Verband Deutscher Reeder

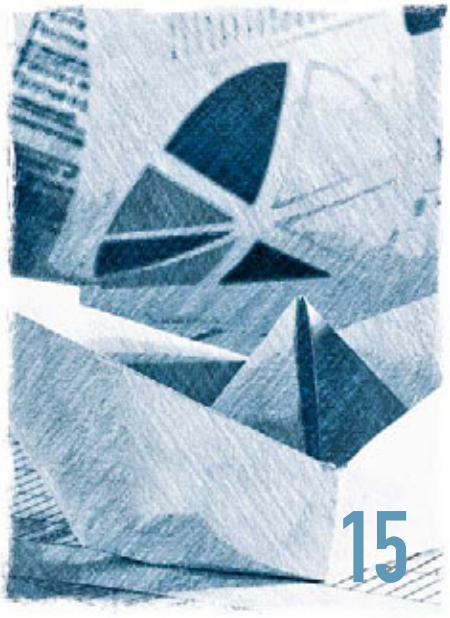
Jahresbericht 2011

Verband Deutscher Reeder

Jahresbericht 2011

Bericht des Präsidiums

Hamburg, im Mai 2012



VORWORT
Michael Behrendt 06

ÜBERBLICK 2011
Ralf Nagel 08

DAS GLOBALE UMFELD DER SCHIFFFAHRT
Teurer Treibstoff, steigender Welthandel 10

SCHIFFSFINANZIERUNG
Chancen durch Green Shipping 15

MARITIMES BÜNDNIS
Reeder eröffnen neue Bündnisqualität 18

EUROPÄISCHE FLAGGEN
Reeder bringen mehr Schiffe nach Europa 22

WEISSBUCH VERKEHR
Fahrplan zu wettbewerbsorientiertem Verkehrssystem 52

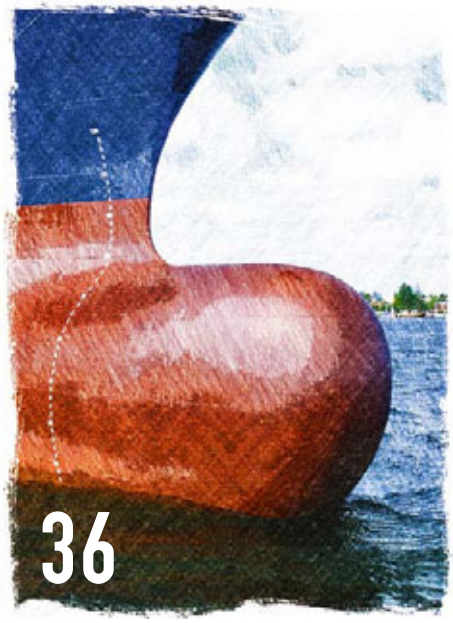
SANKTIONEN
Gravierende Folgen für die Schifffahrt 53

