



DNV unterstützt Vorstoß gegen Regelflut

## Ein „Schiffahrtsgesetzbuch“ könnte vieles vereinfachen



Foto: Kirk R. Williams

*Nicolai Woelki, DNV-Geschäftsführer und stellvertretender Vorsitzender, vertrat während der Podiumsdiskussion in Berlin den Standpunkt seines Vereins. Links Dr. Birgit Malecha-Nissen (SPD), rechts Ministerialdirektor Reinhard Klingen (MdB)*

Da für die internationale Seeschifffahrt inzwischen ein kaum noch überschaubares Regelwerk Anwendung findet, ist hier dringend eine Vereinfachung geboten. Zum Thema „Gesetze, Regeln und Verordnungen in der Schifffahrt - strangulieren wir uns?“ veranstaltete der Deutsche Nautische Verein e.V. am 29. November in Berlin seinen 21. Parlamentarischen Abend.

Im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) diskutierten Parlamentarier, Regierungsvertreter und Repräsentanten der Schifffahrt über Möglichkeiten, Schifffahrtsregelungen zu vereinfachen, zu ordnen und anwenderfreundlich zu formulieren. Der DNV-Beiratsvorsitzende Prof. Dr. Peter Ehlers stellte in seinem Vortrag heraus, dass ein einziger Paragraph für die Umsetzung von Regelungen und Gesetzen, wie beispielsweise „Alles, was die IMO und die Europäische Union beschlossen haben, muss beachtet werden“ den

deutschen rechtsstaatlichen Grundsätzen nicht genüge. Genauso verhalte es sich mit dem kurzen Satz „Wer Anforderungen nicht einhält, wird bestraft“. Ebenso, so Ehlers weiter, könnten unterschiedlich ausgelegte Generalklauseln zu Willkürentscheidungen führen. Er regte für den DNV außerdem an, das Seeverkehrsrecht „konkret darauf abzuklopfen, worauf verzichtet werden kann und was anders und besser geregelt werden kann“. Er verband dies mit der ganz konkreten Forderung: „Schafft endlich die Seeämter ab!“.

Spontane Zustimmung fand die Anregung von Reinhard Klingen, Leiter der Abteilung Wasserstraßen und Schifffahrt im BMVI, ein sogenanntes „Schifffahrtsgesetzbuch“, analog zum BGB oder Sozialgesetzbuch zu schaffen. Der DNV begrüßt diese Idee und werde sich daran beteiligen, so der DNV-Geschäftsführer und stellvertretende Vorsitzende Nicolai Woelki.

In der anschließenden Podiumsdiskussion wurde der Wunsch nach weniger Papier an Bord sowie eine verstärkte Nutzung durch die Digitalisierung deutlich.

*Der Deutsche Nautische Verein und die Redaktion POSITION wünschen allen Lesern und Freunden ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr*

**2017**

Nautischer Verein zu Bremen e.V.

## Beckmeyer rät: „Wir müssen unsere Vorteile ausspielen“



*Hoher maritimer Sachverstand beim neuen Vorstand des Nautischen Vereins zu Bremen e.V., der ausschließlich aus Nautikern besteht: Der Vorsitzende Kapitän Wilfried Meier-Hansen (Mitte) mit seinen Vorstandskollegen (von links) Kapitän Dennis Brand, Kapitän Nils-Volker Goebel, Kapitän Ralf Bussing und Kapitän Dirk Lüdersen*

Neue Mitglieder zu finden ist das Ziel des neu aufgestellten Vorstandes des Nautischen Vereins zu Bremen e.V. „Wir wollen als Verein eine Plattform für alle Kreise der maritimen Wirtschaft sein“, sagte der 1. Vorsitzende des Vereins, Kapitän Wilfried Meier-Hansen, in seiner Begrüßung zum Nautischen Essen 2016 am 18. November in Bremen.

