



E-maritime

European Harbour Masters'
View and Contribution



Content

- Development of „e-“
- Position/View
- Contribution
- Challenges



History of „e –“



„Neue Technologie nicht verhindern!“

Matthöfer: Hafen-Informationssystem Compass stärkt die Wirtschaft

Bei der Inbetriebnahme des neuen Hafen-Informationssystems Compass in Bremen hat Bundesforschungsminister Hans Matthöfer davor gewarnt, neue Technologien zu verhindern. „Ich halte das für gefährlich. Unsere Produkte würden in absehbarer Zeit ihre Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt verlieren“, sagte der Minister. Er sollte alles getan werden, betonte er weiter, die Leistungsfähigkeit der

Wirtschaft zu stärken. In der Umsetzung neuer Technologien in markttaugliche Güter sieht Matthöfer eine Möglichkeit, neue und zukunftssichere Arbeitsplätze zu schaffen. Er bezeichnete Compass als ein gutes Beispiel dafür, wie die mittelständische Wirtschaft den Erfordernissen der technischen Entwicklung begegnen könne. Es sei deshalb ein Demonstrationsmodell in die Bundesförderung mit einbezogen worden.

Compass, von Siemens entwickelt und jetzt in die Ableitung für „Computerorientierte Methode für die Planung von Ablaufsteuerung in Schiffen“. Das System, das erste seiner Art in der Welt, dient dem ständig zunehmenden Transportaufwand und transportökonomischen Informationsaustausch zwischen verschiedenen Unternehmen der Seefahrtwirtschaft und den Behörden. Es ist ein Projekt der „Datenbank Bremische Häfen“, der mehr als 100 Unternehmen angehören.

Der Senator für Häfen, Schifffahrt und Verkehr, Oswald Brückmann, verwies auf die besonderen geographische Lage der bremischen Häfen gegenüber großen Umschlagplätzen im Oden und im Wesen, was einen sehr harten Wettbewerb zur Folge habe. Die Einzugspunkte in Breitenburg, werden Bremen und Bremerhaven ständig von anderen Seefahrten ständig gesucht, schon aus diesem Grunde war und ist es erforderlich, immer schneller am Markt zu agieren und zu reagieren als die Konkurrenz. Das sei beim Container- und Lastverkehr einmündig gelungen, und das habe man mit der Einführung des Hafen-Informationssystems erreicht. Und in ganz besonderem Maße sei die Inbetriebnahme des Systems Compass ein Beweis dafür, Beweiskraft in diesem Unternehmen findet der Hafenautor vor allem die verbindliche Kooperation von über 100 Unternehmen aller Branchen und Größenordnungen der bremischen Seefahrtwirtschaft an einem gemeinsamen Objekt. Hier hätten die bremischen Unternehmen erneut bewiesen, daß sie trotz aller Konkurrenz zusammensteht, wenn es geht, die Leistungsfähigkeit der bremischen Häfen als Ganzes zu stärken.

Mit der Entwicklung dieses Systems sei Neuland betreten worden. Es werde, sagte Brückmann, Bremer gegenüber andere Seehäfen einen Wettbewerbsvorteil sichern.

zu erreichen es als folgerichtig, daß gerade die bremische Seefahrtwirtschaft sich dieses Datenmittlungs-systems bediene. Denn mit der schrittweisen Fortentwicklung des Transportsystemen habe der weltweite Informations- und Dokumentationsfluß nicht Schritt gehalten. Container-, Last- und Rollcontainer-Verkehr erforderten einen voll integrierten Ablauf. Andererseits seien sich die Seehäfen nicht im konventionellen Rückgabebereich vor Datenmittlungsprobleme gestellt. Als Beispiele nannte Brückmann die zunehmenden Verschiffungen von Großanlagen und die wachsenden Verteilungsfunktionen, insbesondere beim rassistischen

Stückgut. In diesem Zusammenhang sollte aber auch der Sicherheitsaspekt bei gefährlichen Gütern nicht vergessen werden.

