

AUSGUCK

• DIENSTSTELLE SCHIFFSSICHERHEIT – BG VERKEHR •



SICHERE SCHIFFE
SAUBERE MEERE
SCHUTZ FÜR SEELEUTE



Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr



DEUTSCHE
FLAGGE

WILLKOMMEN BEI UNS AN BORD!

Leinen los zur zweiten Ausgabe unseres »Ausguck«! Wir freuen uns über Ihr Interesse an unserer Arbeit.

Genau so vielseitig und außergewöhnlich wie unsere Aufgaben sind die Menschen, die bei uns arbeiten. Ob Nautikerinnen, Techniker, Juristinnen, Schiffbauerinnen, Ärzte oder Psychologen – sie sorgen mit ihrem Fachwissen und ihrer großen Leidenschaft dafür, dass es rund läuft an Bord. Sie haben in der maritimen Wirtschaft Karriere gemacht, ehe sie bei uns anheuerten. Unsere Besichtigerinnen und Besichtiger sind selbst zur See gefahren und wissen daher aus eigener Erfahrung, worauf es an Bord ankommt.

IMPRESSUM

Herausgeber: Dienststelle Schiffssicherheit
Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr)
Ottenser Hauptstraße 54, 22765 Hamburg
Tel.: +49 40 361 37-0
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de

Konzept/V.i.S.d.P: Christian Bubenzer (BG Verkehr)

Texte: Almut Wenge, Christian Bubenzer (BG Verkehr)

Fotos: Brenner, Jan/dbb: Titelbild und Seite 35 (oben links)
Brunsbüttel Ports GmbH: Seite 20
bsauter/iStock: Seite 35 (Mitte links)
Bubenzer, Christian/BG Verkehr: Seite 39 (unten links)
Flying Focus aerial photography: Seite 18
FRS Windcat Offshore Logistics, CMB.TECH: Seiten 4 (oben rechts), 21
German Tanker Shipping GmbH & Co. KG: Rückseitenbild
Grundt, Marco: Seiten 3, 12
Hapag-Lloyd AG: Seite 13
Heinen, Marco: Seite 24 (unten)
Jamieson, Alan/Wikimedia Commons: Seite 39 (oben rechts)
Kiwa MPA Dresden GmbH: Seite 32
Langos, Stefanie: Seite 24 (oben)
MarED Technical Secretariat/Balance TC: Seite 31 (Steuerrad-Kennzeichen)
MARTIN Systems GmbH: Seite 33
Meklenburg, Mike/BG Verkehr: Seiten 17, 35 (unten rechts)
Monico B. Pagobo Jr./Seafarer's Trust digital photo gallery: Seite 22
Pexels/Pixabay: Seite 25
querbeet/iStock: Seite 10
Reederei Norden Frisia: Seite 39 (unten rechts)
Simon, Franco/BG Verkehr: Seite 16 (oben und unten)
Tamayo, Mike: Seite 30
Wenge, Almut/BG Verkehr: Seiten 4 (oben links), 11, 15, 19, 23, 27 (oben), 31
Williams, Kirk/BG Verkehr: Seiten 4 (unten links und rechts), 14, 26, 27 (unten), 28, 29, 35
(links unten, rechts oben und Mitte), 39 (oben links)

Illustrationen: Andreas Denzer (www.andreasdenzer.de): Seiten 6, 7, 8, 9, 10 (oben), 14 (oben), 18

(oben), 22 (oben), 26 (oben), 30 (oben), 36, 37

Layout: Studio Hoch 5, Hamburg (www.studiohoch5.de)

Druck: Druckerei des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH), Rostock

Auflage: 1.000 Stück

Stand: Januar 2026

Mit unserem neuen Service-Team gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie haben wir das Dienstleistungsangebot der Deutschen Flagge weiter ausgebaut. Auch mit unserer frisch überarbeiteten Website www.deutsche-flagge.de wollen wir unseren Kunden die Seeschifffahrt unter Schwarz-Rot-Gold so einfach wie möglich machen.

Wir sind für Sie da – verlässlich kompetent!



»Mit mehr als hundert Kolleginnen und Kollegen sorgen wir bei der Dienststelle Schiffssicherheit für eine sichere, nachhaltige und zukunftsfähige Seeschifffahrt. Wir bündeln Fachwissen, Erfahrung und Einsatzbereitschaft – damit sich unsere Kunden jederzeit auf uns verlassen können. Ein starkes Team für eine starke Flagge!«

Kai Krüger,
Leiter der Dienststelle Schiffssicherheit

AUSGUCK 2026



**10 DEUTSCHE
FLAGGE**



**18 KLIMA-
SCHUTZ**



**14 HAFENSTAAT-
KONTROLLE**



**26 MARITIME
PSYCHOLOGIE**

EINLEITUNG

Willkommen bei uns an Bord! 03

SCHIFFE, MEERE, SEELEUTE

Unsere Aufgaben 06

ZAHLEN UND FAKTEN

Unsere Leistungen 08

DEUTSCHE FLAGGE

Flagge gut, alles gut! 10

HAFENSTAATKONTROLLE

Die zweite Verteidigungslinie 14

KLIMASCHUTZ

Klar zur Wende 18

SEEMANNSMISSIONEN

Hilfe in seelischer Not 22

MARITIME PSYCHOLOGIE

Bereit für den Lotsentest? 26

AUSRÜSTUNG: PRÜFUNG UND ZERTIFIZIERUNG

Gütesiegel für Bordmittel 30

BEI UNS ANHEUERN

Wir als Arbeitgeber 34

MARITIME KONTAKTE

Unser Netzwerk 36

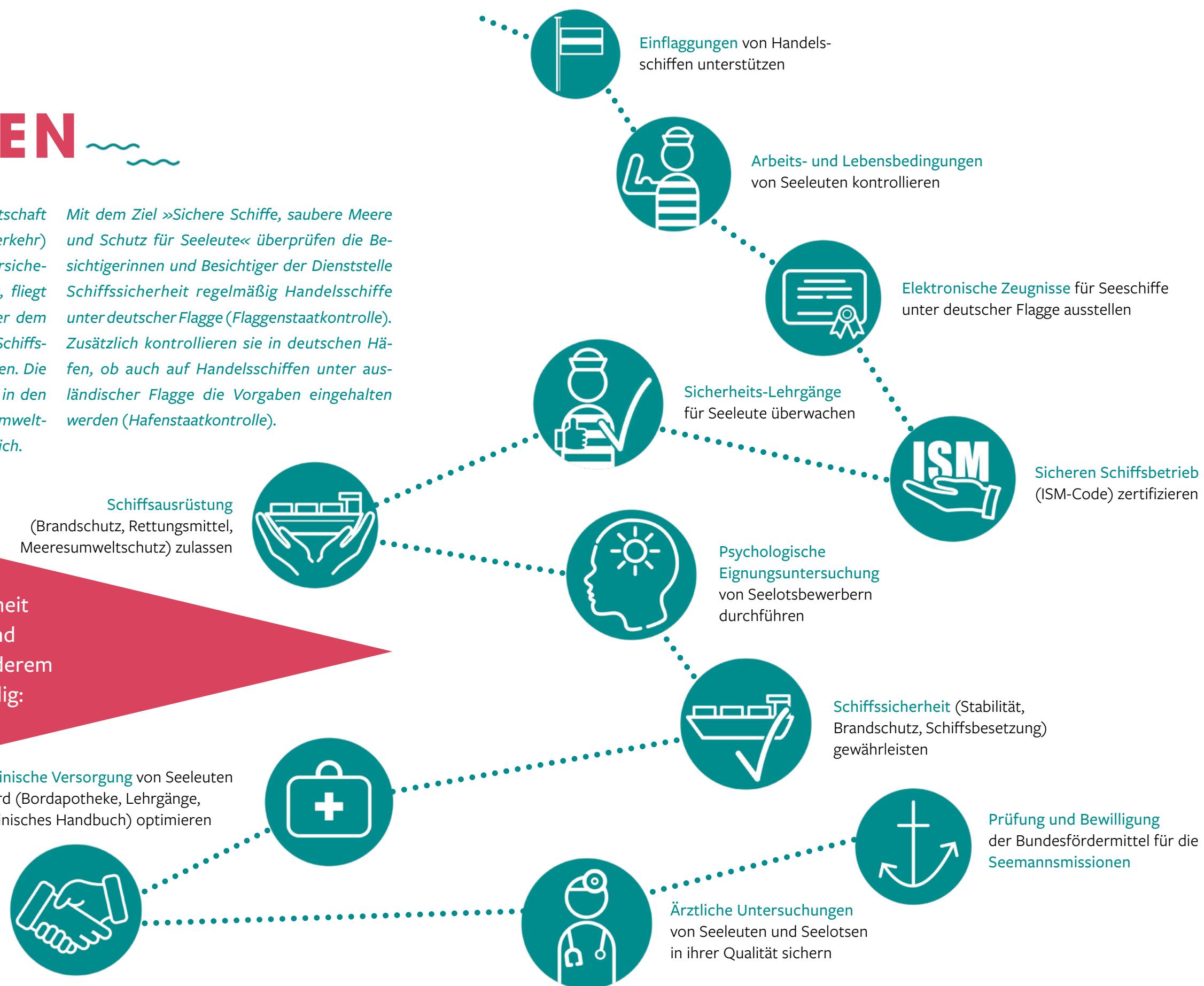
SCHWARZ-ROT-GOLD

Vorteile Deutsche Flagge 38

UNSERE AUFGABEN

Die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation (BG Verkehr) ist als Teil der gesetzlichen Unfallversicherung zuständig für fast alles, was rollt, fliegt und schwimmt. Ein Sonderbereich unter dem Dach der BG Verkehr ist die Dienststelle Schiffssicherheit mit ihren rund 100 Angestellten. Die Dienststelle ist für staatliche Aufgaben in den Bereichen Schiffssicherheit, Meeresumweltschutz und Seearbeitsrecht verantwortlich.

Die Dienststelle Schiffssicherheit ist neben der Flaggenstaat- und Hafenstaatkontrolle unter anderem für folgende Bereiche zuständig:



UNSERE LEISTUNGEN



5.350 ausgestellte Schiffszeugnisse



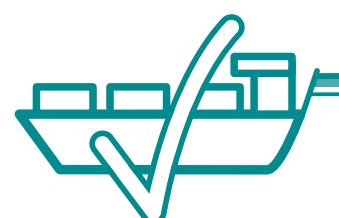
14.736 ärztliche Untersuchungen von Seeleuten und Seelotsen



80 psychologische Eigungsuntersuchungen von Seelotsbewerbern und -bewerberinnen



72 zugelassene private Seeleute-Arbeitsvermittler

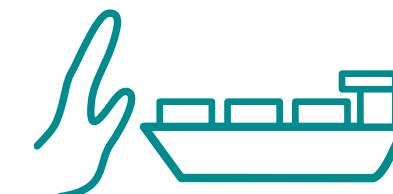


182 Seearbeits-Überprüfungen auf Schiffen unter deutscher Flagge



1.230 Schiffsbesichtigungen auf Schiffen unter deutscher Flagge (Flaggenstaatkontrollen)

1.117 Schiffskontrollen auf Schiffen unter ausländischer Flagge in deutschen Häfen (Hafenstaatkontrollen)



45 Festhaltungen von Substandard-Schiffen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle



158.915 Besuche auf unserer Website www.deutsche-flagge.de



274 neue Produktzulassungen von Schiffsausstattung in den Bereichen Rettungsmittel, Brandschutz und Meeresumweltschutz



100 % unserer Besichtiger und Besichtigerinnen sind in leitender Position zur See gefahren



FLAGGE GUT, ALLES GUT!



Titelfoto: © querbeet/Stock

DIE DEUTSCHE FLAGGE STEHT WELTWEIT FÜR QUALITÄT UND VERLÄSSLICHKEIT. GEBÜNDELTE ZUSTÄNDIGKEITEN UND VEREINFACHTE ABLÄUFE VERBESSERN NUN AUCH DEN KUNDENSERVICE DEUTLICH

Bürokratie zurückfahren: Wenn in der Vergangenheit Kritik an Schwarz-Rot-Gold kam, zielte sie regelmäßig in diese Richtung. Inzwischen weht bei der Deutschen Flagge aber ein anderer Wind. Bürokratierückbau gehört heute zu den wichtigsten Handlungsmaximen der Deutschen Flagge. Die Verwaltungsabläufe massiv straffen, vereinfachen und kundenfreundlicher zu machen – daran wird mit Nachdruck gearbeitet.

DIE KUNDEN FEST IM BLICK

Wie konsequente Kundenorientierung funktionieren kann, zeigt beispielsweise das gemeinsame Service-Team der beiden starken Partner der Deutschen Flagge, der Dienststelle Schiffssicherheit und des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie. Seit April 2025 können Reeder und Seeleute alle Fragen direkt an die Deutsche Flagge stellen – und das rund um die Uhr. Das Service-Team antwortet schnell und kompetent. Die Kunden brauchen sich keine Gedanken mehr über Zuständigkeiten zu machen. Das spart Zeit und Geld. Die Segel für mehr Modernität und Flexibilität sind gesetzt. Zugleich aber, und das ist wichtig, bleibt die Deutsche Flagge ihren alten Stärken treu.

VERLÄSSLICH AUCH IN UNSICHEREN ZEITEN

Schönwetter kann jede Flagge. Die wahre Stärke einer Flagge zeigt sich vor allem in Zeiten der Unsicherheit: Geht sie bei Gegenwind in Deckung oder steht sie ihren Kunden auch in schwerer See bei? Schon in der Corona-Pandemie hat die Deutsche Flagge immer wieder bewiesen, dass auf sie Verlass ist – zum Beispiel, wenn es darum ging, Seeleuten Landgang zu ermöglichen. Angesichts zunehmender Handelskonflikte und geopolitischer Krisen ist ein standhafter Flaggenstaat ein starker Rückhalt für jede Reederei. Deutschland ist mit seiner stabilen politischen Ordnung, seiner Rechtssicherheit und der engen Sozialpartnerschaft zwischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbänden ein sicherer Hafen für Seeleute und Reedereien.