SCHWEFEL: ÜBERGANGSLÖSUNG GEFRAGT
Verkehrsverlagerung vermeiden 28

Klimapolitik erfolgreich
Durchbruch dank EEDI 30

OFFSHORE-WINDENERGIE
Reeder helfen bei Energiewende 32

LNG ALS SCHIFFSBRENNSTOFF
Gute Aussichten für Kurzstreckenverkehre 34



BALLASTWASSERBEHANDLUNG
30.000 Schiffe müssen umgerüstet werden 36

ILO: SOZIALE RECHTE FÜR SEELEUTE
Seearbeitsübereinkommen schon 2013 in Kraft? 38

STCW: MANILA-ÄNDERUNGEN
Umsetzung bis Ende 2016 abgeschlossen 39

PIRATERIE
Seeleute müssen besser geschützt werden 40

NATIONALES HAFENKONZEPT
„Ahrensburger Liste" zügig umsetzen 44

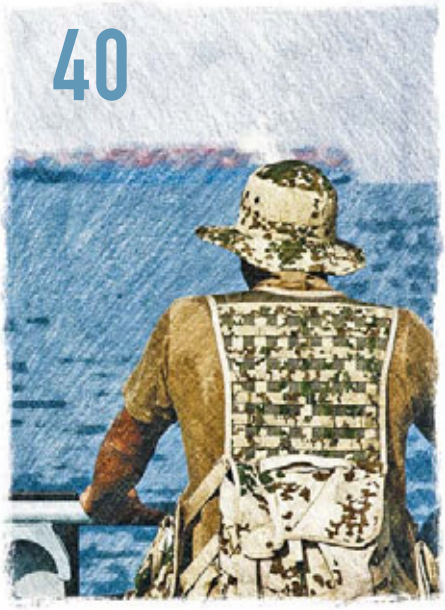
SEEHANDELSRECHT: KEIN ALLEINGANG
Bundesregierung verzichtet auf Alleingang 46

INTERNATIONALES SCHIFFFAHRTSRECHT
Haftungshöchstbeträge bleiben realistisch 49

ROTTERDAM-REGELN
Deutschland wartet ab 32

STEUERRECHT
Bedeutende europäische Entscheidungen 32

Zahlen und Fakten 56
Präsidium & Geschäftsführung 60
Verwaltungsrat & Kommissionen 60
Publikationen & Impressum 62



2011: Ein schwieriges Jahr

Stark gestiegene Treibstoffkosten, anhaltender Mangel an Fremdkapital, politische Umwälzungen und ein Tsunami sorgen für außerordentliche Herausforderungen.

Das Jahr 2011 stellte die deutschen Reeder vor enorme Herausforderungen. Nach der Krise in den Jahren 2008 und 2009 sowie dem überraschend schnellen Aufschwung 2010 entwickelte sich das vergangene Jahr unerwartet negativ. Hatte die Schifffahrt 2009 mit sinkenden Handelsvolumina als Folge einer Weltwirtschaftskrise zu kämpfen, prägten das zurückliegende Jahr vor allem stark gestiegene Treibstoffkosten, der anhaltende Mangel an Fremdkapital sowie ein unnötiger Ratenkampf um Marktanteile in der Containerschifffahrt. Von diesen Einflussfaktoren blieb praktisch kein Segment verschont, in manchen Bereichen war der Druck auf die Fracht- und Charterraten ruinös.

Neben diesen schifffahrtsspezifischen Herausforderungen wurde die maritime Wirtschaft 2011 in erheblichem Maß von exogenen Ereignissen beeinflusst. Hierzu gehörte vor allem der verheerende Tsunami, der Japans Norden im Frühjahr auf tragische Weise traf. Der dadurch ausgelöste Atomunfall im Kernkraftwerk von Fukushima hat auch unser Geschäft empfindlich gestört. An erster Stelle stand die große Sorge um die Gesundheit unserer Mitarbeiter und zum Teil langjähriger Geschäftspartner vor Ort. Außerdem beschäftigte viele Reedereien über Wochen die Frage, ob ihre Mannschaften und Schiffe Japans Norden sicher anlaufen konnten. Als Folge der doppelten Katastrophe kam in den betroffenen Landesteilen der bedeutenden Exportnation Japan nicht zuletzt der Warenaustausch über mehrere Monate praktisch zum Erliegen.

Zur gleichen Zeit setzte der „Arabische Frühling“ ein, der in der gesamten Region zwischen Marokko und Bahrain politische Veränderungen einleitete, die Experten zuvor für undenkbar gehalten hatten. Dies hat auch zu – hoffentlich nur vorübergehender – politischer Instabilität in diesem Wirtschaftsraum geführt und auch den Ölpreis dramatisch steigen lassen, was extreme, noch heute bestehende Belastungen für unser Geschäft bedeutete.