Die Bundesbank-Bausparkasse Bremen, so betonte der Hafenautor, erarbeite Lösungen für die im modernen Hafenspeicher auftretenden Informations- und Dokumentationsprobleme. Damit leistet sie einen wertvollen Beitrag für die gesamte Verkehrswirtschaft. Zudem habe sie noch eine ganz spezielle Bedeutung für die bremischen Häfen. Ihre Struktur werde es ermöglichen nicht nur den Teil von der anderen Halbinsel, sondern auch die verschiedenen Sparten der Hafenwirtschaft erreicht werden und dadurch ein höheres Speicherniveau bestimme. Allerdings, stellte Brückmann fest, nicht und falls diese Gewerkestruktur auch mit der Qualität des Informationsaustausch unter den beteiligten Unternehmen. In dem Ausmaß, wie die Datenbank die Hindernisse an Informationsfluß abbauen könne, leistet sie auch einen entscheidenden Beitrag zur Erhaltung des vorwiegend mittelständischen Hafenverkehrs.



Dem Preußen-Prinzen geht es jetzt besser

Der am 15. Mai beim Verlassen von gepanzerten Mannschaftstransportwagen in der Schwertwälder Lütjens-Kaserne feierlich verabschiedete Prinz Louis Ferdinand von Preußen (50) befindet sich mit Ausbruch des Zentralkontaktes Bremen-Nord auf dem Wege der Besetzung. Ein Transporter läßt den Fahrsitz der Reserve vor fünf Wochen so leicht gegen ein zweites Fahrzeug drücken, daß das linke Bein des Prinzen völlig zerquetscht wurde. Er mußte schließlich amputiert werden. Der Zweite Weltkrieg wurde im Krankenhaus regelmäßig von seinen Angehörigen besucht. Wenn er die Klinik verlassen kann, steht noch nicht fest. Auf Anraten der Bundeswehr hat Prinz Louis Ferdinand seine Wohnstube bis Ende August verlängert. Damit erhält er weiterhin seinen Sold als Fahrsitz. Auch die Reisekosten werden bis zu diesem Zeitpunkt voll von der Bundeswehr übernommen.

Koschnick für fünf Tage nach London

Der Präsident des Senats, Bürgermeister Hans Koschnick, ist sich in der Zeit vom 27. Juni bis zum 1. Juli auf Einladung der britischen Regierung in London auf. Er wird Gespräche mit mehreren Regierungsmitgliedern, Gewerkschaftsführern, Vertretern der Industrie und Kommunalpolitikern führen.

6000 Bremer mehr bekommen Wohngeld

Die Zahl der Wohnungseigentümer in Bremen wird sich nach der Novellierung des Wohnungsgeldwesens, die am 1. 1. 1978 in Kraft tritt, um etwa 6000 erhöhen. Das geht aus einer Antwort des Senats auf eine Anfrage der SPD-Fraktion hervor. Im vergangenen Jahr erhielten in Zwei-Stufen-Staat 53 000 Haushalte — das sind knapp zwei Prozent — Wohnplatz. Die Mehrkosten für das Land werden nach der Gesetzesnovellierung etwa 58 Millionen Mark betragen. Bereits seit dem Sommermonat rechnen die Behörden mit einer steigenden Zahl von Anträgen. Die des Verfahrens für den Bürger zu beschleunigen, sollen die zuständigen Stellen sieben zusätzliche Arbeitskräfte zuweisen werden.

Bundesforschungsminister Hans Matthöfer hat die Druckkosten der Bremerische Häfen erfüllt. Rechts neben ihm Hafen- und Kommunikationsminister Oswald Brückmann.

24 June 1977

“New Technologies not to be prevented!”

Port Information System Compass strengthening economy

Brussels, e-maritime Conference, Capt. A.Mai

22-23 Nov., 2012



Development of „e –“

- Since early 1970`s investments into IT
 - Containerisation fostered investments
 - Business initiative
 - Government support
- EU wide Reporting Requirements (since 2002)
- Reporting Directive (2010)