So biete der NV in einer eigenen Vortragsreihe Themen an, die sich beispielsweise mit der Verkehrssicherheit auf Nord- und Ostsee, dem maritimen Umweltschutz oder LNG-Schiffsantrieben beschäftigt. „Es gibt einige Ideen, aber nicht genügend Leute, um diese umzusetzen“, beklagte Meier-Hansen. Daher bleibe es sein Ziel, neue Mitglieder zu werben, die Zeit und Lust hätten, den Vorstand zu unterstützen. In seinem Grußwort wies der Vorsitzende des Deutschen Nautischen Vereins (DNV), Frank Wessels, auf die Tätigkeit des DNV und seines Expertengremiums, dem Ständigen Fachausschuss, hin. Dieser hatte zum 35. Deutschen Seeschiffahrtstag in September in Kiel in drei Arbeitskreisen Empfehlungen zu aktuellen Fragen der maritimen Politik vorgelegt, von denen die des Arbeitskreises „Berufsbildung“ (Siehe POSITION 5/2016) besondere Aufmerksamkeit fand. „Wir müssen jetzt klären, wie hoch der Bedarf an nautischem Personal tatsächlich ist“, sagte Wessels.

In seiner Festrede ging Staatssekretär Uwe Beckmeyer, Maritimer Koordinator der Bundesregierung, auch auf die seit über acht Jahren andauernde Krise in der internationalen Seeschiffahrt ein. Diese leide massiv an Überkapazitäten, und die maritime Wirtschaft im Lande spüre wie kein anderer Industriezweig die Auswirkungen der Krise. „Es tut sich viel auf dem Markt. Die Großen schließen sich zusammen. Die Verunsicherung ist riesig groß“, sagte Beckmeyer. Deutschland könne den internationalen Markt nur sehr bedingt beein-

flussen. „Wir müssen unsere Vorteile ausspielen“, sagte der Politiker und nannte als Beispiele die gute Ausbildung deutscher Seeleute, die weit vorangeschrittene Technologie bei der Klimaentwicklung und die Chancen der Digitalisierung. Außerdem biete „Green Shipping“ erhebliche Innovationspotenziale.

Die Bundesregierung habe, so Beckmeyer weiter, zur Unterstützung der Wettbewerbsfähigkeit deutscher Reedereien „mit großen Bedenken mittelfristig die Schiffsbesetzungsverordnung geändert“. Das habe der Regierung die Kritik der Gewerkschaft eingebracht. Dieser Kritik hielt der Staatssekretär entgegen: „Wenn unsere Reedereien nicht wettbewerbsfähig bleiben, finden auch keine deutschen Seeleute Arbeit“. Bei der zehnten Nationalen Maritimen Konferenz 2017 in Hamburg werde die Informationstechnologie in der Schifffahrt das Zentrale Thema sein. Da ließen sich die Kosten um bis zu 40 Prozent senken, so Beckmeyer.

Die Kapitansrede des Abends hielt Kapitän Michael v. Gadow, der seine seemannische Laufbahn auf „Schulschiff Deutschland“ begann und beim Norddeutschen Lloyd, Bremen, bis zur Fusion mit der Hamburger Hapag fortsetzte. Heute ist er Sicherheitsberater und Gefahrgutbeauftragter für die Bereiche „Gefährliche Güter“ und „Terrorismusabwehr“.



*Gute Laune vor dem Essen: Der Festredner des Abends, Staatssekretär Uwe Beckmeyer (Mitte) und Wilfried Meier-Hansen (links) sowie der DNV-Vorsitzende Frank Wessels*

Fotos: Jan Mordhorst

Ständiger Fachausschuss im DNV

## Das unbemannte Schiff wird kommen



Die letzte diesjährige StFA-Sitzung wurde geleitet vom stellvertretenden Vorsitzenden und DNV-Geschäftsführer Nicolai Woelki (M). Rechts der DNV-Vorsitzende Frank Wesels, links der stellvertretende DNV-Vorsitzende Bernd Appel vom NV Brunsbüttel.

Das derzeit sehr emotional geführte Diskussionsthema „autonome Schifffahrt“ stand im Mittelpunkt der letzten diesjährigen Sitzung des Ständigen Fachausschusses (StFA) des DNV am 6. Dezember in Hamburg. Dort wurde beschlossen, das Thema im StFA begleitend aufzunehmen, nicht zuletzt, weil sich sowohl der Deutsche Verkehrsgerichtstag Ende Januar 2017 in Goslar, als auch die 10. Nationale Maritime Konferenz am 4. April 2017 in Hamburg im Rahmen des Hauptthemas „Digitalisierung in der Schifffahrt“ intensiv mit diesem Thema befassen werden. Allerdings warnt der DNV auch vor einer zu großen Fortschrittsgläubigkeit.

