

BSH Präsidentin: „Wir müssen die Faszination der Seefahrt wieder sichtbar machen“ (26.03.2021)

Im Rahmen einer Vortagsveranstaltung des Deutschen Maritimen Zentrums wies sie darauf hin, dass mit der Übernahme eines Unternehmens durch einen ausländischen Konzern unweigerlich ein Verlust von Know-How in Deutschland verbunden ist. Ein weiteres großes Problem sieht sie in dem fehlenden Nachwuchs für Schiffsbesatzungen. Ein Grund dafür sei die geringe Anzahl von deutschen Schiffen unter deutscher Flagge, auf denen deutscher Nachwuchs ausgebildet wird. Nahezu alle von der Branche kritisierten bürokratischen Hindernisse, die dem Führen der deutschen Flagge entgegenstehen, seien inzwischen abgebaut. Dennoch fuhren Ende 2020 von den 1.844 deutschen Handelsschiffen lediglich 290 Schiffe unter deutscher Flagge.

Dadurch sei es für Absolventinnen und Absolventen nautischer Studiengänge sehr schwierig, eine Anstellung auf einem Schiff zu finden und ihr Patent ausfahren zu können. Hinzu komme, dass die für die junge Generation immer wichtiger werdende Integration von Berufs- und Privatleben auf See nicht möglich sei. Wir müssen irgendwie die Faszination für diesen außerordentlichen Beruf der Seefahrt wieder sichtbar machen“ so Dr. Kammann-Klippstein. Menschen mit seemännischer Erfahrung sind auch gesuchte Fachleute für landseitige Arbeitsplätze der maritimen Industrie.

Insgesamt ist die deutsche maritime Branche, in der direkt oder indirekt rund 400.000 Menschen beschäftigt sind, jedoch noch gut aufgestellt. Dazu trägt auch die überwiegend mittelständische nationale Zulieferindustrie bei, die 70 bis 80 Prozent der Wertschöpfung eines in Deutschland gebauten Schiffes erbringt.

Dr. Kammann-Klippstein wies darauf hin, dass es elementar wichtig sei, die Bedeutung der maritimen Branche für Deutschland sichtbar zu machen und auf die Gefahren, die ihr momentan drohen, in der Öffentlichkeit und der Politik hinzuweisen. Dazu müsse die in Deutschland herrschende „Sea-Blindness“, eine Unfähigkeit, die zentrale Rolle der Meere für den wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Wohlstand zu würdigen, beseitigt werden.

Mit der in diesem Jahr beginnenden UN Dekade der Ozeanforschung für Nachhaltige Entwicklung wird ein wichtiger Schritt gemacht, um die Bedeutung der Meere international sichtbar zu machen. „Wenn sich das Interesse der Öffentlichkeit dadurch stärker als bisher auf die Meere richtet, kann es gelingen, den Reiz der maritimen Branche und die Bedeutung des Erhalts ihres know- hows besser als bisher zu vermitteln – in Schulen, Universitäten, in der Wirtschaft, der Verwaltung und der Politik,“ so die Präsidentin der zentralen maritimen Behörde Deutschlands.

Asbest an Bord: Online-Konferenz zeigt Handlungsbedarf (19.03.2021)

Für betroffene Reeder und ihre Besatzungen ist es eine unangenehme Überraschung: Beispielsweise bei der Erstellung eines Gefahrstoffinventars für ein Seeschiff im Rahmen der EU-Schiffsrecycling-Verordnung werden asbesthaltige Materialien gefunden. Keineswegs ein seltenes Ereignis, wie die Teilnehmenden an der ersten Online-Branchenkonferenz der BG Verkehr erfuhren. Nach Zahlen der Klassifikationsgesellschaft DNV-GL wurden bei der Erstellung von Gefahrstoffinventaren auf 36 Prozent der betrachteten 252 Schiffe asbesthaltige Materialien festgestellt.