Developments

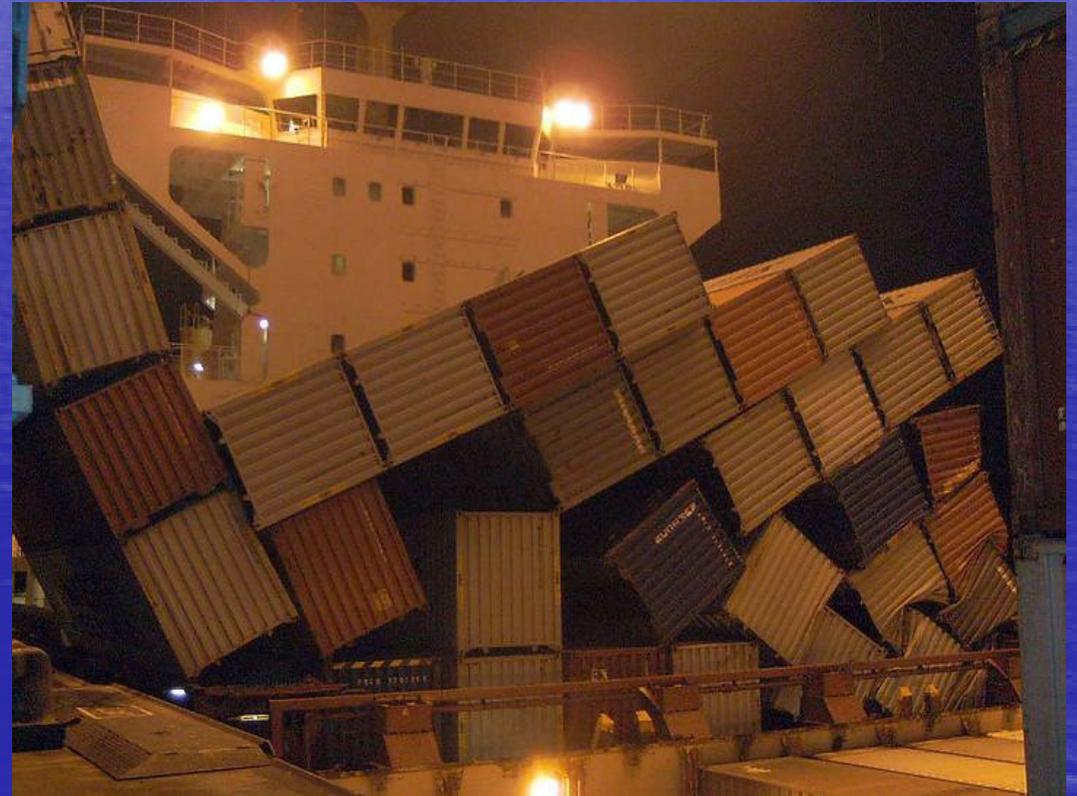
Several reporting requirements, but

- No harmonized standards
- No holistic approach
- No risk based approach



Position / View

- Governments to harmonize requirements
- Standard Message Formates development
- Phased approach
- Technical environment for ship/shore communication to be existent
- ICT is a support tool





EHMC's Contribution

22-23 Nov., 2012

Brussels, e-maritime
Conference, Capt. A. Mai



Port Entry Guide

www.harbourmaster.nl



- Industry-wide plea for reliable, accurate and easily accessible nautical port information
- Standard developed
- Accepted by UKHO

www.nauticalplatform.org



European
Nautical
••• Platform

Best practices in
nautical operations
from pilot station to berth



[Home](#) [Best Practices](#) [The Platform](#) [EU legislation](#) [Contact](#)

Welcome to the European Nautical Platform.

[Back](#) 