In einem Vortrag informierte Hans Albers, Mitglied des StFA und Beirats des DNV, über Hintergründe und Umsetzbarkeit eines automatisierten Schiffsbetriebes sowie über den Stand der Entwicklung. Er wies darauf hin, dass es Vollautomation bereits seit längerem bei Flugzeugen, neuerdings auch bei Autos gebe. Hier

habe es keinen Aufschrei gegeben, was daran liege, dass eine Automation des Schiffsbetriebes bis hin zu einem selbst fahrenden Schiff ohne Menschen an Bord selbstverständlich ganz andere Dimensionen erreichen und gegenwärtig noch kaum abschätzbare Folgen nach sich ziehen werde.

Albers berichtete, dass es auch in der Schifffahrt bereits weitgehend automatisierte Bereiche gebe, neben der automatischen Kollisions- und Strandungsvermeidung beispielsweise bei den in der Offshore-industrie und der Tiefseeforschung eingesetzten Unterwasserrobotern. Diese seien jedoch oftmals mit der Wasseroberfläche durch Kabel verbunden, die die Autonomie der Geräte wiederum beeinflussten. Bereits in den 1990er Jahren hätten Visionen existiert, nicht nur Schiffe, sondern auch Häfen ohne Menschen zu betreiben. Dies habe sich aber als unwirtschaftlich herausgestellt, weil alles doppelt vorhanden sein müsste (Redundanz) und außerdem die zu

verwendenden Materialien deutlich teurer seien. Derzeit erforsche man die Möglichkeiten an einem Bulkcarrier als Modellschiff, wobei es sich um eine Kombination aus autonomem und ferngesteuertem Schiffsbetrieb handle. Auch ein Container-Feederschiff, das ohne Besatzung

auf der Ostsee fahren könnte, sei Gegenstand derzeitiger Forschungen, so Albers. Selbstfahrende Hafenassistenzschlepper seien ebenfalls im Gespräch, die aber insofern überflüssig seien, weil ein vollautomatisiertes Seeschiff ohnehin autonom bis an die Kaikante fahren könne. Realistischer sei dagegen eine unbemannte Fähre, die derzeit in Norwegen umgesetzt werde. Sie solle im kommenden Jahr fertig sein und 2018 in den eingehenden Testbetrieb eintreten. Es existierten darüber hinaus bereits selbstfahrende Segelroboter, die allerdings alle unter vier Meter lang seien.

Große Unsicherheitsfaktoren, so berichtete Albers weiter, seien natürlich die Ladungsfürsorge besonders bei empfindlicher Ladung und die Maschinenaufsicht und -reparatur bei Notfällen. Ein völlig ungelöstes Problem stellt ein Brand an Bord eines unbemannten Schiffes dar. Geklärt werden müssten Fragen der Versicherung, der Haftung und der Vorschriften allgemein. Die rechtlichen Unklarheiten seien noch sehr groß, denn ein unbemanntes Schiff könne beispielsweise im Seenotfall nicht von der Besatzung aufgegeben werden, was das Bergungsrecht berühre. Was passiert nach einer Cyber-Attacke? Schließlich stelle sich auch die Frage des ethischen Umgangs mit dem Thema, denn mit dem Projekt unbemannte Schifffahrt gehe ein Abbau von Arbeitsplätzen einher womit der Beruf des Seemannes ausgehöhlt werde. Das befürchteten nicht nur die Gewerkschaften. Außerdem müsse man sich Gedanken darüber machen, wie autonome Schiffe gekennzeichnet werden müssten und als solche deutlich erkennbar seien.

Albers: „Die Entwicklung wird nicht mehr aufzuhalten sein. Die Frage ist, wie der Mensch damit umgeht und wann ein autonomes Schiff bezahlbar ist“. Bereits zuvor hatte Albers in einer früheren StFA-Sitzung seine Skepsis darüber geäußert, dass der autonome Schiffsbetrieb, wie bereits aus verschiedenen Quellen zu hören war, schon um das Jahr 2020 Wirklichkeit werden könnte.

### IMPRESSUM

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

© Deutscher Nautischer Verein  
Nachdruck unter Quellenangabe gestattet



Kpt. Hans Albers, Mitglied des StFA und des Beirats im DNV, beim Vortrag über Fortschritte bei der autonomen Schifffahrt