AUS DER PRAXIS FÜR DIE PRAXIS

Die Beschäftigten der deutschen Flaggenstaatverwaltung kommen fast durchweg aus der Seeschifffahrt. Für die Besichtiger und Besichtigerinnen ist eine langjährige Berufserfahrung an Bord sogar die wichtigste Einstellungsvoraussetzung. Denn wer selbst zur See gefahren ist, weiß genau,

worauf es an Bord ankommt und wie man bei der Besatzung Gehör findet.

Kundennähe ist für die Deutsche Flagge auch im wörtlichen Sinne wichtig: Von Hamburg und den Außenstellen aus sind die Flaggen-Fachleute schnell vor Ort. Ein direkter Austausch, ob beim Reeder im Büro oder auf dem Schiff, ist gerade bei komplexen Inhalten jedem Videoanruf überlegen. Und sollten Reeder oder Seeleute einmal im Ausland in Schwierigkeiten geraten: »Die Deutsche Flagge bietet mit über 220 deutschen Botschaften und Konsulaten überall auf der Welt eine verlässliche Anlaufstelle«, erklärt Christian Bubenzier, Einflaggungsmanager der Dienststelle Schiffssicherheit. »Meistens reicht schon ein Anruf bei uns, und wir setzen dann die nötigen Hebel in Bewegung.«



Immer für Sie erreichbar: Das Service-Team der Deutschen Flagge, hier mit André Bomke, Alexandra Pohl-Hempel und Gerhard Wessels

WELTWEIT VERNETZT UND GESCHÄTZT

Deutschland hat mit fast 60 Staaten bilaterale Schifffahrtsabkommen geschlossen. Auch das hilft in vielen Fällen, praktische Probleme auf deutschflaggen Schiffen schnell zu lösen. Ein Beispiel aus der jüngsten Vergangenheit: Einer Schiffsbesatzung wird in einem südafrikanischen Hafen Landgang verwehrt – mit der Begründung, es würden Seefahrtbücher fehlen. Die Reederei des Schiffs schaltet daraufhin die Deutsche Flagge ein. Über das Bundesverkehrsministerium kontaktiert das Auswärtige Amt die zuständige südafrikanische Behörde. Dabei verweist sie auf das Schifffahrtsabkommen, das Deutschland mit Südafrika geschlossen hat – und in dem geregelt ist, dass für Seeleute von Schiffen unter Deutscher Flagge der Reisepass für den Landgang reicht. Angelegenheit erledigt.

UNAUFGEREGTE UNTERSTÜTZUNG

Wer in der Seeschifffahrt tätig ist, weiß: Jeder Tag bringt neue Herausforderungen. Auch deshalb bietet die Deutsche Flagge ihren Kunden zahlreiche kostenlose Unterstützungsangebote, die fortlaufend erweitert und ergänzt werden. So können sich Reeder und Besatzungen beispielsweise mit den »ChecksonBoard« auf Hafenstaatkontrollen im Ausland vor-

bereiten. Diese englischsprachigen Leitfäden widmen sich jeweils einem großen Themenbereich, vom »Bridge Team« über »Fire Protection« bis hin zu »ISM – General Safety«. Ein weiteres nützliches Präventionsangebot ist der mehrmals im Jahr erscheinende Newsletter »PSC Awareness«. Auf zwei Seiten gibt er Reedern einen Überblick über die aktuelle Performance der deutschflaggen Schiffe im Bereich der europäischen Hafenstaatkontrolle, verbunden mit Praxistipps für anstehende Kontrollen. Im Zentrum jedes Newsletters steht ein Aspekt, bei dem es zuletzt gehäuft Unregelmäßigkeiten gab. So waren zum Beispiel die Sauberkeit des Maschinenraums oder der Bereich Feuertüren bereits Fokusthemen.

»Diese Angebote sind freiwillig und die Ergebnisse der Checks bleiben reederei-intern«, sagt Christian Bubenzer, »aber wer sie nutzt, kann sich bei Hafenstaatkontrollen einiges an Ärger ersparen. Der klassische Vorsorge-Gedanke eben.«



Für eine starke Deutsche Flagge: Christian Bubenzer, Einfliegungsmanager und Jurist für Seerecht, hat die Kundenbedürfnisse fest im Blick

KLEINE SCHIFFE, GROSS IN FORM

Die Seeschifffahrt unter Deutscher Flagge ist vielfältig, die Besichtigerinnen und Besichtiger der Dienststelle Schiffssicherheit sind nicht nur auf den großen Pöten zu Hause. Mehrere hundert Fischkutter an der deutschen Nord- und Ostseeküste gehören ebenfalls zu den Kunden der Deutschen Flagge – und seit einiger Zeit auch die kleinen Wassertaxis, die zwischen den Ostfriesischen Inseln und den Festlandshäfen verkehren. Durch ihren geringen Tiefgang sind sie weniger von Ebbe und Flut abhängig als die großen Fähren. Alle gewerbsmäßig genutzten Schiffe müssen klare Sicherheitsvorgaben erfüllen, die unter anderem vom Verwendungszweck und vom Fahrtgebiet abhängen. Wassertaxis, die pro Fahrt

bis zu zwölf Fahrgäste befördern, müssen baulich beispielsweise der CE-Entwurfskategorie B entsprechen. Das heißt: Wellen bis zu 4 Metern Höhe und Wind bis Stärke 8 dürfen ihnen keine Probleme bereiten. Außerdem ist für die Sicherheit der Fahrgäste eine zweiköpfige Besatzung erforderlich, um das Schiff im Notfall schnell evakuieren zu können. Qualität ist eben wichtig, im Kleinen wie im Großen.

QUALITÄT WIRD BELOHNT

Werden bei einer Hafenstaatkontrolle Mängel festgestellt, bedeutet dies Aufwand und Kosten für die Reederei. Verzögert sich dadurch sogar die Weiterfahrt des Schiffs, führt dies zu vielen Tausend Euro Verlust – pro Tag. Unterm Strich rechnet es sich daher auch für die Schifffahrtsunternehmen, Mängel an Bord möglichst sofort zu beheben. Und die direkt eingesparten Kosten sind nur das eine Argument. Das andere ist: Reedereien können mit einer guten Performance von Schiff und Flotte die Häufigkeit von Kontrollen verringern. Umgekehrt führt eine Festhaltung dazu, dass in Zukunft öfter kontrolliert wird. Die Leistung der einzelnen Schiffe hat dabei immer auch Auswirkungen auf die Performance der gesamten Flotte. In den internationalen Flaggstaaten-Rankings liegt die Deutsche Flotte verlässlich auf der Weißen Liste für »Low Risk Ships«, die seit 1999, dem Beginn des jährlichen Flaggstaaten-Rankings der europäischen Hafenstaatkontrolle Paris MoU, geführt wird. Dasselbe gilt für den asiatischen Bereich mit dem Tokyo MoU. Auch im Flag State Performance Table der Internationalen Schifffahrtskammer ICS ist bei Schwarz-Rot-Gold alles im grünen Bereich. Die Deutsche Flotte stärkt dabei nicht nur Reedereien den Rücken, sondern auch den Seeleuten an Bord.

FAIRNESS FIRST

Transparente Arbeitsbedingungen nach dem Seearbeitsgesetz, praxisnaher Arbeitsschutz, Absicherung durch die gesetzliche Sozialversicherung: Diese Aufzählung klingt erstmal nicht nach Seefahrer-Romantik. Aber der Arbeitsalltag an Bord istfordernd, und damit der gewählte Beruf als Berufung erlebt werden kann, müssen zunächst die Rahmenbedingungen stimmen. Bei der Deutschen Flotte tun sie das.

Bei keiner anderen Flotte etwa profitieren Seeleute qua Gesetz von einer vergleichbaren sozialen Absicherung. Die Leistungen der gesetzlichen Unfallversicherung sind deutlich umfangreicher als die der meisten privaten Versicherer oder auch der P&I-Clubs. Auch die Kranken-Familienversicherung, bei der enge Angehörige gleich mitversichert sind, steht hoch im Kurs bei europäischen Seeleuten. Genauso wichtig ist das Top-Niveau der Deutschen Flotte bei der medizinischen Versorgung. Unverzichtbarer Helfer an Bord ist beispielsweise das »Medizinische Handbuch See«, das vom Seeärztlichen Dienst der Dienststelle Schiffssicherheit herausgegeben wird. Für fast jeden vorstellbaren medizinischen Notfall enthält es anschauliche Schritt-für-Schritt-Anleitungen zur

Diagnostik und Behandlung, samt Fotos, Grafiken und kurzen Videos, die über QR-Codes downloadbar sind. Das Buch wurde für medizinische Laien verfasst, denn in der internationalen Fahrt ist das nächste Krankenhaus oft viele Tagesreisen weit entfernt. Ein Schiffsarzt fährt in der Regel nur auf Kreuzfahrtschiffen mit; auf allen anderen Schiffen müssen sich die Nautiker um die medizinische Versorgung von Erkrankten und Verletzten kümmern. Unter Deutscher Flotte werden sie dafür regelmäßig medizinisch geschult. Für die Zulassung und Qualitätssicherung dieser Lehrgänge ist der Seeärztliche Dienst zuständig, ebenso wie für den funkmedizinischen Beratungsdienst, bei dem rund um die Uhr ein Notarzt telefonisch weiterhilft. Viele Seeleute haben außerdem den Wunsch geäußert, auch übers Handy Zugriff auf die lebensrettenden Anleitungen des Medizinischen Handbuchs See zu erhalten. Deshalb ist derzeit eine App im Aufbau.

Immer für die Seeleute da: Dieser Anspruch der Deutschen Flotte zeigt sich auch bei ihrem psychologischen Support. Aushänge und Flyer an Bord informieren über reedereiunabhängige kostenlose Beratungsstellen, von denen Seeleute niedrigschwellig kompetente Unterstützung in psychologischen Extremsituationen erhalten. Das nimmt den Betroffenen eine große Last von den Schultern und hilft nebenbei auch der gesamten Schiffsbesatzung. Alle sitzen im selben Boot: An Bord ist dieser Spruch wortwörtlich wahr.

DIE ZUKUNFT IMMER MITGEDACHT

Die Seeschifffahrt ist auf Kurs Klimaneutralität. Bis 2050 soll die internationale Seefahrt nach den Vorgaben der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation IMO treibhausgasfrei sein. Die Deutsche Flotte unterstützt dieses ehrgeizige Ziel durch eine enge Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft; vor allem aber machen Forschungszuschüsse und verschiedene Förderprogramme, etwa für die nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen oder für die Investition in alternative Bordstromsysteme, die nötigen Veränderungen für Schiffseigner auch ökonomisch attraktiv. Aber Nachhaltigkeit umfasst noch mehr als Klima- und Umweltschutz. Was kann zukunftsweisender sein als junge Menschen auszubilden? Die Deutsche Flotte ist die Ausbildungsflagge in der Seeschifffahrt: Über 80 Prozent der in Deutschland anerkannten Ausbildungsschiffe fahren unter Deutscher Flotte. Reedereien, die auf die Deutsche Flotte setzen, bilde überdurchschnittlich viel aus und tragen dadurch maßgeblich zum Erhalt des deutschen maritimen Know-hows bei.

Dabei sind nicht nur Reedereien auf gut ausgebildete Seeleute angewiesen, sondern der gesamte maritime Wirtschaftsstandort Deutschland. Schon jetzt klagen Hafenwirtschaft, Zuliefererindustrie und maritime Dienstleistungsunternehmen über Nachwuchsmangel, von den Lotsenbrüderschaften ganz zu schweigen. Es ist also höchste Zeit für die maritime Branche, heute die Fachkräfte von morgen an Bord zu holen.



Gut unterwegs: Das 13.759 TEU-Containerschiff »Antwerpen Express« von Hapag Lloyd fährt unter Deutscher Flotte über die Weltmeere

VIEL DRIN FÜR'S GELD

Top Qualität, Rundum-Kundenservice, Nachhaltigkeit – und trotzdem ist die Deutsche Flotte für Reedereien nicht teurer als andere beliebte Flaggen. Der Grund sind vielfältige Fördermodelle. Reedereien profitieren beispielsweise von einer 100 Prozent-Förderung bei Lohnsteuer und Sozialabgaben. Konkret heißt das: Die Lohnsteuer für die Seeleute dürfen Reedereien direkt einbehalten. Und der Bund erstattet den Reedereien die Arbeitgeberanteile zur Sozialversicherung komplett zurück. Alles zusammen senkt dies die Personalkosten erheblich, so rechnet sich die Deutsche Flotte im harten internationalen Wettbewerb. Wer als Reederei zudem noch ausbildet, erhält attraktive Zuschüsse und sorgt nebenbei für seinen eigenen qualifizierten Nachwuchs.