In Europa sorgte die Überschuldung einiger EU-Staaten für anhaltende konjunkturelle Unsicherheit und eine noch stärkere Zurückhaltung des Finanzsektors bei der Vergabe von Krediten – trotz niedriger Leitzinsen und ausreichend Liquidität in den Märkten. Dieses Problem trifft den Mittelstand, zu dem die deutschen Reedereien gehören, besonders hart.

Trotz aller Herausforderungen bleibt die Schifffahrt unverzichtbar für unsere globalisierte Welt. Über 90 Prozent des weltweiten Warenaustausches findet per Schiff statt. Die Globalisierung schreitet weiter voran, sodass die Schifffahrt auch künftig eine Wachstumsbranche bleiben wird. Alle wichtigen Forschungsinstitute sagen für die kommenden Jahre weiterhin ein Wachstum der Weltwirtschaft und des Welthandels voraus. Mit der Weltwirtschaft wird auch die Schifffahrt weiter wachsen.

Stärker als in manch anderem Jahr stand 2011 die maritime Politik im Fokus unserer Verbandsarbeit. Die Bundesregierung hatte Ende 2010 erklärt, dass das Maritime Bündnis nicht wie bisher fortgeführt werden könne. Die Fördermittel wurden seitens der Bundesregierung de facto auf ein Drittel der bisherigen Summe reduziert.

Gemeinsam mit unseren langjährigen Bündnispartnern konnten wir diese Entscheidung rückgängig machen und das Maritime Bündnis auf eine neue, stabilere Grundlage stellen. Das Maritime Bündnis hat dank der Initiative der deutschen Reeder und dank der Unterstützung durch die norddeutschen Länder, die Gewerkschaften und die Abgeordneten des Deutschen Bundestages wieder eine Zukunft.

Die deutschen Reeder haben sich in einer historischen Entscheidung auf ihrer Mitgliederversammlung 2011 deutlich zum Maritimen Bündnis bekannt. Die Reeder investieren zusätzlich 30 Millionen Euro jährlich, um die Weiter- und Ausbildung an Bord zu fördern. Vor allem Absolventen der Seefahrtschulen soll so der schnelle Einstieg in die Fahrzeit ermöglicht werden. Insbesondere mit Blick auf die immer noch schwierigen Rahmenbedingungen für viele Reedereien kommt es jetzt darauf an, gemeinsam die Arbeitsplätze der deutschen Seeleute zu sichern und die Ausbildung auf hohem Niveau zu halten. Wir haben seit der Einführung der Tonnagesteuer 1999 fast 40 Prozent mehr Arbeitsplätze an Land geschaffen, zudem knapp 30 Prozent mehr auf See und außerdem die Zahl der Ausbildungsplätze verdoppelt. Zum Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung gibt es keine Alternative.

Michael Behrendt
Vorsitzender
Verband Deutscher Reeder

Navigare necesse est

Schifffahrt ist das Herzstück der maritimen Wirtschaft in Deutschland. An ihr hängen mittelbar rund 400.000 Arbeitsplätze in allen Bundesländern.

Die maritime Wirtschaft in Deutschland beschäftigt insgesamt mehr als 400.000 Menschen in qualifizierten Berufen und setzt jährlich 85 Mrd. Euro um. Der Kern der maritimen Dienstleistungsindustrie ist die Seeschifffahrt. Sie beschäftigt 90.000 Menschen in Deutschland und weltweit, die Schifffahrtsunternehmen erlösen rund 25 Mrd. Euro jährlich. Die Reedereien investieren Milliarden in moderne Schiffe und deren Ausrüstung. Das schafft und sichert Arbeitsplätze in Deutschland ebenso wie die Investitionen an Land. Die Schifffahrt ist das Herzstück des maritimen Clusters. War die deutsche Handelsflotte noch 1999 im Mittelfeld der Weltliga der Schifffahrtsnationen, ist sie heute die drittgrößte und modernste der Welt. Eine beeindruckende Erfolgsgeschichte.