Häufige Fundorte von Asbest oder asbesthaltigen Materialien an Bord sind Isolierungen, Dichtungsmaterialien, Kabeldurchführungen sowie Wand- und Deckenverkleidungen. Leider kommen solche Funde des in Deutschland und der EU verbotenen Materials auch auf neueren Schiffen vor, denen die Bauwerften Asbestfreiheit bescheinigen. Asbestfreiheitsbescheinigungen, so das Urteil der Experten, sind mit Vorsicht zu genießen, weil in vielen Ländern Asbest in Produkten noch verwendet und nicht deklariert wird. Zum Teil ist nicht bekannt, in welchen Produkten noch Asbest vorhanden ist. Und mitunter werden Asbestfreiheitsbescheinigungen ohne vorherige Prüfung erstellt.

Die Experten rieten den Reedern, auch beim Einkauf von Ersatzteilen auf Asbestfreiheit zu achten. Oft sind die Quellen der Ersatzteile unklar, so dass Schiffe, die bereits asbestfrei unterwegs waren, rekontaminiert werden können.

Wird trotz aller Bemühungen Asbest an Bord entdeckt oder entsteht der konkrete Verdacht, kommt auf den betroffenen Reeder eine Reihe von Verpflichtungen zu. Erster Schritt ist eine Gefährdungsbeurteilung, die vom Reeder veranlasst werden muss und bei der gegebenenfalls externe Sachverständige und akkreditierte Prüflabore zu beteiligen sind. Vom Ergebnis hängt ab, ob eine Sanierung notwendig ist, und mit welcher Dringlichkeit diese vorgenommen werden muss. Die BG Verkehr hat die Handlungspflichten der Reeder in einem Papier zusammengefasst, das Betroffenen zur Verfügung steht.

Fazit der Konferenz: Nur in wenigen Fällen ist schwach gebundener Asbest so auf Schiffen verbaut, dass eine permanente Freisetzung von Asbestfasern erfolgt. Besonders gefährlich wird es für Seeleute dann, wenn bei Instandsetzungsarbeiten unbeabsichtigt Asbestfasern freigesetzt werden. Asbestbedingte Erkrankungen wie Asbestose, Lungenkrebs oder Mesotheliom können die Folge sein. Ein sorgfältig ermitteltes Gefahrstoffinventar ist eine gute Grundlage für die Gefährdungsbeurteilung nach der Gefahrstoffverordnung. Wichtig ist, dass die Verantwortlichen aus Reedereien nicht nur die Anforderungen aus dem SOLAS-Übereinkommen erfüllen, sondern frühzeitig auch die Vorgaben des Gefahrstoffrechtes berücksichtigen. Dieses Vorgehen, eine entsprechende Festlegung des Sanierungsbedarfes und deren Dringlichkeit sowie die Durchführung von Sanierungsarbeiten durch Fachbetriebe senken die Gefährdung und den erforderlichen Aufwand deutlich. Asbestfreiheitsbescheinigungen sollten besonders an neuralgischen Stellen im Schiff durch Sichtkontrollen und Beprobungen geprüft werden.

BSH startet öffentlichen marinen Vorhersagedienst (22.02.2021)

Zur Pressemitteilung

Branchenkonferenz (04.02.2021)

Die Konferenz dreht sich um das richtige Verhalten bei Asbestfunden an Bord von Seeschiffen. In einer Reihe von Vorträgen werden eine rechtliche Einordnung vorgenommen, Erfahrungen aus der betrieblichen Praxis geschildert und über die Aufgaben des Asbest-Sachverständigen bei der Ermittlung informiert. Ein heißes Eisen ist auch das Thema "Die Rückflaggung asbestbelasteter Schiffe aus Sicht der Marktüberwachung im Chemikalienrecht."

Geplant ist auch eine virtuelle Podiumsdiskussion, bei der die Teilnehmer über eine Chatfunktion ihre Fragen an die Referenten stellen können.

Die Branchenkonferenz findet am 10. März zwischen 13 und 17 Uhr statt. Anmeldungen sind ab sofort bis zum 24. Februar auf der Website der BG Verkehr möglich. Dort finden Sie auch das genaue Tagungsprogramm. Die Konferenz wird simultan auf Englisch übersetzt. Die Teilnahme ist kostenlos.