Es gibt also viele gute Gründe, sich für die Deutsche Flotte am Heck zu entscheiden. Und auch der Kurs Richtung Bürokratierrückbau und Serviceerweiterung wird engagiert weitergeführt, im Sinne der Kunden und einer modernen Verwaltung. »Möchten Sie wissen, was die Deutsche Flotte ganz konkret für Sie tun kann? Dann rufen Sie uns an«, empfiehlt Christian Bubenzer. »Wir sind jederzeit für Sie erreichbar.«



KONTAKTDATEN

Service-Team Deutsche Flotte:
E-Mail: service@deutsche-flotte.de
Tel.: +49 40 20916373



Einfliegungsmanager:
E-Mail: christian.bubenzer@bg-verkehr.de
Telefon: +49 40 36137-600
Mobil: +49 171 8839026



DIE ZWEITE VERTEIDIGUNGSLINIE

• HAFENSTAATKONTROLLE •



Titelfoto: © Kirk Williams/BG Verkehr

HAFENSTAATKONTROLLE

BEI HAFENSTAATKONTROLLEN WERDEN IN DEUTSCHEN HÄFEN FREMDFLAGGIGE SCHIFFE ÜBER- PRÜFT. ZUR SICHERHEIT ALLER.

Ein Dienstagmorgen im November, draußen ist es noch dunkel, als in der Dienststelle Schiffssicherheit eine Lotsen-Meldung aus Bremen eingeht: An Bord des unter Liberia-Flagge fahrenden Tankers »Caroline« sei der Kreiselkompass defekt. Das klingt nicht gut. Ein nautischer und ein technischer Besichtiger der Dienststelle werden sich auf den Weg nach Bremen machen und dort im Zuge einer Hafenstaatkontrolle – auf Englisch: Port State Control (PSC) – überprüfen, ob es an Bord des 20 Jahre alten Tankers noch weitere Mängel gibt. »Die Einhaltung der Sicherheitsstandards gewährleisten«, sagt Mike Meklenburg, PSC-Koordinator der Dienststelle Schiffssicherheit, »das ist unsere Aufgabe.«

INTERNATIONALE MARITIME ÜBEREINKOMMEN

Hafenstaatkontrollen nach dem Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU) sind die Reaktion auf mehrere schwere Tanker-Unfälle vor der französischen Atlantikküste: 1978 und 1979 havarierten die unter Liberia-Flagge fahrenden Rohöl-Tanker »Amoco Cadiz« und »Gino«, 1980 der unter Panama-Flagge fahrende Heizöl-Tanker »Tatio«. Alle Unfälle wurden durch Mängel am Schiff verursacht, verstärkt durch eine schlecht agierende Crew. Spätestens da war klar: Es reicht nicht, allein auf die Kontrollen durch die Flaggenstaaten zu vertrauen. Eine zusätzliche Kontrollinstanz ist nötig, sie muss objektiv und international sein. Denn in der globalisierten Seeschifffahrt wirken sich auch Unfälle international aus.



Mike Meklenburg, PSC-Koordinator der Dienststelle Schiffssicherheit

Deutschland war 1982 einer der 14 Gründungsstaaten des Paris MoU. Heute sind 27 Staaten dabei. Kern des Paris MoU: Fremdflaggige Handelsschiffe, die den Hafen eines Mitgliedsstaates anlaufen, werden dort von staatlichen Inspektoren nach einem bestimmten Auswahlverfahren und festen Abläufen unangemeldet überprüft. Als fremdflaggig gilt dabei jedes Schiff, das nicht die jeweils eigene Flagge führt. Alle Kontrollen finden auf der Grundlage internationalen Rechts statt. In den Anfangsjahren standen vor allem die Schiffssicherheit und der Meeressumweltschutz im Fokus; seit Inkrafttreten des Internationalen Seearbeitsübereinkommens (MLC) 2006 werden zusätzlich die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Seeleute geprüft. Dies ist sinnvoll und notwendig, weil Seeleute aus Niedriglohnländern aus Sorge um ihre berufliche Zukunft Arbeitsrechtsverstöße oft klaglos hinnehmen.

GEMEINSAME DATENBANK ZUR KOORDINATION

Ehe sich die Besichtiger der Dienststelle Schiffssicherheit auf den Weg nach Bremen machen, recherchieren sie: Was ist die »Caroline« für ein Schiff, was ergaben die letzten Kontrollen? Dafür nutzen sie die länderübergreifende Datenbank THETIS der Europäischen Schiffsicherheitsagentur (EMSA). Dieses hochkomplexe Programm erfasst sämtliche Schiffsbewegungen. Auch die Ergebnisse der vorherigen Hafenstaatkontrollen lassen sich detailliert nachlesen.

Die Hafenstaatkontrolle der »Caroline« wurde diesmal durch eine Mängel-Meldung ausgelöst, damit findet sie außer der Reihe statt. Reguläre Hafenstaatkontrollen werden in risikobasierten Inspektionsintervallen durchgeführt: Schiffe mit vielen Mängeln werden häufiger kontrolliert als unauffällige Schiffe. In die Berechnung des Risikoprofils fließen die Leistungen von Flaggenstaat, Klassifikationsgesellschaft und Reederei ein; außerdem Typ und Alter des Schiffs sowie die Anzahl der Mängel bei bisherigen Hafenstaatkontrollen im Paris MoU-Bereich. Auf der Basis des Risikoprofils teilt die EMSA Handelsschiffe in drei Risikoklassen ein:

- Niedigrisikoschiffe werden nur alle 2 bis 3 Jahre kontrolliert.
- Standardrisikoschiffe werden alle 10 bis 12 Monate kontrolliert.
- Hochrisikoschiffe werden alle 5 bis 6 Monate kontrolliert.

HAFENSTAATKONTROLLEN AUF ZURUF

Größere Schiffe müssen sich mindestens 24 Stunden vor ihrem Einlaufen im Hafen anmelden. Das erleichtert auch die Planung der Hafenstaatkontrollen, denn so lässt sich zeitig nachsehen, ob eine Inspektion ansteht. Ein Schiff am Anfang seiner individuellen Prüf-Frist – etwa ein Hochrisikoschiff nach fünf Monaten – kann kontrolliert werden. Ein

Schiff am Ende der Frist **muss** kontrolliert werden, es hat Priorität 1. Um kein solches Schiff zu verpassen – und auch, um Meldungen von Wasserschutzpolizei, Zoll, Hafenbehörden oder wie im Fall der »Caroline« von Lotsen nachgehen zu können – hat die Dienststelle Schiffssicherheit eine 24/7-Bereitschaft eingeführt. Denn Seeschiffe laufen zu jeder Tages- und Nachtzeit in die Häfen ein und haben oft nur eine sehr kurze Liegezeit. »Durch den Bereitschaftsdienst können wir auch Zeitfenster am Wochenende oder abends nutzen«, sagt PSC-Koordinator Mike Meklenburg, »und das in jedem deutschen Hafen.«

Gegen 9 Uhr morgens haben die Besichtiger den Liegeplatz der »Caroline« erreicht. Ehe sie an Bord gehen, nehmen sie das Schiff vom Kai aus in Augenschein: Ist die Gangway gesichert? Sieht die Außenhaut unbeschädigt aus? Dann stutzen die Männer, ausgerechnet mit der wichtigen Freibordmarke stimmt etwas nicht: Jemand hat die aufgeschweißte Markierung beherzt übermalt und in einer anderen Höhe neu aufgepinselt. »Wenn erste Mängel schon von Weitem sichtbar sind«, sagt Franco Simon, der Nautiker des Besichtiger-Duos, »dann ahnt man, dass da noch mehr kommt.«

DER KAPITÄN MUSS KOOPERIEREN

Die Besichtiger gehen an Bord, ein Crew-Mitglied führt sie zum Schiffsbüro. Der Kapitän der »Caroline« zeigt sich kooperativ, eine echte Wahl hat er ohnehin nicht: Kapitäne müssen die staatlichen Kontrolleure auf ihr Schiff lassen, ohne Wenn und Aber. Und so findet im Schiffsbüro nun der theoretische Teil der Besichtigung statt: Franco Simon und sein Technik-Kollege Thomas Eggert prüfen die Dokumente von Schiff und Besatzung; die Schiffszeugnisse, das Seetagebuch, das Öltage-



Doppelte Markierung: Diese Freibordmarke wirft Fragen auf

buch, die Stabilitätsberechnungen, die Crewpapiere, die Dienstpläne, die Arbeitszeitnachweise und etliches mehr. Ist alles vollständig, gültig und auf dem neuesten Stand? Beide stoßen während der intensiven Beschäftigung mit den Unterlagen auf Unstimmigkeiten.

Im Paris MoU ist festgelegt, wie viele Hafenstaatkontrollen jeder Staat im Jahr durchführen muss. 2024 lag die Sollzahl für Deutschland bei mindestens 1.015 PSC-Besichtigungen. Maximal 10 Prozent der »Priorität 1«-Schiffe, die nationale Häfen anlaufen, dürfen verpasst werden – bei den Hochrakoschiffen maximal 5 Prozent. Dass mal eine Besichtigung verpasst wird, lässt sich nie ganz vermeiden – etwa wenn mehr »Priorität 1«-Schiffe in den Häfen liegen, als Besichtiger verfügbar sind.

Auch 2024 hat Deutschland die PSC-Vorgaben wieder sehr gut erfüllt. Nicht alle Staaten schaffen das.

Die Ergebnisse der Hafenstaatkontrollen dienen als Grundlage für das jährliche Flaggen-Ranking des Paris MoU. 69 Staaten stehen auf der Performance-Liste. Die Platzierung errechnet sich aus der Zahl der Festhaltungen und festgestellten Mängeln, sie fließt in die Risikoberechnung von Schiffen ein und beeinflusst so die Häufigkeit von PSC-Kontrollen. Die Qualitätsflaggen der »Weißen Liste« führen das Ranking an – zu ihnen gehört auch Deutschland.

DIE BESICHTIGER KOMMEN AUS DER PRAXIS

Auf der »Caroline« beginnt nun der praktische Teil – die eigentliche Schiffinspektion. Dafür teilen sich die Besichtiger auf: Der Techniker geht, begleitet vom Chief Engineer, hinunter zum Maschinenraum, zur Ruderma- schine, zu den Pumpenräumen und den anderen Sicherheitseinrichtungen. Der Nautiker begibt sich in Begleitung des Kapitäns auf einen Rundgang über die Brücke mit der



Klarer Hygienemangel: Unzumutbar für die Seeleute an Bord

Funk- und Navigationsausrüstung, über die Aufbauten und das Deck. Hier wie dort stoßen die Besichtiger auf Mängel und Defizite, unter anderem Schimmel in der Kombüse, veraltetes elektronisches Kartenmaterial, Mängel an Hauptmaschine und Hilfsmotor. Bei der Brandschutzübung zeigt sich die Crew überfordert. »Hätte es wirklich gebrannt, hätte hier niemand was gelöscht«, sagt Franco Simon. Als ehemaliger Kapitän kennt er die Verhältnisse an Bord auch aus Crew-Perspektive. »Natürlich verursacht eine Hafenstaatkontrolle Stress. Aber das kann keine Entschuldigung sein: Sollte an Bord tatsächlich Feuer ausbrechen, ist der Stress noch viel größer.«



Franco Simon bei seiner Arbeit als nautischer Besichtiger

Alle derzeit 37 Besichtiger und Besichtigerinnen der Dienststelle Schiffssicherheit sind selbst in leitender Position zur See gefahren, entweder als Ingenieur oder so wie Franco Simon als Kapitän. Bei der Dienststelle Schiffssicherheit wurden sie dann in einem 15-monatigen Training zu Besichtigern fortgebildet. Voraussetzungen für diese Arbeit sind fundiertes Fachwissen und ein tiefes Verständnis für die Verhältnisse an Bord. Und weil Seeschiffe nicht nur hochkomplexe technische Gebilde, sondern zugleich Wohn- und Lebensraum für Seeleute sind, darf Fingerspitzengefühl im Umgang mit Menschen verschiedenster Nationalitäten nicht fehlen.

SCHWERE MÄNGEL FÜHREN ZU SANKTIONEN

An Bord der »Caroline« findet nun das Abschlussgespräch mit dem Kapitän statt. Die Besichtiger haben 25 Mängel notiert, davon 13 so schwerwiegend, dass schon jeder einzelne ein Grund für eine »Festhaltung« ist – ein Auslaufverbot bis zur Behebung der Mängel. Mit der Überreichung des Inspektionsberichts und in diesem Fall zusätzlich einer Festhalteverfügung ist die Hafenstaatkontrolle beendet. Nun ist es die Aufgabe von Kapitän und Reederei, die Mängel schnellstmöglich beheben zu lassen. Auch im eigenen Interesse: Ein festgesetztes Schiff kann kein Geld verdienen. Die Verluste bewegen sich schnell im fünfstelligen Bereich pro Tag.

»Bei über der Hälfte der kontrollierten Schiffe werden Mängel festgestellt«, sagt PSC-Koordinator Mike Meklenburg. Nach den Paris MoU-Regularien muss jeder einzelne Mangel abgestellt werden. Der Schweregrad entscheidet, bis wann: Bis zum Auslaufen? Bis zur einer gesetzten Frist? Nur sehr schwere Mängel führen zu einer Festhaltung. Noch härter als diese Sanktion ist nur das »Banning«: Ge-

bannt werden Schiffe, wenn sie eine Flagge der »Grauen Liste« oder »Schwarzen Liste« führen und mehrmals in kurzer Zeit wegen schwerer Mängel festgehalten wurden. Solche Schiffe dürfen für einen befristeten Zeitraum keinen Hafen im Paris MoU-Raum mehr anlaufen.

2024 kam es in Deutschland zu 45 Festhaltungen bei insgesamt 1.117 Hafenstaatkontrollen. Alle Schiffe konnten, wie zuvor die »Caroline«, relativ zeitnah wieder freigegeben werden. Die Höchststrafe »Banning« wurde 2024 von Deutschland bei keiner einzigen PSC-Besichtigung verhängt.