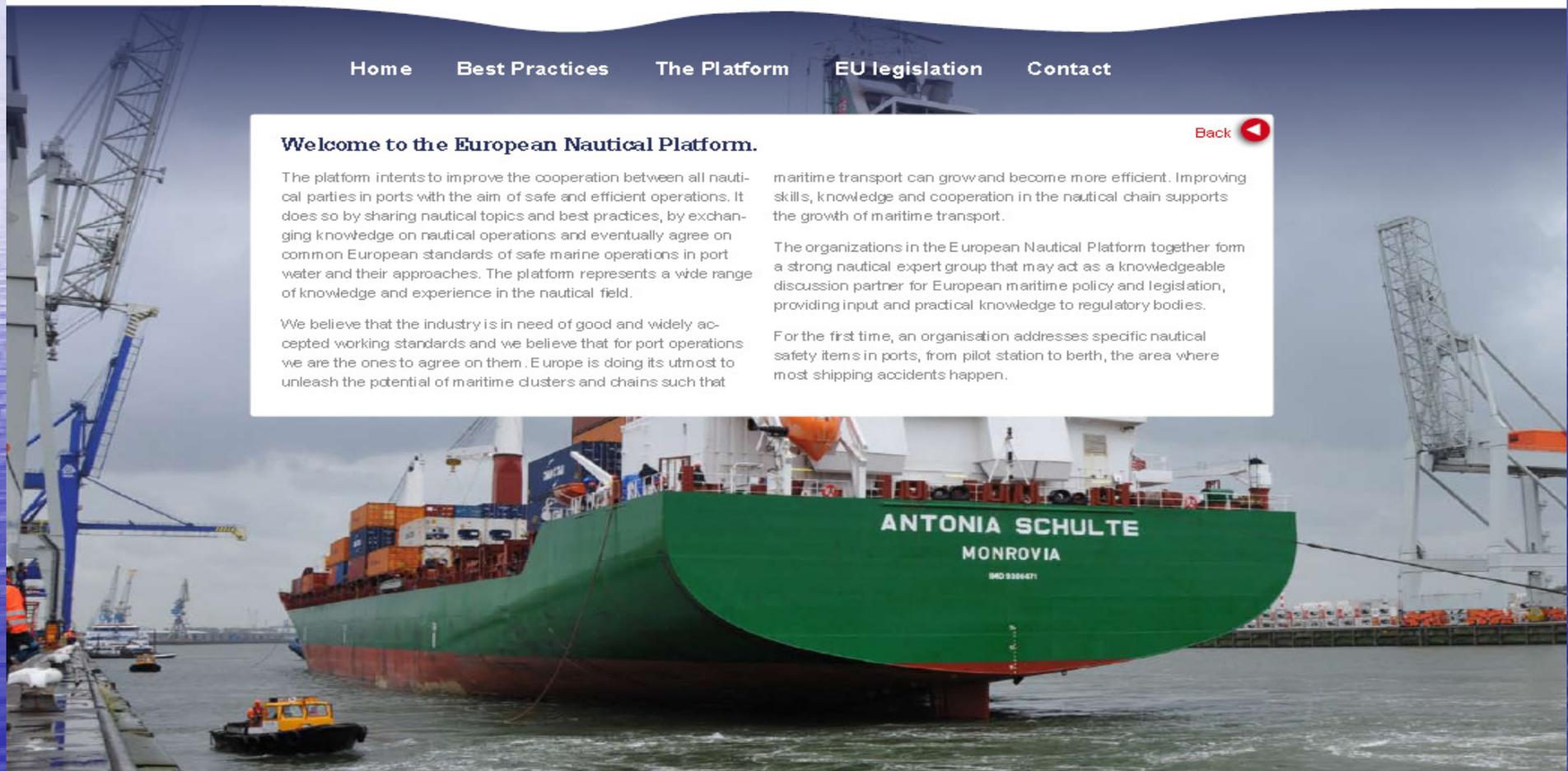
The platform intends to improve the cooperation between all nautical parties in ports with the aim of safe and efficient operations. It does so by sharing nautical topics and best practices, by exchanging knowledge on nautical operations and eventually agree on common European standards of safe marine operations in port water and their approaches. The platform represents a wide range of knowledge and experience in the nautical field.

We believe that the industry is in need of good and widely accepted working standards and we believe that for port operations we are the ones to agree on them. Europe is doing its utmost to unleash the potential of maritime clusters and chains such that

maritime transport can grow and become more efficient. Improving skills, knowledge and cooperation in the nautical chain supports the growth of maritime transport.

The organizations in the European Nautical Platform together form a strong nautical expert group that may act as a knowledgeable discussion partner for European maritime policy and legislation, providing input and practical knowledge to regulatory bodies.

For the first time, an organisation addresses specific nautical safety items in ports, from pilot station to berth, the area where most shipping accidents happen.





Challenges

The e-maritime initiative necessitates:



- Int. accepted functional framework
- Collaboration of all EU Directorates
- A clear legal framework for data protection and sharing
- Compliance with UN Conventions and IMO regulations

Steps towards an e-maritime environment



- Simplified and coherent legislation and administrative requirements
- Definition of business processes
- Overcoming 'Digital Divide'



"Problems cannot be solved at the same level of awareness that created them."

Albert Einstein