Coronavirus – Geänderte Verfahren: Deutsche Flagge reagiert auf aktuelle Corona-Lage (14.01.2021)

Wie schon im März beim ersten Corona-Lockdown gelten deutsche **Befähigungszeugnisse und Befähigungsnachweise**, die jetzt ablaufen, pauschal 6 Monate länger. Wenn vorgeschriebene Refresher-Lehrgänge wegen des Corona-Virus ausfallen, alle anderen Voraussetzungen zur Gültigkeitsverlängerung jedoch vorliegen, werden Zeugnisse regulär um 5 Jahre verlängert. Der Nachweis des durchgeführten Wiederholungslehrgangs muss nachgereicht werden. Das BSH bittet darum, entsprechende Anträge zu stellen.

Seediensttauglichkeitsuntersuchungen können derzeit bei den meisten durch die BG Verkehr zugelassenen Ärztinnen und Ärzte durchgeführt werden (vgl.

<https://www.deutsche-flagge.de/de/maritime-medizin/seediensttauglichkeit/zugelassene-aerzte>). Sollte ein Seediensttauglichkeitszeugnis während der Seereise ablaufen und eine Erneuerung ist wegen der Corona-Restriktionen in den Häfen nicht möglich (kein Crew-Wechsel oder Aufsuchen eines qualifizierten Arztes möglich), dann gilt das Zeugnis bis zum nächsten Hafen weiter, in dem eine Seediensttauglichkeitsuntersuchung durchgeführt werden kann – maximal aber für weitere drei Monate. Die Rechtsgrundlage dafür ist § 12 Absatz 6 des Seearbeitsgesetzes und Norm A1.2 Absatz 9 Maritime Labour Convention (MLC).

Medizinische Wiederholungskurse finden derzeit – bis auf Ausnahmefälle – statt. Sollte es in diesem Bereich Probleme geben, kontaktieren Sie bitte den Seeärztlichen Dienst der BG Verkehr (seeaerztlicher-dienst@bg-verkehr.de).

Die BG Verkehr führt derzeit Schiffsbesichtigungen nur in Ausnahmefällen durch. Für **flaggenstaatliche Besichtigungen** sollten Reedereien die BG Verkehr kontaktieren, um individuell zu klären, ob und wie anstehende Besichtigungen durchgeführt werden können. Wenn in einem Hafen keine Besichtigung aufgrund von COVID-19-Schutzmaßnahmen möglich ist, kann die Deutsche Flagge im Einzelfall und nach Prüfung folgender Unterlagen auf eine Besichtigung verzichten:

- Erklärung des Reeders welche Umstände / besonderen Bedingungen aufgrund COVID_19 Beschränkungen eine Besichtigung nicht möglich machen.
- Erklärung/Empfehlung der für das Schiff verantwortlichen Klassifikationsgesellschaft einschließlich Heranziehen des letzten Klassenberichtes
- Auswertung bestehender Auflagen der für das Schiff verantwortlichen Klassifikationsgesellschaft (Class Conditions)
- Einsicht in den Bericht der letzten Bodenbesichtigung unter Angabe IW (In Water) oder Dry-Docking
- Auswertung der Ergebnisse aus den Datenbanken der jeweilige Hafenstaatkontroll-Regime (PSC-MoU's)
- Auswertung des letzten ISM-Auditberichts
- Bei Non-Convention-Schiffen (= unterliegen nicht den internationalen Übereinkommen wie SOLAS u. a.) und Fischereifahrzeugen über 24 m Länge: Auswertung letzter Flaggenstaatsberichte.

In diesen Ausnahmefällen kann die Deutsche Flagge elektronische Kurzzeit-Zeugnisse bis zu dem Zeitpunkt erteilen, in dem eine Besichtigung des Schiffes möglich ist. Die Reedereien müssen auch in diesen Ausnahmefällen auf ihren Schiffen alle technischen und betrieblichen Vorschriften einhalten.

Hafenstaatkontrollen in deutschen Häfen finden derzeit nur aufgrund von Prioritätsfaktoren (overriding factors, vgl. dazu die Erläuterung auf der Website des ParisMoU) statt.

Die Deutsche Flagge hat ihre wichtigsten Maßnahmen in einem offiziellen Statement zusammengefasst, das Sie in unsrem FAQ-Bereich zum Corona-Virus auf unserer Website finden: www.deutsche-flagge.de/de/coronavirus (auch auf Englisch verfügbar).