Die Hafenstaatkontrollen mit ihren Sanktionsmöglichkeiten zeigen Wirkung: Seit 1982 ist die Seeschifffahrt durch diese objektive zweite Kontrollinstanz von Jahr zu Jahr sicherer geworden. In der Anfangszeit des Paris MoU wurden mehr Schiffe wegen schwerer Mängel aus dem Verkehr gezogen als heute. Nach dem Vorbild des Paris MoU wurden weltweit inzwischen noch weitere Staatenbünde für Hafenstaatkontrollen ins Leben gerufen, etwa das Tokyo MoU und das Indian Ocean MoU.

»Sowohl die Flaggenstaaten als auch die Klassifikationsgesellschaften müssen auch wirtschaftlich denken, die Schiffe sind ja letztlich ihre Kunden«, erklärt Mike Meklenburg. »Hafenstaatkontrollen sind deshalb die einzige komplett unabhängige Instanz. Das macht unsere Arbeit so wichtig.«





• KLIMASCHUTZ •

KLAR ZUR WENDE



Titelfoto: © Flying Focus aerial photography, Annika Braaren

BYE BYE, CO₂: BIS 2050 SOLLEN FRACHTER, FÄHREN UND FISCHKUTTER MIT GRÜNER ENERGIE ÜBER DIE WELTMEERE FAHREN.

900 Millionen Tonnen CO₂ pro Jahr stoßen die rund 62.000 Handelsschiffe weltweit aus – mehr als ganz Deutschland verursacht. Aber nur gut zwei Prozent dieser Seeschiffe können derzeit auch alternative Brennstoffe nutzen, vor allem das Flüssigerdgas LNG, das nur eine Zwischenlösung auf dem Weg zur Klimaneutralität ist. Von 900 Millionen auf Null in nur 25 Jahren: Die Latte zur CO₂-Neutralität hängt hoch.

Ambitionierte Forschungsvorhaben, große Investitionsbereitschaft und ein Denken über den Tellerrand hinaus sind nötig, um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen. Von A wie Atomkraft über B wie Brennstoffzelle bis Z wie Zertifikate-Handel liegen viele Ideen auf dem Tisch, um Schwung in die maritime Energiewende zu bringen.

REVOLUTION AUF SEE

Um fossile Brennstoffe komplett zu ersetzen, müssen Antriebe der Zukunft vier Bedingungen erfüllen: Sie müssen grün hergestellt, in großen Mengen verfügbar, sicher und dazu noch bezahlbar sein. In der Seeschifffahrt muss ihre Energie außerdem für viele tausend Seemeilen ausreichen. Denn zwischendurch mal eben Nachbunkern oder mit Strom Aufladen ist auf den Weltmeeren nicht möglich. Was sich nach einer Knobelaufgabe für Technikexperten anhört, ist in Wirklichkeit noch revolutionärer als der Umstieg vom Segel- auf den Dampfschiffsantrieb vor 150 Jahren.

AMMONIAK UND METHANOL

Unter den klimafreundlichen Energieträgern für Seeschiffe stehen derzeit Ammoniak und Methanol hoch im Kurs. Ammoniak ist Ausgangsstoff für die Dünger-Produktion und wird bereits jetzt in großen Mengen hergestellt. Mit 9 bar Druck bei 20° Celsius lässt es sich zudem leicht lagern. Der Nachteil: Beim unvollständigen Verbrennen von Ammoniak kann Lachgas entstehen, das stark zum Treibhauseffekt beiträgt. Und: Ammoniak ist hochgiftig.

Methanol ist dagegen nur wenig giftig, kann abhängig vom Herstellungsprozess klimaneutral sein und zudem in Standardtanks gelagert werden. Forschungsinstitute finden immer bessere Lösungen zum Herstellen und Transportieren von Methanol. Allerdings ist synthetisches, also künstlich hergestelltes, Methanol noch nicht überall verfügbar. Außerdem ist die Energiedichte von Methanol nur halb so hoch wie beim Diesel. Auch bei anderen alternativen Brennstoffen ist dies eine Herausforderung: Die Tanks an Bord müssen deutlich größer sein, damit Seeschiffe ähnliche Reichweiten erzielen können wie bisher.

INNOVATIVE NEUBAUTEN UNTER DEUTSCHER FLAGGE

Mit der neuen »Uthörn« hat das Alfred-Wegener-Institut (AWI) im Jahr 2022 das erste Seeschiff in Dienst gestellt, das für den Betrieb mit grünem Methanol gebaut wurde. Auch der »Fischkutter der Zukunft«, ein moderner, von der Hochschule Emden/Leer entwickelter Schiffstyp, wird mit Methanol fahren. Auf einen ganz anderen Antrieb setzt die Reederei Norden Frisia: Die Fähre »Frisia E-I« ist das erste rein elektrisch betriebene Seeschiff unter Deutscher Flagge, es verkehrt zwischen Norddeich und der Insel Norderney. Die »Hydrocat 55« von FRS Windcat Offshore Logistics wiederum nutzt den Energieträger Wasserstoff. Durch das Dual-Fuel-System fährt dieses Crew Transfer Vessel mit deutlich reduziertem Dieserverbrauch – und damit CO₂-Ausstoß – Windparks auf der Ostsee an.

Zum Einsatz von Brennstoffzellen auf Seeschiffen forscht derzeit das von der Bundesregierung geförderte nationale Gemeinschaftsprojekt »Pa-X-ell2«. Bei der Brennstoffzellen-Technologie werden Wasserstoff und Sauerstoff in einer sogenannten »kalten Verbrennung« zu Strom und Wärme umgewandelt, ganz ohne schädliche Emissionen.



Holger Steinbock, Leiter der Abteilung Maschine der Dienststelle Schiffssicherheit

»Alle alternativen Brennstoffe können sowohl in einem Verbrennungsmotor als auch zukünftig in Brennstoffzellen verwendet werden«, sagt Holger Steinbock, Leiter der Abteilung Maschine bei der Dienststelle Schiffssicherheit, »und das prinzipiell auf Schiffen jeder Art und Größe.« Nicht die Technik ist also die eigentliche Herausforderung, sondern die Verfügbarkeit: Denn für Brennstoffzellen wird ebenso wie für die Herstellung von Methanol und Ammoniak das chemische Element Wasserstoff benötigt. Das jedoch



kommt in der Natur nicht ungebunden vor. Man gewinnt es durch die Elektrolyse von Wasser. Und dieser Prozess verbraucht jede Menge Strom.

GRÜNER STATT GRAUER WASSERSTOFF

Entsteht der Wasserstoff aus fossil hergestelltem Strom, dann wird er als »grau« bezeichnet. Grauer Wasserstoff ist nicht klimaneutral. Nur wenn der Strom für die Elektrolyse aus Solarkraft, Windkraft oder anderen regenerativen Energiequellen stammt, sind der Wasserstoff und auch seine Folgeprodukte wie Methanol oder Ammoniak »grün«, also CO₂-frei. Grüner Wasserstoff ist das Schlüsselement auf der Suche nach nachhaltigen Antriebsformen. Der Haken daran: Er ist derzeit noch deutlich zu teuer und zu wenig verfügbar. Denn zumindest in Deutschland reichen weder Fläche noch Sonnenstrahlen, um grünen Strom für die massenhafte Wasserstoff-Produktion selbst zu erzeugen.

Der Plan ist daher, grünen Wasserstoff in großen Mengen zu importieren – aus sonnenreichen Ländern, in denen er sich durch riesige Photovoltaiklandschaften günstig herstellen lässt. Für den Pipeline-Transport nach Deutschland und die anschließende Lagerung gibt es schon technische Lösungen. Was es bisher allerdings nicht gibt: Staaten, die Interesse daran haben, grünen Wasserstoff in großen Mengen herzustellen und dann auch noch zu exportieren. So vielversprechend Methanol, Ammoniak und die Brennstoffzellen-Technologie als alternative Antriebsarten also erscheinen: Erst wenn es ausreichend grünen Wasserstoff zu bezahlbaren Preisen gibt, werden sie in der globalen Handelsschifffahrt irgendwann eine echte Rolle spielen.

IM HIER UND JETZT: LNG

Flüssiggas (LNG oder LPG), synthetischer Diesel aus Erdgas (GTL) oder Bio-Diesel aus Pflanzen (HVO) spielen zunehmend eine Rolle bei der Dekarbonisierung der Seeschifffahrt. Diese Treibstoffe lassen sich gut bunkern, die flüssigen Diesel-Varianten sind je nach Art mit herkömmlichem Schiffsdiesel mischbar oder auch allein verwendbar. Durch ihre fossile Herkunft und die Verbrennung sind Flüssiggas- und Diesel-Varianten zwar nicht CO₂-frei, aber immerhin klimafreundlicher als Schiffsdiesel: Ein LNG-Antrieb beispielsweise erzeugt ungefähr 20 Prozent weniger CO₂ und 70 Prozent weniger Stickoxide als ein Diesel-Antrieb, außerdem fast keinen Feinstaub und kein Schwefeloxid. Die Energiedichte von LNG kommt zwar nicht ganz an die von Dieselkraftstoff heran, der Wirkungsgrad der Motoren und damit der Kraftstoffverbrauch sind jedoch vergleichbar mit den konventionellen Dieselmotoren.

Auch bestehende Schiffe lassen sich umrüsten und Reedereien wie Hapag Lloyd haben das zumindest mit Teilen ihrer Flotte bereits getan.



Eiskalt in den Tank: LNG-Bunkering im Elbehafen Brunsbüttel

»Die technischen Lösungen für den Einsatz von alternativen klimafreundlichen Brennstoffen in der Seeschifffahrt sind vorhanden«, sagt Holger Steinbock. »Wir als Deutsche Flagge helfen den Reedereien, sie jetzt zügig an Bord ihrer Schiffe einzusetzen.«

KRAFTSTOFFSPAREN ALS ZIEL

Auf dem Weg zum klimaneutralen Schiffsantrieb experimentieren viele Reedereien mit weiteren Methoden, um schon heute den Kraftstoffverbrauch und damit die CO₂-Emissionen ihrer Flotte zu senken. Durch KI-Lösungen lässt sich beispielsweise digital die optimale Route auch unter Einbeziehung von Wetterdaten berechnen. Eine bewährte Praxis ist außerdem das »Slow Steaming«: Schon 10 Prozent weniger Geschwindigkeit führen zu einer Kraftstoff-Einsparung von 20 bis 27 Prozent.

Und natürlich trägt auch die Verringerung des Widerstands zum Kraftstoffsparen bei. Sehr effektiv ist das Entfernen von Biofouling am Schiffsrumph und am Propeller. Bei manchen großen Schiffen wird seit einigen Jahren außerdem eine Methode namens »Luftschmierung« eingesetzt: Unter dem Schiffsrumph werden kleine Blasen ausgestoßen, die die Reibung verringern.

Auch das hilft beim Energiesparen: Auf Schiffsneubauten wird immer öfter die Abwärme der Maschinen zurückgewonnen und für den Bordbetrieb genutzt – oder, wie auf dem deutschflaggen Crew Transfer Vessel »Impulse«, die Abwärme von Hydraulikanlagen.

DEM WIND GEHT NIE DIE PUSTE AUS

Ein bemerkenswertes Comeback in der Handelsschifffahrt feiert derzeit die Windkraft. Auch unter Deutscher Flagge sind Seeschiffe mit Windantrieb unterwegs. Bereits seit 2010 fährt die »E-Ship 1« des Windenergieanlagenbauers

Enercon mit vier Flettner-Rotoren und nutzt so die kostenlose Kraft des Windes. Auf dieselbe Technik setzt auch die Reederei Rörd Braren mit ihrem 2020 gebauten Frachter »Annika Braren«. Dabei erzeugt die Drehung des zylinderförmigen Rotors eine Luftströmung, die das Schiff durch Druckunterschiede vorantreibt. Als unterstützender Antrieb senken Flettner-Rotoren so den Kraftstoffverbrauch des Schiffs. Weitere innovative Segelsysteme – riesige feste Profilsegel oder Lenkräder – sind Gegenstand der Forschung und weltweit auf einzelnen Schiffen auch schon in Betrieb. Als Zusatzantrieb hat die Windkraft wieder Potenzial, auch auf großen Handelsschiffen.

ATOMKRAFT: STRAHLENDE ZUKUNFT?

Ein weiteres Thema in der medialen Berichterstattung ist immer wieder die Atomkraft. Und doch deutet nichts darauf hin, dass es in absehbarer Zeit nuklear betriebene Handelsschiffe geben wird: Die derzeitig verfügbare Nuklear-technik hat ein Akzeptanzproblem und gilt als nicht sicher genug für den zivilen Bereich. Forschungsvorhaben für moderne, kleine und potenziell weniger unfallträchtige Mini-Reaktoren etwa auf Thorium-Flüssigsalz-Basis klingen zwar auf den ersten Blick verlockend, aber die Bau- und Betriebskosten würden nach heutigen Maßstäben jeden wirtschaftlichen Rahmen sprengen. Noch wichtiger ist: Technisch stecken diese modernen Nuklearantriebe noch in einer sehr frühen Entwicklungsphase. Und zwischen Theorie und Praxis liegen bekanntlich Welten.

ANREIZ SETZEN DURCH EMISSIONS-BEPREISUNG

Solange fossile Energie deutlich günstiger zu haben ist als grüne Alternativen, fehlt vielen Reedereien der Anreiz zum

Umstieg. Und solange nicht genügend umweltfreundliche Brennstoffe nachgefragt werden, wächst das weltweite Angebot zu langsam – das klassische »Henne-Ei-Problem«.