Ob es der maritimen Wirtschaft in Deutschland gut geht, ob sie weiterhin aus Deutschland heraus erfolgreich sein kann, hat Einfluss auf viele andere Wirtschaftszweige in der drittgrößten Wirtschaftsnation der Welt.

Die Perspektiven für die Handelsschifffahrt bleiben absehbar grundsätzlich gut. Die Weltwirtschaft wächst weiter, die Weltbevölkerung nimmt zu, neue Zentren für Produktion und Konsum entstehen weltweit. Und die deutschen Reeder sind überall auf der Welt mit ihren Dienstleistungen unterwegs. Es gilt, die Chancen dieser Entwicklung für Deutschland und aus dem Standort Deutschland heraus auch künftig global zu nutzen. Zugleich können wir durch die weitere Modernisierung unserer Handelsflotte und die Qualität unserer Dienstleistung einen wichtigen Beitrag zur ökologischen, sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung in der Welt leisten.

Trotz guter Perspektiven befinden sich aktuell zahlreiche Schifffahrtsunternehmen in Deutschland in einer sehr schwierigen, zum Teil existenzbedrohenden Situation. Und auch der

Schifffahrtsstandort Deutschland droht, seine Wettbewerbsfähigkeit schon im europäischen Vergleich zu schwächen.

Die Schifffahrtsbranche hat zurzeit mit dem zu kämpfen, was man in der Seefahrt eine „Kreuz-See“ nennen würde: enorme Wellen von vorne, von den Schifffahrtsmärkten, erzeugt durch den Kampf um Marktanteile der ganz großen Schifffahrtsunternehmen außerhalb Deutschlands. Raue See kommt auch von achtern durch die Veränderungen und Schwierigkeiten bei den Finanzierungspartnern der Unternehmen, also den Banken und Fondshäusern. Von der Steuerbordseite kommt eine anhaltende Debattenwelle um den gefährdeten Fortbestand des Maritimen Bündnisses in Deutschland, und backbords kündigen sich die Überprüfung der Beihilfeleitlinien für die Schifffahrt sowie regionale Klima- und Umweltregulierungen durch die EU in Brüssel an. Und als sei das nicht genug, bedrohen Piratenverbrecher im Indischen Ozean die Seeleute und die friedliche Handelsschifffahrt.

Wir wollen einen starken Schifffahrtsstandort Deutschland als Basis für die erfolgreichen Aktivitäten unserer Unternehmen. Dazu gehört auch eine starke deutsche Flagge. Sie wird jedoch nur stärker, wenn sie endlich Anschluss an die Wettbewerbsfähigkeit anderer europäischer Flaggen findet. Und Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt bleiben eine unverzichtbare Voraussetzung für das Gedeihen der gesamten maritimen Wirtschaft. Zu beiden Themen – der Wettbewerbsfähigkeit sowie der Beschäftigung und Ausbildung in Deutschland – haben die deutschen Reeder weitreichende Vorschläge mit der Bereitschaft zu noch mal gesteigertem Engagement gemacht.

Für die Arbeit des VDR sind all dies enorme Herausforderungen, denen wir durch Veränderungen in der Verbandsarbeit Rechnung tragen. Es gilt, den Belangen der Branche noch besseres Gehör und mehr Gewicht zu verschaffen, um gute Bedingungen für unsere Unternehmen am Standort Deutschland zu sichern. Deshalb sind wir in Berlin neu und in Brüssel seit einem Jahr erstmals präsent. Wir zeigen für die Branche dort und in den Medien Flagge.

Fundierte Sacharbeit ist die Grundlage für die wirksame Vertretung der Interessen unserer Mitgliedsunternehmen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des VDR arbeiten aktuell an rund 100 Sachthemen, fast alle mit nationalem und zugleich internationalem Bezug.

