

Resolutionen des VDKS-Verbandstages 2011

Auf seinem Verbandstag am 25.06.2011 haben die Delegierten mit großem Engagement zu aktuellen Fragen der Seefahrt Stellung genommen.

Zu den Themen Piraterie, Maritimes Bündnis und Maritimer Umweltschutz wurden Arbeitsgruppen gebildet, die nach intensiver Diskussion folgende Resolutionen verabschiedet haben.

1. Piraterie

Der VDKS stellt mit großer Besorgnis fest, dass die Anzahl von Piratenangriffen in den letzten Monaten deutlich gestiegen ist und die somalischen Piraten ihre Aktivitäten mittlerweile auf den gesamten Indischen Ozean ausgeweitet haben. Dabei gehen die Piraten immer brutaler gegen die betroffenen Schiffsbesatzungen vor, so dass es bereits zu Todesfällen gekommen ist.

Durch die Ausweitung der Piratenaktivitäten auf den gesamten Indischen Ozean können die internationalen Marinestreitkräfte in ihrer gegenwärtigen Struktur nicht mehr einen ausreichenden Schutz für die Handelschiffahrt gewährleisten.

Die Erfahrungen der jüngsten Vergangenheit haben gezeigt, dass die Einhaltung der sog. „Best Management Practises“ und die Errichtung von sog. Zitadellen allein keinen ausreichenden Schutz gegen Piratenüberfälle bieten.

Der VDKS appelliert deshalb an die deutsche Regierung, in enger Zusammenarbeit mit der internationalen Staatengemeinschaft und ihren zuständigen Organisationen, den Schutz der Handelsschiffahrt schnellstmöglich zu intensivieren und hierbei auch den Einsatz von hochtechnischen bewaffneten „Boarding-Teams“ in Erwägung zu ziehen.

Nach Auswertung der jüngsten Erkenntnisse scheint diese Maßnahme z. Zt. am schnellsten einen wirkungsvollen Schutz zu gewährleisten.

Bis zur Umsetzung der notwendigen staatlichen Strukturen befürwortet der VDKS auch den befristeten Einsatz von privaten bewaffneten Sicherheitskräften, vorausgesetzt, diese erfüllen umfangreiche Auswahlkriterien und sind von den Versicherungen und Flaggenstaaten anerkannt.

Der Einsatz von privaten Sicherheitskräften an Bord muss strengen Handlungsrichtlinien unterliegen und darf ausschließlich der Verteidigung des Schiffes und seiner Besatzung dienen.

Ferner muss sichergestellt werden, dass der Kapitän die ausschließliche Entscheidungsgewalt über den Einsatz der privaten Sicherheitskräfte an Bord besitzt.

Der VDKS verlangt ferner eine rechtlich eindeutige und international verpflichtende Immunität für die Kapitäne von Handelsschiffen, welche zum Schutz ihrer Schiffe und Besatzungen unter gegebenen Umständen auch robuste Maßnahmen gegen Piraten anordnen.

2. Maritimes Bündnis

Der VDKS begrüßt die enge Zusammenarbeit von Arbeitgebern und Arbeitnehmern zum Erhalt des Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschiffahrt (Maritimes Bündnis).

Der VDKS erinnert die Bundesregierung an die Bedeutung der deutschen Seeleute für die gesamte maritime Wirtschaft und Verwaltung am Standort Deutschland.

Der VDKS fordert daher von der Bundesregierung

- die Beibehaltung der derzeitigen Fördermaßnahmen für die deutsche Seeschifffahrt.
- die Beibehaltung der derzeitigen Regelungen der Schiffsbesetzungsverordnung.

In Verbindung damit begrüßt der VDKS das Festhalten des VDR am Ausbildungswillen und an seinen Ausbildungsmaßnahmen.

Der VDKS erhält zunehmend Berichte, dass langjährig erfahrenen Ersten Offizieren die Beförderung zum Kapitän durch die Neueinstellung ausländischer Kapitäne verwehrt wird.

Von den Reedereien fordert der VDKS

- die Einhaltung der Zusagen über die Beschäftigung aller Absolventen deutscher Seefahrtsschulen.
- eine nachhaltige Personalentwicklung um nachwachsenden Offizieren die Beförderung bis zum Kapitän / Leiter der Maschinenanlage zu ermöglichen.

3. Maritimer Umweltschutz

1. Die AG anerkennt die Notwendigkeit, dass auch die Schifffahrt ihren Anteil an der Minderung des Klimaproblems beiträgt.
2. Die AG ist sich bewusst, dass Handlungsmöglichkeiten von Schiffsführungen und –besatzungen in hohem Maße abhängig sind von Entscheidungen auf Reedereiseite und im Rahmen von Charterverträgen.
3. Gleichwohl sollen Schiffsführungen und –besatzungen alle ihnen zur Verfügung stehenden Spielräume nutzen, um Energieeinsatz und CO₂-Ausstoß zum Nutzen des Gemeinwohls (Klimaschutz) ihrer Schiffe zu vermindern.
4. Insbesondere soll dies erfolgen durch Einfluss auf den Fahrbetrieb, wie Slow-Steaming, Geschwindigkeitsreduktion bei Schlechtwetter, Surfing auf Meeresströmungen sowie durch Ausschalten elektrischer Verbraucher wann immer möglich.
5. Die AG vermutet, dass 80% des fahrenden Personals sich ihrer Handlungsmöglichkeiten für den Klimaschutz nicht bewusst sind und dass adäquate Informationen nicht zur Verfügung stehen.
6. Der Verband wird deshalb gebeten, entsprechende Informationen (Artikel) in Schiff- und Hafen einzustellen.
7. Auf Seiten der IMO sind sowohl ein „Energy Efficiency Design Index“(EEDI) als auch ein „Ship Energy Efficiency Management Plan“ (SEEMP) und für das Monitoring ein „Energy Efficiency Operational Indicator“ (EEOI) in der Vorbereitung. Informationen und Diskussionen darüber sollten ebenfalls in Schiff und Hafen veröffentlicht werden.
8. Des Weiteren wird angeregt, Kontakte mit anderen nationalen Verbänden aufzunehmen und gemeinsame Aktionen zu verabreden.
9. Auch wird angeregt, Einfluss geltend zu machen, dass Klimaschutz und Emissionsminderung Teil der Ausbildungspläne der nautischen und technischen Ausbildungsstätten wird.
10. Die AG regt den Einsatz erneuerbarer Energien an, insbesondere Wasserstoff, welcher mittels Offshore-Windkraft in Nord- und Ostsee hergestellt wurde.
11. Von fahrenden Kollegen wird berichtet, dass über einigen Seegebieten trotz der Einführung von Schwefelemissionskontrollgebieten (SECAs), z.B. Kadettrinne, immer noch Schwefelwolken stehen. Die Einführung von Maßnahmen zur Minderung von Emissionen wird deshalb begrüßt.

12. Allerdings äußert die AG die Sorge, dass die Schwefelemissionskontrollgebiete (SECA) der Nord und Ostsee einseitig zu Wettbewerbsbeeinträchtigungen für die die Gebiete befahrenden Reedereien führen - mit entsprechenden Auswirkungen auf Arbeitsplätze an Bord.
13. Die AG ist der deshalb der Ansicht, dass SECA-Regelungen auf internationaler Ebene, vor allem durch die IMO getroffen werden müssen, zumindest aber auf Seiten der EU für alle europäischen Gewässer. Die AG regt an, politischen Einfluss geltend zu machen, Wettbewerbsverzerrungen dadurch zu beheben, dass alle europäischen Gewässer zu SECAs erklärt werden.