Der Markt allein wird's also nicht richten, die Politik ist gefordert. Mit dem »Nationalen Aktionsplan klimafreundliche Schifffahrt« (NAPS) unterstützt die Bundesregierung den Transformationsprozess hin zu grüner Schifffahrt. Auf europäischer Ebene hat die EU zur Verteuerung fossiler Brennstoffe die CO₂-Bepreisung im Rahmen ihres »European Green Deal« eingeführt. Das in anderen Branchen schon seit längerem etablierte europäische Emissions-Handelssystem EU-ETS ist in der Seeschifffahrt im Januar 2025 mit 70 Euro pro Tonne Kohlendioxid gestartet, der Preis variiert nun tagesaktuell an den CO₂-Börsen. Dieser markt-basierte Emissionshandel macht den Umstieg auf sparsame Antriebe für Reedereien wirtschaftlich interessant: Denn wer CO₂ erzeugt, muss dieses Recht durch Zertifikate-Kauf erwerben. Wer hingegen CO₂-frei unterwegs ist, kann seine Zertifikate verkaufen und so Geld verdienen. Auf weltweiter Ebene hat der Umweltausschuss der IMO im April 2025 bei MEPC 83 ein globales Maßnahmenpaket verabschiedet, das auch einen Bepreisungs-Mechanismus enthält.

Die Fortschritte auf dem Weg zur emissionsfreien Seeschifffahrt lassen sich also so zusammenfassen: Vieles ist technisch möglich, etliches hat sogar schon den Praxistest bestanden. Jeder Umbau und jeder Neubau eines Schiffs ist ein Schritt in Richtung Dekarbonisierung – und auch viele kleine Schritte führen zum Ziel.



Mit Wasserstoff-Einspritzsystem zum Windkraftwerk: die »Hydrocat 55«

HILFE IN SEELISCHER NOT



Titelfoto: Monico B. Pagobo Jr.

**WENN SEELEUTE HEIMWEH,
STRESS UND PSYCHISCHE KRISEN
ERLEBEN, FEHLEN IN DER FERNE
DIE FREUNDE UND VERTRAUTEN.
SEEMANNSMISSIONEN
SCHLIESSEN DIESE LÜCKE.**

Familienalltag, für manche Menschen klingt das Wort wahlweise langweilig oder anstrengend. Sie sehnen sich nach dem nächsten Urlaub, um ebendiesen Alltag hinter sich zu lassen. Wie vielschichtig so ein Familienalltag aber tatsächlich ist, macht sich selten bewusst, wer das Privileg hat, ihn zu haben. Seeleute haben dieses Privileg nicht.

Sie sind nicht da, wenn das Baby die ersten Schritte macht, wenn es Tränen zu trocknen oder beim Sportwettkampf anzufeuern gilt, sie fehlen am Frühstücks- und am Abendbrottisch, sie verpassen Geburtstage, Einschulungen und Feiern im Freundeskreis. Auf hoher See erfahren Seeleute von den Ereignissen zu Hause meist nur mit Zeitverzögerung, wenn überhaupt. Zwischendurch ans klingelnde Handy gehen, das ist an Bord nicht möglich. Außerdem liegen oft mehrere Zeitzonen zwischen dem Arbeitsplatz der Seeleute und ihrem Zuhause. Zeitzonen – und ganze Welten.

ALLEIN SEIN UND OFT EINSAM

So erfüllend die Seefahrt auch ist, so sehr sie Kontinente verbindet und den Horizont erweitert: Viele Seeleute leiden unter Einsamkeit und Heimweh. Das ist verständlich, denn selbst wer die Kollegen schätzt und mag: Das Schiff ist der Arbeitsplatz, und bei der Arbeit überlegt man sich dreimal, wem man private Dinge erzählt. Wer weiß, ob sie danach durch den Kollegenkreis zirkulieren oder sogar

direkt beim Arbeitgeber landen? Viele Seeleute behalten Sorgen, Ängste und vor allem psychische Probleme im Zweifelsfall deshalb lieber für sich. Das kann folgenschwer sein.

An Bord führen körperliche, geistige oder emotionale Überanstrengung häufig zu Müdigkeits- und Erschöpfungserscheinungen – in der Seefahrt als Fatigue bekannt. Unzureichender Schlaf, manchmal auch bedingt durch die Arbeitsbedingungen an Bord oder sorgenvolle Gedanken, kann eine Ursache sein. An Land gibt es bewährte Strategien, um neue Kraft zu tanken – seien es ein heißes Bad, ein Spaziergang durch den Park, ein Nickerchen, ein Gespräch mit Freunden, Hobbys und Sport. Auf dem Schiff fehlen die meisten dieser Ausgleichsmöglichkeiten. Hinzu kommen der ständige Lärm der Maschinen und die Vibration, die jede Zelle des Körpers erreicht und den Organismus unter Stress setzt.

STÄRKE VORTÄUSCHEN KOSTET KRAFT

Neben belastenden privaten und beruflichen Situationen können auf See auch extreme Ereignisse auf Seeleute einwirken: Kollisionen, Havarien, schwere Arbeitsunfälle, der Tod eines Kollegen, gefährliche Stürme, Überfälle und Piraterie oder auch die Rettung Geflüchteter aus Seenot. Auch wenn solche Zwischenfälle selten vorkommen: Anders als bei professionellen Rettern steht für Schiffsbesatzungen oft keine psychologische Nachbetreuung bereit. Manche Seeleute verstecken die Erschütterung über ihre Erlebnisse dann hinter Witzen oder Gleichgültigkeit. Was sich im Inneren abspielt, ist eine ganz andere Sache. Das kann doch einen Seemann nicht erschüttern, so lautet eine Redensart für schwierige Situationen. Die ehrliche Antwort ist: Doch, das kann es!

»Wenn zu viel von außen auf den Seemann einwirkt, dann ist irgendwann die Grenze seiner persönlichen Leistungs- und Belastungsfähigkeit überschritten und es kommt zu Fehlbeanspruchungen«, erklärt Florian Reise aus der Abteilung ISM/ILO. »Psychische Leiden äußern sich dann oft in körperlichen Symptomen. Das macht gerade an Bord die Diagnose sehr schwierig.« Florian Reise spricht aus eigener Erfahrung: Ehe er zur Dienststelle Schiffssicherheit kam, war der studierte Nautiker 25 Jahre lang für eine Reederei tätig, auf See und an Land. Seit 2018 unterstützt Florian Reise seine Abteilungskolleginnen und -kollegen dabei, dass die Arbeits- und Lebensbedingungen auf deutschgeflaggten Seeschiffen dem Seearbeitsgesetz entsprechen. Dass potenziell gesundheitsgefährdende Umstände erkannt und behoben werden. Und auch, dass Seeleute in schwierigen Situationen psychologische Unterstützung erhalten. Für Letzteres arbeitet die Dienststelle Schiffssicherheit eng mit den deutschen Seemannsmissionen zusammen.



Kathrin Saß und Florian Reise von der Dienststelle Schiffssicherheit:
Die Seeleute im Fokus!

DER MENSCH HINTER DER ARBEITSKRAFT

Auf dem Schiff sind Seeleute in erster Linie Arbeitskräfte. Sie wissen: Wenn sie ausfallen, müssen ihre Kollegen die Arbeit mitmachen. Das bietet wenig Raum, Schwäche zu zeigen.

Umso wichtiger ist es für Seeleute, als verlässliche Anlaufstellen die Seemannsmissionen zu haben. Dort werden sie als Menschen mit Bedürfnissen und Gefühlen gesehen, mit Ängsten und Zweifeln, mit Redebedarf. Die Mitarbeitenden fahren die Seeleute von den Schiffen zu den Seemannsheimen und Seemannsclubs, sie ermöglichen Telefonate nach Übersee, begleiten sie auf Ausflüge, ins Krankenhaus oder zum Einkaufen. Und wenn die Zeit zu knapp ist für einen Landgang, dann besuchen sie die Seeleute auch auf dem Schiff. Schon die Frage »Wie geht es Ihnen?« kann, mit ehrlicher Anteilnahme gestellt, viel bewirken. Die Mitarbeitenden in den Seemannsmissionen sprechen Englisch und oft noch weitere Sprachen, sie treffen jedes Jahr Tausende von Seeleuten. »Mit jemandem reden, dem man vertrauen kann und der die Branche von innen kennt: Das ist in Krisensituationen für Seeleute essenziell«, sagt Florian Reise. »Ebenso wie das Wissen: Mein Arbeitgeber wird nichts von dem erfahren, was ich in der Seemannsmission über mich preisgebe.«

Seeleuten das Gefühl von Heimat und Willkommensein in der ganzen Welt.



Ein Zuhause in der Ferne: Der Seemannsclub Duckdalben in Hamburg

Allein für die evangelische Deutsche Seemannsmission (DSM) arbeiten an ihren insgesamt 32 in- und ausländischen Standorten mehr als 700 Menschen; der Großteil von ihnen ehrenamtlich, zum Beispiel als »FSJlerinnen« oder »Bundesfreiwilligendienstler«.

Trotz ihrer konfessionellen Trägerschaft sind die Seemannsmissionen für Menschen jeder Glaubensrichtung offen. Der Hamburger Seemannsclub »Duckdalben« beispielsweise verfügt über einen großen »Raum der Stille« für alle Weltreligionen, den niemand unbeeindruckt verlässt.

Die Seelsorge – also das Bemühen darum, dass Menschen auch in Lebenskrisen Unterstützung finden – war von Anfang an eine Kernaufgabe der christlichen Seemannsmissionen. Heute werden für ähnliche Inhalte meistens eher weltliche Begriffe verwendet: Die Notwendigkeit von Krisenintervention und »Mental Health« ist ins Bewusstsein der Gesellschaft gerückt.

PSYCHISCHE GESUNDHEIT IN DER SEESCHIFFFAHRT

Bereits 2019 hat die Deutsche Seemannsmission als neuen Arbeitsschwerpunkt die Psychosoziale Notfallversorgung (PSNV) aus der Taufe gehoben. Dort können Reeder über eine Hotline geschulte Notfallhelfer anfordern, die Schiffsbesatzungen nach Trauma-Ereignissen psychologisch unterstützen. Eine 24/7-Hotline, an die sich in psychischen Krisen die Seeleute selbst wenden können, gab es in dieser Form bisher nicht.

Das hat sich geändert: In Zusammenarbeit mit der Deutschen Seemannsmission hat die Dienststelle Schiffssicherheit 2024 Aushänge und Infomaterial für deutschflaggige Schiffe entwickelt, die den Seeleuten auf einen Blick zei-



Eine ruhige Kugel schieben: An Bord wäre dieser Sport nicht spielbar

SEIT SECHS GENERATIONEN FÜR DIE SEELEUTE DA

Die erste deutsche Seemannsmission wurde 1891 in Hamburg gegründet, weitere Missionen im Inland und auch Ausland folgten. Heute gibt es in den deutschen Häfen insgesamt 20 Seemannsmissionen, darunter 18 evangelische und zwei katholische. Hinzu kommen Missionen in Afrika, Amerika, Asien und im europäischen Ausland. Sie schenken

gen, welche Ansprechpartner es in psychischen Notfällen gibt. Neben dem Chat dsm.care der Deutschen Seemannsmission wird auch das Angebot des maritimen Netzwerks ISWAN (International Seafarers' Welfare & Assistance Network) vorgestellt. »Wir möchten den Seeleuten verschiedene Möglichkeiten aufzeigen, wo sie in Krisenfällen Hilfe bekommen und ihnen selbst die Entscheidung lassen, auf welchem Wege sie Kontakt aufnehmen; ob sie beispielsweise am Telefon mit einem direkten Gegenüber sprechen oder lieben chatten möchten«, sagt Florian Reise.

Die Deutsche Seemannsmission baut ihre Angebote der Psychosozialen Notfallversorgung weiter aus. Das ist wichtig, denn der Bedarf dafür nimmt weiter zu.

BRAUCHEN SIE...

HILFE?

JEMANDEN ZUM REDEN?

PSYCHOLOGISCHE UNTERSTÜTZUNG?

24/7-HILFE-HOTLINE:
Greifen Sie zum Handy,
es gibt kein „zu früh“!

Deutsche Seemannsmission
Seefahrerhilfe e.V.

Gehen Sie auf www.dsm.care:

- Chat with a Chaplain
- Explore Stations: Finden Sie Seemannsmissionen in 33 Häfen weltweit, mit allen Kontaktdaten: DSM worldwide / DSM Germany

ISWAN SeafarerHelp

- Telefon: +44 (0)20 7323 2737
- E-Mail: help@seafarerhelp.org
- Live Chat: www.iswan.org.uk/seafarerhelp
- WhatsApp: +44 (0)7909 470732
- Facebook: facebook.com/seafarerhelp
- VK: vk.com/seafarerhelpclub

Jeder Kontakt wird vertraulich behandelt.
Die Beratung ist Reederei-unabhängig, qualifiziert, anonym und kostenlos.

DEUTSCHE FLAGGE

MEHR ÖFFENTLICHKEIT, BITTE!

Immer kleinere Besatzungen, kürzere Liegezeiten, weniger Zeit und Gelegenheit für Landgang – eine Trendwende ist noch nicht in Sicht. Zwar erkennt die Internationale Seeschiffahrtsorganisation Seeleute seit der Corona-Pandemie als systemrelevant an, doch in der Praxis hat das nur wenig verändert. Sie sind weiter unsichtbar, sowohl im übertragenen Sinne als auch ganz real. Selbst in großen Hafenstädten wie Hamburg oder Rostock gehören Seeleute schon seit langem nicht mehr zum Straßenbild dazu.

Und wer hat schon eine Ahnung vom Arbeitsalltag und den Lebensbedingungen an Bord der international fahrenden Handelsschiffe? Mit Glück einige der knapp 200.000 Menschen, die in der maritimen Industrie in Deutschland beschäftigt sind. Die anderen 83 Millionen Deutschen, die alleamt auf jederzeit gut gefüllte Ladenregale vertrauen, eher nicht. Das soll sich ändern. Eine weitere wichtige Aufgabe der Seemannsmissionen ist deshalb, Seeleute in die öffentliche Wahrnehmung zurückzubringen und dort für ihre Interessen zu kämpfen.