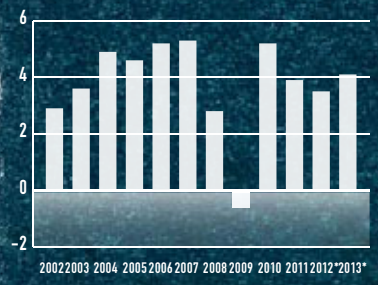
Der neue Jahresbericht zeigt Fortschritte in der Durchsetzung der Schifffahrtsinteressen und macht die Vielfalt und Tiefe der Tätigkeitsfelder für unsere Unternehmen deutlich.

Gorch Focks Diktum ist immer noch richtig: Navigare necesse est. Oder bezogen auf heute: Der Wirtschaftsstandort Deutschland braucht eine starke Handelsflotte.

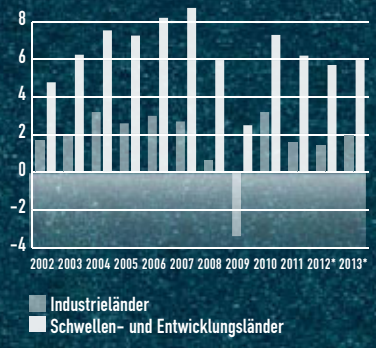
Ralf Nagel
Hauptgeschäftsführer
Verband Deutscher Reeder

WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

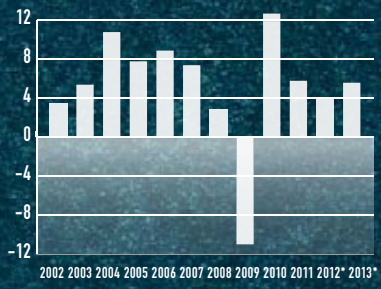
Reales Weltwirtschaftswachstum



Wachstum nach Ländern



Entwicklung des Welthandels

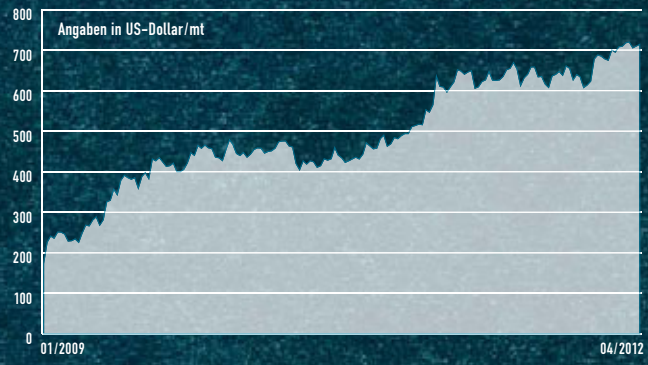


Quelle: IWF, World Economic Outlook, Januar 2012
*ab 2012 Prognose

Entwicklung des NewConTex

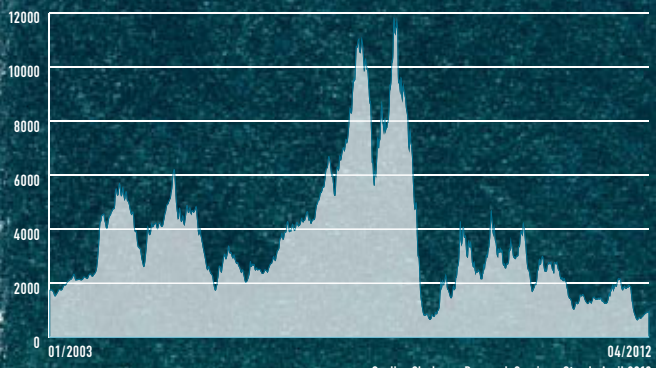
Quelle: © VHSS e.V., Stand: April 2012

Entwicklung Bunkerpreis (MFO) in Rotterdam



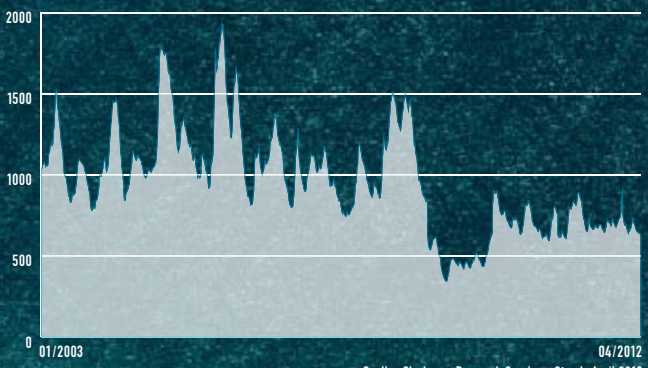
Quelle: Clarksons Research Services, Stand: April 2012

Entwicklung des Baltic Dry Index (BDI)



Quelle: Clarksons Research Services, Stand: April 2012

Entwicklung des Baltic Clean Tanker Index (BCTI)



Quelle: Clarksons Research Services, Stand: April 2012

Das globale Umfeld der Schifffahrt

Die Schifffahrt hängt entscheidend von der Entwicklung des Welthandels ab. Der Welthandel wächst trotz leichter Abschwächung stetig weiter. Getragen wird das Wachstum weiterhin von den Schwellen- und Entwicklungsländern.

Nach der kräftigen Erholung der Weltwirtschaft im Jahr 2010 setzte sich das globale Wachstum 2011 mit geringerer Dynamik fort. Maßgeblich für die leichte Abschwächung waren die Auswirkungen der Schuldenkrise in Europa, die zeitweise drohende Zahlungsunfähigkeit der USA, die Naturkatastrophen vorwiegend im asiatisch-pazifischen Raum sowie die politischen Umbrüche in Nordafrika. Zu diesem Schluss kommt der Internationale Währungsfonds (IWF) in der Frühjahrsprognose des „World Economic Outlook" vom April 2012. Insgesamt geben die Wirtschaftsforscher des IWF für die Weltwirtschaft im Jahr 2011 eine leicht abgebremste Expansion von ca. 3,9 Prozent verglichen mit 5,3 Prozent im Vorjahr an.

Getragen wurde das Wachstum von der Wirtschaft in den Schwellen- und Entwicklungsländern, die im Berichtsjahr mit einer Rate von 6,2 Prozent zugenommen hat, während für die Industrieländer ein Wachstum in Höhe von 1,6 Prozent errechnet wurde. Wachstumsmotoren waren erneut insbesondere China und Indien mit Wachstumsraten von 9,2 Prozent bzw. 7,2 Prozent.

Infolgedessen nahm der für die Seeschifffahrt wichtige globale Handel 2011 um 5,8 Prozent und damit um 7,1 Prozentpunkte weniger als im Vorjahr zu.

Die Ökonomen des IWF gehen davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft 2012 weiter verlangsamen wird. Die bereits bekannten Risikofaktoren wie beispielsweise die Schuldenkrise in Europa, das Budgetdefizit der USA sowie das sich abschwächende Wachstum in China werden sich auch im laufenden Jahr auf die wirtschaftliche Entwicklung auswirken. Hier gehen die Experten des IWF von der Zunahme der globalen Wirtschaftsleistung von lediglich noch 3,5 Prozent aus. Der Welthandel soll immerhin noch um 4,0 Prozent zulegen.

