019, 13:00 – ca. 17:00 Uhr

Wo: Hauptverwaltung der BG Verkehr, Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg

Anmeldefrist: 13. März 2019

Anmeldeformular

Auf der Veranstaltung werden Ihnen Experten der BG Verkehr, die an der Erstellung und dem Genehmigungsverfahren der DGUV Vorschrift 84 "Seeschifffahrt" beteiligt waren, für einen regen Austausch zur Verfügung stehen und Ihre Fragen zeit- und praxisnah beantworten.

Erster maritimer Galileo Satellitennavigationsempfänger geprüft (06.02.2019)

Im März letzten Jahres hat das BSH im Rahmen einer EU-Zulassung den ersten maritimen Galileo Satellitennavigationsempfänger weltweit für die Verwendung an Bord geprüft. Dieser Empfänger der Firma Fugro Norway AS mit der Bezeichnung Fugro Oceanstar hatte zuvor bereits die Zulassung als Empfänger für GPS und das russische System GLONASS.

Für die Prüfung greift das BSH neben dem realen Satellitenumfeld auch auf eine umfangreiche Satellitensimulation zurück. Die Simulation ermöglicht die nahezu beliebige Zusammenstellung aller zivil nutzbaren Signale der Satellitennavigationssysteme GPS, GLONASS und Galileo. Die Zulassung nach der erfolgreichen Prüfung erfolgte durch die DNVGL-Gruppe.

Digitales Schiffsregister (06.02.2019)

"Zeit ist Geld" – dies gilt in der Schifffahrtsbranche ungemein, denn jeden Tag, den ein Schiff sich nicht im Transit befindet, kostet es den Reeder Geld anstatt es zu verdienen. Bisher kann eine Schiffsregistrierung bis zu einer Woche dauern. Dabei durchlaufen die Unterlagen viele Arbeitsschritte, mehrere Abteilungen und eine sorgfältige Rechtsprüfung.

Um diesen bürokratischen Aufwand deutlich abzubauen, hat sich das Schiffsregister Hamburg für eine umfassende Digitalisierung entschieden. Am 1. Januar 2020 wird das erste digitale Schiffsregister Deutschlands dann mit Online-Anträgen, automatischen Prozessen, wie der Rufzeichenvergabe oder der Prüfung von Namensdoppelungen, und digitalen Akten in weniger als der Hälfte der Zeit Registereintragungen und -änderungen durchführen können.

Das Schiffsregister Hamburg ist mit knapp 7.000 Eintragungen, von denen 4.866 auf Hochseeschiffe fallen, das größte in Deutschland. Im vergangenen Jahr gab es 420 Neueintragungen und 3.500 Änderungsanträge. Eine Schiffsregistrierung erfolgt bei einem Schiffsneubau oder einem Flaggenwechsel bei dem Amtsgericht, das für den Heimathafen des Schiffes zuständig ist. Änderungsanträge müssen gestellt werden, wenn das Schiff z.B. umgebaut

oder umbenannt wird. Mit dem Online-Antrag können diese dann unabhängig von den Öffnungszeiten der Behörde von überall auf der Welt eingereicht werden. Auch für eine Akteneinsicht braucht man dann nicht mehr vor Ort zu erscheinen, denn diese kann vom Schreibtisch aus erfolgen.

Einige andere Schiffsregister haben ebenfalls bereits Interesse an diesem Digitalisierungsprojekt verkündet. Eine Digitalisierung der anderen Schiffsregister Deutschlands würde eine Zusammenarbeit zukünftig vereinfachen. Die Digitalisierung des Schiffsregisters ist für den Schifffahrts- und Rechtsstandort Hamburg ein echter Zugewinn und für den Reeder ein Service, der sich lohnt.

Das BSH baut Messnetz zu Schiffsemissionen aus (25.01.2019)

Mit der Inbetriebnahme der Stationen Bremerhaven und Kiel treibt das BSH den Ausbau des Schiffsemissionsmessnetzes an den Küsten von Nord- und Ostsee voran. Neben Bremerhaven und Kiel kontrolliert das BSH in Wedel die Emissionen vorbeifahrender Schiffe. Ergeben die Messungen einen Verstoß gegen die bestehenden Grenzwerte für den Anteil von Schwefel in den Schiffsemissionen, unterrichtet das BSH in Nahe-Echtzeit die Wasserschutzpolizei über die ermittelten Werte. Die Verstöße werden in enger Zusammenarbeit mit der Wasserschutzpolizei geahndet. 99 Prozent der erfassten Schiffe verwenden regelkonformen Treibstoff. „Die meisten Schiffe halten die international festgelegten Grenzwerte ein – zum Schutz der Meeresumwelt“, freut sich die BSH-Präsidentin. In diesem Zusammenhang wies sie auf die internationalen Entwicklungen zur Reduktion der Umweltbelastungen durch die Schifffahrt hin: „Die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (International Maritime Organisation – IMO) hat 2018 eine Strategie zur Reduktion auch der CO₂-Emissionen der internationalen Seeschifffahrt beschlossen. Sie sieht eine Minderung der Emissionen bis 2030 um mindestens 40% Prozent, bis 2050 um sogar 70% bezogen auf das Basisjahr 2008 vor.“

Ein besonderes Augenmerk richtet das BSH auf die Umweltfreundlichkeit der eigenen Flotte. Das neue, im Bau befindliche Vermessungs-, Wracksuch- und Forschungsschiff ATAIR entspricht den Vorgaben des Blauen Engels für Schiffsdesign. „Auch die Ersatzbauten für die DENEb, die 24 Jahre alt ist, und das 28 Jahre alte Forschungsschiff WEGA werden die gleichen Kriterien erfüllen wie die neue ATAIR: LNG-Antrieb und geräuscharm. Die Planungen beginnen 2020“, so Dr. Kammann-Klippstein. Für den Liegeplatz der DENEb hat das BSH 2018 in Rostock den ersten Landstromanschluss für ein Forschungsschiff in Deutschland eingerichtet.

Als Treibstoff für die fünf Schiffe verwendet das BSH inzwischen den im Betrieb umweltschonenderen Treibstoff GtL – Gas-to-Liquids. Der Treibstoff ist schwefelfrei, die Abgaswerte sind besser als bei herkömmlichen Dieselmotoren.

Neue ETOA-Richtlinie (14.01.2019)

Am 31.12.2018 ist die neue Richtlinie für Elektrotechnische Offiziersassistenten (ETOA-Richtlinie - Regel III/6 Absatz 2 Nummer 2 der Anlage zum STCW-Übereinkommen) in Kraft getreten. Danach müssen Seefahrerzeiten als Elektrotechnischer Offiziersassistent entsprechend der neuen Richtlinie abgeleistet und als praktische Seefahrerzeit anerkannt werden.

Die ETOA-Richtlinie gibt in Artikel IV vor, dass jeder ETOA ein Ausbildungsberichtsheft (TRB) führen muss. Dieses Berichtsheft, das vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie herausgegeben wird, erhalten Sie im Handel unter der ISBN: 978-3-86987-909-3.

Hier erhalten Sie weitere Informationen zu diesem Ausbildungsberichtsheft.

Hier finden Sie die Veröffentlichung der Richtlinie im Bundesverkehrsblatt (Heft 24 vom 31. Dezember 2018 auf Seite 883 ff).