UND WER BEZAHLT DAS ALLES?

Die deutschen Seemannsmissionen finanzieren sich über Spenden, über Zuschüsse und in geringerem Umfang auch durch eigene Einnahmen wie etwa aus der Zimmervermietung. Zusätzlich erhalten sie seit 2015 Fördermittel aus dem Bundeshaushalt, Rechtsgrundlage dafür ist § 119 des Seearbeitsgesetzes. Seemannsmissionen in inländischen Häfen können jährlich insgesamt 1,5 Millionen Euro beantragen, die zu gleichen Teilen auf alle Seemannsmissionen aufgeteilt werden. Bei derzeit 20 inländischen Seemannsmissionen macht das pro Station aktuell 75.000 Euro pro Jahr. Weitere 1,5 Millionen Euro aus dem Bundeshaushalt erhält die Deutsche Seemannsmission e.V. für ihre derzeit 16 Stationen in ausländischen Häfen. Die Dienststelle Schiffssicherheit prüft die Förderanträge, erteilt die Auszahlungsbescheide und überwacht die angemessene Verwendung der Gelder.

»Im Seearbeitsgesetz ist definiert, welche Voraussetzungen Seeleute-Sozialeinrichtungen für eine Förderung erfüllen müssen«, sagt Diplom-Verwaltungswirtin Kathrin Saß aus der Abteilung ISM/ILO. »Die Wichtigste: Die Räume der Seemannsmissionen müssen diskriminierungsfrei und leicht zugänglich sein; Menschen aller Nationalitäten und Religionen müssen gleichermaßen willkommen sein. Weiterhin sollen Sozialbeiräte eingerichtet werden, um die Seemannsmission regional bei ihrer Arbeit zu beraten und zu unterstützen.« Neben den Vertretern hafenansässiger Organisationen wie Wasserschutzpolizei oder Lotsen gehört auch die Dienststelle Schiffssicherheit verschiedenen Sozialbeiräten an.

Für viele Seeleute ist ihr Beruf zugleich Berufung. Sie lieben ihn trotz der großen Anforderungen auf See – manchmal sogar gerade deshalb. Und doch kennt jeder einzelne Tage oder Situationen, in denen die Vertrauten in der Heimat fehlen und der Himmel auf den Kopf zu fallen droht. Egal, wann und wo das auch ist: Die Seemannsmissionen sind dann für sie da. »In der heutigen durchgetakteten Seeschiffahrt sind die Angebote der Seemannsmissionen wichtiger denn je«, bringt es Florian Reise auf den Punkt.



BEREIT FÜR DEN LOTSENTEST?

• MARITIME PSYCHOLOGIE •



DER BERUF DES SEELOTSEN ER-FORDERT PSYCHISCHE UND MENTALE STÄRKEN. BEIM EIGNUNGSTEST ZEIGT SICH, WER SIE HAT.

Auf hoher See reicht einem Kapitän keiner das Wasser. Sobald sich ein Schiff jedoch der Küste nähert, kommt es vor allem auf Revierwissen an: Wie ändern sich die Tiefenverhältnisse mit dem Tidenverlauf? Wo gibt es Hindernisse? Mit welchen Wind- und Strömungsverhältnissen ist zu rechnen? Seelotsen kennen alle Eigenheiten ihres Reviers, in vielen Gewässern ist ihre Beauftragung deshalb Pflicht. An Bord beraten die Lotsen den Kapitän und sein Bridge Team, wie sie das Schiff auch bei Schietwetter und viel Verkehr sicher zum Ziel bringen. Dafür müssen Lotsen mit ihren Fähigkeiten, ihrer Erfahrung und ihrem Wissen sozial kompetent auftreten, auch unter Stress ruhig bleiben und den Überblick behalten.

NEUE LOTSEN BRAUCHT DAS LAND

Die See- und Hafenlotsen in Deutschland sind in insgesamt neun Lotsenbrüderschaften organisiert. Ende 2023 waren es rund 800 aktive Seelotsen, viele von ihnen nähern sich bereits dem Rentenalter. In fast allen Lotsrevieren stellt sich immer drängender die Nachwuchsfrage.

Auch um den Kreis möglicher Bewerber zu vergrößern, wurden 2022 die Zugangsvoraussetzungen für den Lotsenberuf erweitert: Zuvor musste, wer Lotse oder Lotsin werden wollte, das Befähigungszeugnis NK (>Kapitänspatent<) besitzen und mindestens zwei Jahre in leitender nautischer Position zur See gefahren sein. Doch in Deutschland gibt es immer weniger Nautiker, die über ein ausgefahrenes Kapitänspatent verfügen. Und nicht alle gestandenen Kapitäne finden es reizvoll, im mittleren Lebensalter noch einmal in einem neuen Beruf samt umfangreicher Ausbildung ganz neu durchzustarten.

MARITIME PSYCHOLOGIE

Dank des geänderten Seelotsgesetzes können seit 2022 auch Berufseinsteiger den Karriereweg zum Seelotsen oder zur Seelotsin einschlagen. Vorausgesetzt, sie sind physisch und psychisch dazu in der Lage. Dies wird schon vor Beginn der Ausbildung geprüft.



Dr. Markus Neumann und Dietrich Grasshoff, Dipl.-Psychologen der Maritimen Psychologie

KÖRPERLICH UND GEISTIG ANSPRUCHSVOLL

Körperliche Fitness ist für Seelotsen unverzichtbar: Sie müssen bei Seegang, Nässe und Kälte vom Versetzbott auf das zu lotsende Schiff übersteigen, klettern dabei die oft meterhohe Lotsenleiter hinauf und hinunter oder müssen sich alternativ vom Hubschrauber abseilen und wieder hochziehen lassen. An Bord selbst wird es dann vor allem psychisch herausfordernd: Stundenlange Konzentration ist wichtig, oft auch nachts und am Wochenende, denn die Seelotsen haben eine 24/7-Einsatzbereitschaft. Die Lotsen müssen dann unter Zeitdruck Entscheidungen von oft großer Tragweite treffen und sie gegenüber der meist international besetzten Schiffsleitung klar vertreten. Zwar liegt die Verantwortung nach wie vor bei dem Kapitän oder Kapitänin, de facto führt aber der Lotse das Schiff durchs Revier. Dies erfordert hohe zwischenmenschliche Kompetenzen und ein starkes Mindset.

NEUE AUFGABEN FÜR DEN SEEÄRZTLICHEN DIENST

Wann ist jemand für den Seelotsenberuf geeignet? Mehr als zwei Jahrzehnte lang wurde diese Frage durch den German Pilot Test beantwortet. Die ihm zugrundliegende Seelotsenuntersuchungsverordnung formulierte die Anforderungen an künftige Seelotsen jedoch eher vage. Das änderte sich, als das in die Jahre gekommene Werk im Mai 2022 durch die Seelotseignungsverordnung (SeeLotsEigV) abgelöst wurde. Neuer Name, neuer Inhalt – und die Änderungen gehen weit über die üblichen Aktualisierungen der medizinischen Voraussetzungen hinaus:



Seelotsanwärterin beim Rollenspiel-Test: berufstypische Szenarien meistern



Analog zu den körperlichen Eignungsmerkmalen definiert die neue Verordnung nun auch psychologische Eignungsmerkmale für Seelotsen. Zur Frage: Verfügen die Bewerber und Bewerberinnen über die nötige körperliche Fitness? ist also die Frage: Verfügen sie über die nötigen psychologischen Merkmale? hinzugekommen. Konkret beschreibt die Verordnung, durch welche Testmethoden sich die psychologische Eignung feststellen lässt.

Der Seeärztliche Dienst der Dienststelle Schiffssicherheit ist für die Durchführung der psychologischen Eignungsdagnostik zuständig, auch dies steht in der neuen Verordnung. Also verstärkte sich der Seeärztliche Dienst um ein Psychologen-Team, das unter der Leitung des Diplom-Psychologen Dietrich Grasshoff den Fachbereich Maritime Psychologie aufbaute. Ein Kraftakt, wie sich herausstellte: »Die Vorbereitungen zu den psychologischen Eignungstests dauerten fast zwei Jahre«, erinnert sich Dietrich Grasshoff. »Mein Kollege Dr. Markus Neumann und ich mussten das Untersuchungskonzept von Grund auf neu erarbeiten. Und bis die extern entwickelte Software tat, was sie sollte, lagen nicht nur einmal die Nerven blank. Aber es hat geklappt! Im Februar 2023 konnten wir die ersten Bewerberinnen und Bewerber zu uns in die Maritime Psychologie nach Hamburg einladen.«

DIE PSYCHOLOGISCHE EIGNUNGSUNTERSUCHUNG

Die Tests sind umfangreich und erstrecken sich über zwei volle Tage. In dieser Zeit werden die Seelotsenbewerber und -bewerberinnen auf sechzehn psychologische Merkmale geprüft: acht Leistungsmerkmale sowie acht Merkmale zu Persönlichkeit und Verhalten. Alle sechzehn Kriterien wurden zuvor gemeinsam mit erfahrenen Seelotsen in sogenannten »Anforderungsanalysen« erarbeitet.

Der erste Testtag beginnt mit Herausforderungen am Rechner: In computerisierten Testverfahren werden Aspekte der räumlichen Orientierung getestet, außerdem das Merkvermögen, die Wahrnehmungsgeschwindigkeit, das logische Denken und die Problemwahrnehmung, das Hörverstehen sowie der Umgang mit Zahlen. Anschließend füllen die Bewerber umfangreiche Fragebögen zur Persönlichkeit und zu Verhaltensweisen aus. Die Antworten ermöglichen den Psychologen Rückschlüsse auf Zuverlässigkeit, Stressresistenz, Selbstsicherheit, Entscheidungsfindung, soziale Kompetenz, Leistungsmotivation, Selbstständigkeit und Koordinationsfähigkeit.



Bei Wind und Wetter: Auf zum nächsten Lots-Einsatz!

Nach kurzer Pause geht's mit einer computerisierten Arbeitsprobe weiter: Die Bewerberinnen und Bewerber absolvieren nun vereinfachte Simulationen, die der Lotsenarbeit nachempfunden sind. Im Fokus stehen dabei Aspekte der selektiven Aufmerksamkeit (»Kann ich mich auf einzelne wichtige Informationen konzentrieren, wenn gerade viel auf mich einprasselt?«), der simultanen Informationsverarbeitung (»Kann ich unter Zeitdruck mehreren Informationsquellen gleichzeitig folgen, oder entgeht mir dann die eine oder andere Info?«) und der Daueraufmerksamkeit (»Bin ich auch in reizarmen Situationen sofort aufmerksam und alert, wenn auf einmal etwas passiert?«).

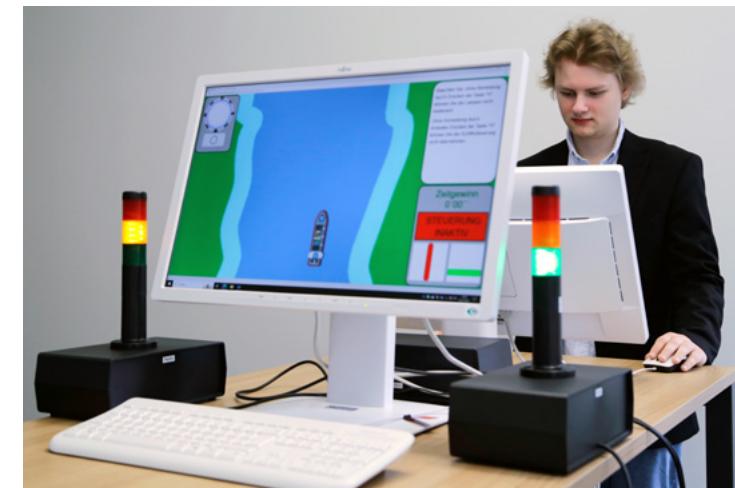
Nach etwa acht Stunden endet der erste Testtag. »Es ist schon ziemlich anstrengend, den ganzen Tag konzentriert Tests zu bearbeiten. So mancher Lotse, der das Verfahren 2022 in der Erprobungsphase kennengelernt hat, war froh, dass es so eine Untersuchung bei seiner Bewerbung noch nicht gegeben hatte«, sagt Dietrich Grasshoff.

AUS DER PRAXIS FÜR DIE PRAXIS

Den gesamten zweiten Untersuchungstag überarbeiten die Psychologen Seite an Seite mit Berufsinhabern – nämlich erfahrenen Seelotsen. Dies soll die Akzeptanz und Transparenz der praktischen Tests erhöhen. Schließlich geht's am zweiten Testtag auf enge Tuchfühlung mit dem Lotsberuf – eigentlich fehlt nur das Möwengeschrei... Der Tag beginnt mit Assessment-Center-Übungen, die Bewerber müssen im Rollenspiel berufsspezifische Situationen bewältigen. Ganz wie auf der echten Brücke herrscht im Raum dann nicht nur Wohlfühlstimmung.

Danach folgt ein etwa zweistündiges, vielschichtiges Interview, in dem es unter anderem um die berufliche Orientierung, um Erfahrungen und Interessen geht. Klingt nach

Zahlen, Daten, Fakten – doch auch hier stehen psychologische Beobachtungen im Vordergrund: Das Interview fördert Verhaltensweisen zutage, die einschätzen lassen, ob Stress-Erleben, soziale Kompetenz, Entscheidungsfindung oder Problemlösungsverhalten für die Ausbildung zum Lotsen angemessen ausgeprägt sind. Und weil in der internationalen Seeschifffahrt meist Englisch gesprochen wird, findet ein Teil des Interviews auf Englisch statt.



Seelotsanwärter beim Computertest: Alles im Griff auf dem Schiff?

Nun können die Bewerberinnen und Bewerber erstmal aufatmen und nach Hause fahren: Alle Tests sind geschafft!

SORGFÄLTIGE AUSWERTUNG

Für das Psychologen-Team beginnt jetzt der zweite Teil der Arbeit: Zusammen mit den anderen Mitgliedern der Eignungskommission – den Seelotsen – erarbeiten sie die Beurteilung der getesteten Bewerber. Der Beurteilung liegt ein Punktesystem zugrunde. Die Ergebnisse aller Untersuchungsverfahren werden dabei zu einem Zahlenwert, dem Zielerreichungsgrad (ZEG), zusammengefasst. Insgesamt können die Bewerber einen ZEG von maximal 100 erreichen. Ab einem ZEG von 55 gilt die Untersuchung als bestanden.

Innerhalb einer Woche erhalten die Bewerber und Bewerberinnen dann das Ergebnis: Bestanden oder nicht? Wer es nicht geschafft hat, darf den Test einmal wiederholen. Vor dem zweiten Anlauf muss mindestens ein Jahr Wartezeit liegen.

VIELVERSPRECHENDE TESTERGEBNISSE

Von den bis Ende 2025 getesteten 218 Personen haben knapp 80 Prozent die psychologische Eignungsuntersuchung bestanden und damit die Voraussetzung erfüllt, die Ausbildung zum Seelotsen beginnen zu dürfen. Je nach

beruflicher Vorerfahrung müssen die Anwärter dabei verschiedene »Lotsenausbildungs-Abschnitte« durchlaufen:

- LA 3-Bewerber verfügen über das Befähigungszeugnis »Kapitän NK« und sind mehrere Jahre in leitender Position zur See gefahren. Ihre Weiterbildung zum Seelotsen dauert zwölf Monate. Während dieser Zeit erlernen sie lotsspezifische Fähigkeiten in ihrem künftigen Revier.

- LA 2-Bewerber verfügen ebenfalls über das Befähigungszeugnis »Kapitän NK«, haben es jedoch noch nicht voll ausgefahren (erforderlich sind 720 Tage reine Fahrtzeit). Sie vertiefen in ihrem künftigen Revier daher zunächst sechs Monate lang ihre nautischen Fähigkeiten, ehe sie dort weitere zwölf Monate lang die lotsspezifischen Fähigkeiten erlernen.

- LA 1-Bewerber müssen zunächst eine nautische Ausbildung absolvieren, sodass sie das Befähigungszeugnis zum nautischen Wachoffizier (NWO) erhalten. Erst danach dürfen sie die Ausbildungsabschnitte im Revier beginnen. Ausbildungsbegleitend erwerben sie dann zusätzlich den akademischen Abschluss eines

»Master of Maritime Pilotage« an der kooperierenden Hochschule. Die meisten LA 1-Bewerber befinden sich bereits in einer nautischen Ausbildung; die Eignungsuntersuchung ist jedoch auch direkt nach dem Schulabschluss und schon mit 17 Jahren möglich.

Die Psychologen des Seeärztlichen Dienstes sehen es sehr positiv, dass die neue Verordnung auch Berufseinsteigern den Karriereweg zum Seelotsen öffnet. »Das passende psychologische Rüstzeug zusätzlich zu einer mehrjährigen spezialisierten Ausbildung ist eine große Chance, den Zugang zum Lotsenberuf zu erweitern«, sagt Dietrich Grasshoff. »In einigen psychologischen Anforderungen für die Lotstätigkeit haben jüngere Menschen sogar tendenziell größere Potenziale als ältere, wie unsere Testergebnisse und auch Studien zeigen. Außerhalb der Seefahrt ist man sich des Potenzials jüngerer Menschen – gerade auch in komplexen Ausbildungsberufen – längst bewusst.«

Viele Wege führen zum Beruf des Seelotsen: Für die deutschen Lotsenbrüderschaften und auch die maritime Wirtschaft sind das erfreuliche Aussichten.





• AUSRÜSTUNG: PRÜFUNG UND ZERTIFIZIERUNG •

GÜTESIEGEL FÜR BORDMITTEL



Titelfoto: Mike Tamayo

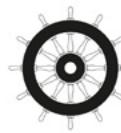
AUSRÜSTUNG: PRÜFUNG UND ZERTIFIZIERUNG

FEUERFEST, BELASTBAR, UMWELT-SICHER: SCHIFFSAUSRÜSTUNG MUSS STRENGE ANFORDERUNGEN ERFÜLLEN, EHE SIE AN BORD DARF

Bereit für ein bisschen Kopfkino? Dann Film ab: Ein Mann geht über Bord – und das Rettungsgerät klemmt fest. Im Maschinenraum bricht Feuer aus – und die trennende Tür steht kurz darauf in Flammen. Eine brennende Zigarette fällt auf den Sessel – und der Sitzbezug fängt Feuer. Auf hoher See sind solche Sachen Worst-Case-Szenarien. Denn da draußen ist die Besatzung auf sich allein gestellt, die rettende »112« ist oft tausende Seemeilen entfernt. Umso wichtiger, von Anfang an höchste Ansprüche an das an Bord verwendete Material zu stellen.

Und hier wendet sich die Geschichte zum Guten: »Wer sich auf Schiffen unter EU-Flagge umschaut, wird kein fest verbautes Teil sehen, das den vorgeschriebenen Brandtest nicht bestanden hat«, sagt John Martens. Er ist Schiffingenieur und seit 14 Jahren als Sachverständiger der Prüf- und Zertifizierungsstelle (PuZ) der Dienststelle Schiffssicherheit für die Zulassung von Schiffsausrüstung und für die Qualifizierung von deren Herstellern zuständig.

Die europäische Schiffsausrüstungs-Richtlinie – kurz: MED für Maritime Equipment Directive – legt in Verbindung mit der entsprechenden Durchführungsverordnung fest, welche Vorschriften und Zulassungsverfahren Gegenstände erfüllen müssen, damit sie auf europäischen Handelsschiffen eingesetzt werden dürfen. Unterm Strich dient dies dem Abbau von Bürokratie: Denn durch den einheitlichen EU-Standard sind nationale Produktpfungen überflüssig. Der Handel mit Schiffsausrüstung ist innerhalb der EU einfach und ohne Einschränkungen möglich. Alle zugelassenen Ausrüstungsgegenstände lassen sich an der Steuerrad-Kennzeichnung erkennen – dem Gütezeichen für zugelassene Schiffsausrüstung nach der MED.



INTERNATIONALE PRÜFVORGABEN

Die MED gilt für viele Gegenstände an Bord. Doch Rettungsmittel, Türen, Lackfarben – um nur ein paar Beispiele zu nennen – müssen auf einem Schiff völlig unterschiedliche Aufgaben erfüllen. Deshalb unterscheiden sich auch die Ansprüche an ihre Beschaffenheit. Dies wiederum führt zu unterschiedlichen Prüfvorgaben. Wichtige Bereiche der Produktzulassungen für Seeschiffe sind »Rettungsmittel«, »Verhütung der Meeresverschmutzung«, »Brandschutz« und »Navigationsausrüstung«. Und so unterschiedlich die Bereiche sind, eines verbindet sie alle: Die Produktprüfungen richten sich durchweg nach internationalen Vorgaben, allem voran nach den Übereinkommen zur Schiffssicher-

heit (SOLAS) und zum Meeresumweltschutz (MARPOL). Eine Prüf- und Zertifizierungsstelle für Schiffsausrüstung muss also über breit gefächerte Expertise verfügen. Bei den Sachverständigen der Dienststelle Schiffssicherheit ist sie reichlich vorhanden.



John Martens ist Sachverständiger für den Bereich Prüfung und Zertifizierung bei der Dienststelle Schiffssicherheit

DER WEG ZUM STEUERRAD-KENNZEICHEN

Die Prüf- und Zertifizierungsstelle wird nicht von sich aus tätig – sie muss zuvor von den Herstellern beauftragt werden. Diese haben in der Regel die Wahl zwischen verschiedenen zugelassenen Anbietern. Der übliche Weg ist so: Möchte ein Hersteller sein Produkt für den Einsatz auf Seeschiffen zulassen, führt der erste Blick auf die EU-Webseite eur-lex.europa.eu und dort zur aktuellen Durchführungsverordnung (DVO) der Europäischen Schiffsausrüstungs-Richtlinie 2014/90/EU. Auf derzeit 308 Seiten listet die DVO in sämtlichen EU-Sprachen die Prüf- und Zertifizierungsvorgaben für die einzelnen Produktkategorien auf. Außerdem lässt sich ermitteln, wer für die Prüfung und Zertifizierung eines speziellen Produkts zugelassen ist. Das dürfen nämlich nur besonders qualifizierte Einrichtungen – die sogenannten »notifizierten Stellen«. Derzeit gibt es 43 notifizierte Stellen in der EU, acht von ihnen in Deutschland. Eine davon ist die Prüf- und Zertifizierungsstelle (PuZ) der Dienststelle Schiffssicherheit in Hamburg.

DAMIT ERNSTFÄLLE GUT AUSGEHEN

Die PuZ der Schiffssicherheitsbehörde ist auf die drei großen Bereiche »Brandschutz«, »Rettungsmittel«, »Meeresumweltschutz« spezialisiert. Ihr Angebot wird von den Herstellern gut angenommen: Ende 2023 konnte die PuZ fast 7.000 zugelassene Produkte von insgesamt 269 Herstellern und Produktionsstätten in ihrem Bestand verzeichnen. Hinzu kommen etwa 11.500 Produktzulassungen, deren Gültigkeit durch Zeitablauf inzwischen erloschen ist.

Im Laufe der Jahre hat sich der Schwerpunkt der PuZ dabei kontinuierlich verschoben, wie John Martens weiß: »Unsere Anfänge lagen im Bereich Rettungsmittel. Meist ging es darum, die Prototypen von Rettungsbooten und -inseln zu erproben, oder auch ganze Evakuierungssysteme. Inzwischen haben ungefähr 90 Prozent der Zulassungen mit dem Bereich Brandschutz zu tun.« Feuerlöscher, Schlauchsysteme und andere Anlagen zur aktiven Feuerbekämpfung an Bord gehören dazu. Außerdem Ausstattungsgegenstände wie Lacke, Türen oder Stoffe, die durch ihre Eigenschaften eine Brandausbreitung verhindern helfen. Unter allen vorstellbaren Ernstfällen wäre ein großes Feuer an Bord einer der schlimmsten.

FEUERPROBE IN DER BRANDKAMMER

Alle vorgeschriebenen Brandtests finden in den Brandkammern oder Testöfen von IMO-gelisteten Prüflaboren statt. Die Beauftragung erfolgt durch die Produkthersteller. Wer jetzt denkt: »Hier mit den Lacken, Stühlen, Türen und rein in die Flammen«, der unterschätzt die Komplexität der vorgeschriebenen Tests: Es gibt Öfen, die sind kaum einen Quadratmeter groß und andere, die sind zimmergroß. Auch die Temperaturen und Prüfsituationen lassen sich an jeden Bedarf anpassen. Wände werden samt Türen, Dichtungen und innenliegender Verkabelung beispielsweise bei 800° Celsius eine Stunde lang großflächig den Flammen ausgesetzt. Sie dürfen sich dabei nicht verbiegen und keine Hitze nach außen durchlassen. Etwaige entweichende Wärmestrahlung spürt man mit Watte auf: An langen Drähten befestigt, wird sie vor die Fugen gehalten. Ist die Luft dort zu heiß,



Türen beim Brandversuch: Feuer und Flamme für die Schiffssicherheit

beginnt die Watte zu brennen – und die Wand ist aus dem Rennen.

Zum Testen von Stoffen reicht ein kleinerer Ofen: Eine Probe des Stoffs wird senkrecht festgespannt, unten setzt man eine Flamme an und nur, wenn die nicht nach oben wandert, ist der Stoff geeignet für die Schifffahrt. Sessel, Kunstblumen oder Bücherregale werden nie im Ganzen in die Brandkammern gestellt. Alle Komponenten – und das sind durch Farben, Beschichtungen, Kleber oft sehr viele – müssen einzeln geprüft und zugelassen sein.

MODULARE ZERTIFIZIERUNG

Jede Zertifizierung setzt sich aus Modulen zusammen, die in einer bestimmten Kombination durchlaufen werden müssen. Der rote Faden bei allen Zulassungen: Im Normalfall benötigt jeder Ausrüstungsgegenstand zwei Zertifizierungen – nämlich eine für das eigentliche Produkt und eine weitere für die Qualitätssicherung. Die zweite Zertifizierung bestätigt, dass das Produktionssystem des Herstellers geeignet ist, Schiffsaurüstung in gleichbleibend hoher Qualität herzustellen. Auch dann noch, wenn die Zertifizierer schon lange wieder weg sind.

DIE PFLICHTEN DES HERSTELLERS

Nach erfolgreicher Zertifizierung muss der Hersteller sein Produkt mit dem Steuerrad-Symbol kennzeichnen. Außerdem ist er verpflichtet, für jedes zertifizierte Produkt eine EU-Konformitätserklärung nach der MED auszustellen – die sogenannte DoC (Declaration of Conformity). Der Grund für die DoC-Pflicht: Die PuZ bestätigt mit ihren Zulassungen nur, dass eine gleichbleibende Herstellungsqualität theoretisch möglich ist – nicht jedoch, dass der Hersteller die Qualitätsvorgaben auch praktisch erfüllt. Das kann nur er selbst wissen. Mit der EU-Konformitätserklärung bescheinigen Hersteller deshalb, dass ihr Produkt exakt nach den zugelassenen Bedingungen produziert wurde. Seit 2016 muss die DoC für jedes Produkt an Bord von Seeschiffen mitgeführt werden, entweder auf Papier oder digital.

JÄHRLICHE AUDITS AM PRODUKTIONSSORT

Produktzulassungen gelten normalerweise fünf Jahre, Zulassungen für Produktionsstätten drei Jahre. Bei den Produktionsstätten führen die Sachverständigen der Dienststelle Schiffssicherheit außerdem



Saubere Bordlösung: Diese Anlage reinigt das Küchenabwasser von Ölen und Fetten

jährlich Überwachungsaudits durch. Dabei prüfen sie, ob der Hersteller weiterhin nach den Zertifizierungs-Richtlinien arbeitet – ob die verkauften Produkte das Steuerrad-Kennzeichen also weiterhin berechtigt tragen. Die PuZ der Dienststelle Schiffssicherheit führt weltweit Produkt- und Anlagenprüfungen durch; in Düsseldorf genauso wie in Dubai.

Übrigens werden auch die Prüfer selbst turnusmäßig überprüft: In Deutschland ist das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) für die Überwachung der benannten Stellen zuständig.

SCHRITT HALTEN MIT DER TECHNISCHEM ENTWICKLUNG

Die Schiffsaurüstungs-Richtlinie MED ist kein statisches Dokument: Wenn sich die Technik weiterentwickelt, wird die MED angepasst. Technischer Fortschritt wirkt sich schließlich auch auf die Herstellung von Schiffsaurüstung aus. Die PuZ der Dienststelle Schiffssicherheit übernimmt neben der Zertifizierungsarbeit deshalb auch administrative Aufgaben: Ihre Fachleute bringen sich in EU-Gremien ein, um die Prüfprozesse und Konformitätsbewertungsverfahren auf dem neuesten Stand zu halten.

Eine aktuelle Herausforderung ist der zunehmende Einsatz von Künstlicher Intelligenz (KI) – denn wenn ein Produkt KI-Anteile aufweist, muss das modulare Zertifizierungssystem entsprechend erweitert werden. Was sich so rasch da hinsagen lässt, ist im Einzelfall jedoch diffizil. John Martens gibt ein Beispiel, um welche Dimensionen es beim KI-Einsatz gehen kann: »Eine Studie des Fraunhofer-Center für Maritime Logistik und Dienstleistungen befasst sich mit der >zielbasierten Standardisierung in der Prüfung und Zulassung intelligenter Entscheidungseinrichtungen von teilautonomen Überwasserfahrzeugen<. Und das ist nur ein besonders prägnantes Beispiel«, sagt er. »Hinter den Kulissen tut sich mit dem Einsatz von KI überall gerade unglaublich viel, im Großen wie im Kleinen.«

Gut also, dass die Fachleute der Prüf- und Zertifizierungsstelle tief drinstecken in ihren jeweiligen Themen – und aufgeschlossen sind für alles, was der technische Fortschritt künftig noch mit sich bringt.



WIR ALS ARBEITGEBER

Bei uns in der Dienststelle Schiffssicherheit arbeiten rund hundert Kolleginnen und Kollegen. Die meisten von uns überprüfen in den Häfen Seeschiffe unter deutscher und ausländischer Flagge – in Hamburg oder in den Außenstellen an der Nord- und Ostseeküste, von Wilhelmshaven bis nach Stralsund.

Wir möchten unser Team verstärken – und suchen regelmäßig weitere engagierte Besichtigerinnen und Besichtiger! Verfügen Sie über ein Kapitäns- oder Ingenieurspatent, waren oder sind Sie in leitender Position zur See gefahren? Dann erfüllen Sie bereits die wichtigste Voraussetzung für eine Besichtigerkarriere bei uns.

Darum zu uns!

Wir bieten:

- abwechslungsreiche Aufgaben im maritimen Umfeld,
- die Sicherheit einer Behörden-Festanstellung,
- kollegiales Miteinander und
- echte Familienfreundlichkeit.

Sie arbeiten weiterhin auf Seeschiffen, gehen auf die Brücke, kontrollieren den Maschinenraum – und sind dabei ganz nah dran am eigenen Zuhause.

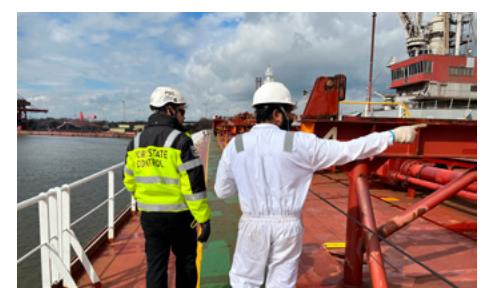
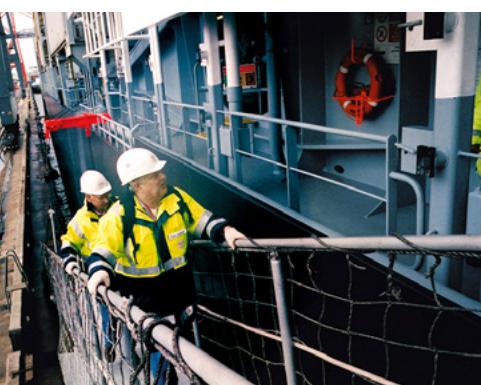
Nach Feierabend Freunde treffen? Kein Problem, Beruf und Privatleben lassen sich bei uns bestens vereinbaren.

Auch ohne Seefahrtzeit können Sie bei uns anheuern – zum Beispiel als Schiffbauer, Brandschutzexpertin, Juristin, Verwaltungsexperte oder Quereinsteigerin. Was vor allem zählt, ist Ihre Leidenschaft für die Seeschifffahrt. Wir freuen uns auf Sie!

Angeheuert – und dann?

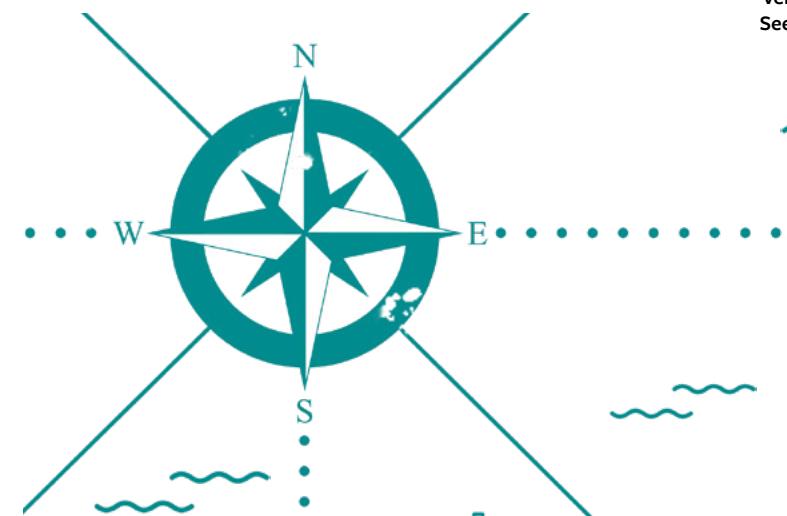
Besichtigerinnen und Besichtiger in den Bereichen Nautik und Maschine erhalten bei uns eine mehrmonatige intensive Fortbildung, ehe sie zum ersten Mal eigenverantwortlich ein Schiff kontrollieren. Außerdem bereiten wir Sie in allen Fachbereichen durch gut strukturierte Onboarding-Prozesse auf Ihre künftigen Aufgaben vor.

Beste Voraussetzungen für eine erfolgreiche Karriere im Dienst der Schiffssicherheit!



► **Willkommen an Bord!** Unsere aktuellen Stellenangebote finden Sie auf www.deutsche-flagge.de/de/karriere

UNSER NETZWERK



Verband Deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere (VDKS)

vertritt als Berufsverband die Interessen der deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU)

untersucht Schiffsunfälle und gibt Sicherheitsempfehlungen heraus

Deutscher Fischereiverband

vertritt die Interessen der deutschen Binnen- und Seefischer

Seeschiffsregister

sind die »Grundbücher« bei den Amtsgerichten für deutsche Seeschiffe

Bundesnetzagentur

ist für den Seefunk auf Seeschiffen zuständig

Verband Deutscher Reeder (VDR)

vertritt als Arbeitgeberverband der deutschen Seeschifffahrt die Interessen der Reeder

Bundeslotsenkammer (BLK)

vertritt die Interessen der deutschen Seelotsen und ist für uns Ansprechpartnerin für Fragen der Seelotseignung

Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO)

ist die Gesetzgeberin für die Sicherheit der internationalen Seeschifffahrt und für den Meeresschutz



Dienststelle Schiffssicherheit BG Verkehr

Zentrale Heuerstelle Hamburg (ZHH)

ist für uns Ansprechpartnerin für den Seefahrts-, Arbeits- und Ausbildungsmarkt

Deutsche Seemannsmission (DSM)

betreut mit ihren Mitgliedsvereinen Seeleute an 32 Stationen im In- und Ausland

Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS)

ist die zuständige Stelle für die Berufsbildung in der Seeschifffahrt und betreibt die Website www.machmeer.de, die wir inhaltlich und technisch unterstützen

Bundesministerium für Verkehr (BMV)

ist unsere Fachaufsicht in den Bereichen Schiffs- sicherheit und Meeresschutz

Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS)

ist unsere Fachaufsicht im Bereich Seearbeitsrecht

Wasserpolizeien (WSP)

arbeiten bei ihren Kontrollen der Seeschifffahrt eng mit uns zusammen

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)

ist zusammen mit uns Teil der deutschen Flaggenstaatverwaltung

Deutsche Marine

arbeitet mit ihrem Schiffahrtsmedizinischen Institut mit unserem Seeärztlichen Dienst zusammen

Havariekommando

unterstützen wir fachlich bei der Verletztenversorgung auf See

Klassifikationsgesellschaften

führen als »Schiffs-TÜV« Besichtigungen von Schiffen unter deutscher Flagge im Ausland durch

ver.di

vertritt als Gewerkschaft die Interessen der Seeleute

DARSTELLT IST EINE AUSWAHL UNSERER KONTAKTE.

VORTEILE DEUTSCHE FLAGGE

+ Top Qualität

Die Deutsche Flagge ist in den Flaggenstaaten-Rankings weit oben. Reedereien profitieren deshalb von selteneren Hafenstaatkontrollen.

+ Rundum-Kundenservice

24/7-Service-Team, umfassender Support, digitale Schiffszeugnisse: Unsere Fachleute stehen Reedereien und Seeleuten schnell und unkompliziert zur Seite.

+ Große Praxisnähe

Unsere Besichtiger sind jahrelang als Nautikerinnen oder Ingenieure zur See gefahren. Wer auf Ihr Schiff kommt, kennt die Herausforderungen aus eigener Erfahrung.

+ Kurze Wege

Unsere Fachleute sind schnell für ein persönliches Gespräch vor Ort. Mit über 220 deutschen Auslandsvertretungen bietet die Deutsche Flagge auch weltweit verlässliche Anlaufstellen, Sicherheit und Schutz.

+ Niedrige Kosten

Die Deutsche Flagge ist eine Non-Profit-Flagge: Nicht Profit ist das Ziel, sondern Qualität, die sich nach Möglichkeit selbst trägt. Bonus: 100 %-Förderung bei Steuern und Sozialabgaben.

+ Verlässlich rechtssicher

Klare Gesetze, eine transparent arbeitende Verwaltung und unabhängige Gerichte sorgen für Rechtssicherheit. Und: Unser Wort von heute hat auch morgen noch Bestand.

+ Weltweit hoch angesehen

Deutschland und die Deutsche Flagge genießen international ein hohes Ansehen – hilfreich unter anderem bei Hafenstaatkontrollen im Ausland.

+ Für Krisen gewappnet

Die Deutsche Flagge unterstützt Reedereien und Seeleute zuverlässig mit Rat und Tat. In guten wie in stürmischen Zeiten!

+ Nachhaltig für Seeleute

Faire Arbeitsbedingungen, exzellente Ausbildung, umfangreicher gesetzlicher Versicherungsschutz: Auf Seeschiffen unter Deutscher Flagge sind dies Selbstverständlichkeiten – zum Nutzen aller.

+ Innovationstreiber

Forschungszuschüsse, technische Innovationen, eine enge Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft: Die Deutsche Flagge unterstützt Reedereien beim Kurs auf die klimaneutrale Schifffahrt und ist offen für neue Ideen.



Deutsche Flagge und Ausbildung gehören zusammen: Mehr als 80 Prozent der in Deutschland anerkannten Ausbildungsschiffe fahren unter Deutscher Flagge



Innovativer Zusatzantrieb: Das unter Deutscher Flagge fahrende Frachtschiff »E-SHIP 1« spart durch Flettner-Rotoren bis zu 25 Prozent Treibstoff ein



Die Gesundheit im Blick: Der Seeärztliche Dienst sorgt auf Schiffen unter Deutscher Flagge für eine optimale medizinische Versorgung



Nachhaltig über die Nordsee: Der Elektrokatamaran »Frisia E-LK« wird als erstes Seeschiff unter Deutscher Flagge rein elektrisch angetrieben



Unser Einflaggungsmanagement berät Sie gerne zur Deutschen Flagge.
Kontaktdaten und weitere Infos finden Sie auf
Seite 13 sowie im Internet auf www.deutsche-flagge.de



**DIENSTSTELLE SCHIFFSSICHERHEIT
BG VERKEHR**

WWW.DEUTSCHE-FLAGGE.DE



Dienststelle Schiffssicherheit
BG Verkehr



DEUTSCHE
FLAGGE