CONTAINERSCHIFFFAHRT

Die Containerschifffahrt war 2011 durch erhebliche Überkapazitäten sowie marktanteilsorientiertes Verhalten einiger Linienreedereien geprägt. Die Erholung der Branche nach der Krise im Jahre 2008/09 konnte im Jahr 2011 nicht fortgesetzt werden. Stattdessen führte der ruinöse Wettbewerb einiger Marktteilnehmer zu einer erneut wirtschaftlich schwierigen Situation. Zusätzlich führte der Zulauf von Großschiffen in den Europa-Asien-Verkehren zu einer drastischen Reduzierung der Frachtraten von bis zu 60 Prozent im Spotbereich und wirkte sich durch Kaskadeneffekte belastend auf weitere Fahrtgebiete aus. Zudem waren im Berichtszeitraum die um ca. 40 Prozent im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Durchschnittskosten für Treibstoffmittel eine große Belastung für die Reeder. Davon unabhängig entwickelte sich die Nachfrage nach Containertransportleistungen weltweit konjunkturbedingt 2011 mit ca. 7 Prozent etwas schwächer als im Vorjahr.

Die Entwicklungen in der Linienschifffahrt beeinflussten auch die Chartermärkte. Der Zeitchartermarkt ist nach einer Erholungsphase von März 2010 bis März 2011 erneut in eine schwere Krise geraten. Im Ergebnis fielen die Charterraten für alle Größenklassen auf vierstellige Werte. Damit liegen diese auf Betriebskostenniveau oder sogar darunter. Auch der NewContex, der die verschiedenen Schiffsgrößenklassen zusammenfasst, hat sich der Talsohle von 2009 angenähert. Insgesamt sahen sich die Charterreedereien erheblichem Druck von Seiten der Linienreeder ausgesetzt, sich in Bezug auf Charterdauer sowie bei den Raten flexibel zu zeigen.

Hinzu kommen die negativen Signale aus dem Bereich Schiffsbetriebskosten, wobei sich diese je nach Unternehmen uneinheitlich entwickelt haben. Die Einschätzungen variieren zwischen stabilen und steigenden Kosten gegenüber dem Vorjahresniveau. So zogen zum Beispiel im Bereich der Schmierstoffe, Ersatzteile sowie bei der Überwachung, Wartung und den Reparaturen von Schiffssicherheitseinrichtungen aufgrund von Monopolstellungen der Anbieter die Preise wieder an. Voraussichtlich werden auch die Personalkosten bei einer Verknappung des Schiffsführungspersonals im kommenden Jahr wieder →

→ steigen. Belastend wirkten auch die hohen Finanzierungskosten der Banken, wobei sich diese insgesamt noch sehr restriktiv bei der Kreditvergabe zeigen.

Abhängig von den einzelnen Größenklassen hat sich der Container-Zeitchartermarkt folgendermaßen entwickelt:

- **400–900 TEU –** Die Märkte für die klassischen Feedereinheiten bis 1.000 TEU haben sich 2011 nicht erholen können. Die Entwicklung zu geringeren Abfahrtssequenzen und größeren Schiffen, angetrieben durch hohe Bunkerpreise, beeinflussen die Beschäftigung in dieser Klasse negativ, obwohl die Ladungsmengen auch im Berichtsjahr zugelegt haben. Einheiten bis 700 TEU waren lediglich kurzfristig und zu unauskömmlichen Raten beschäftigt. Schiffe bis 900 TEU erzielten Chartern von ca. 6.000 USD pro Tag. Verschärft wird der Trend zu Schiffen der Klasse 1.000 TEU+ durch die Konsolidierung auf dem europäischen Feedermarkt sowie den Trend einiger Überseecarrier, ihre Dienste auf klassische Feederhäfen zu erweitern. Die finanzielle Lage bleibt daher weiterhin stark angespannt. Zusammen mit den Hindernissen der Eigenkapitalbeschaffung sind Kapitaldienst und notwendige Investitionen kaum möglich.

- **1.000–4.000 TEU –** Die Charterraten der Containerschiffe bis 4.000 TEU erlebten im Berichtsjahr eine Achterbahnfahrt. Wurden Anfang des Jahres für ein 1.000-TEU-Schiff noch um die 7.000 USD pro Tag bzw. für ein 1.600-TEU-Schiff noch um die 8.750 USD pro Tag oder für ein 2.500-TEU-Schiff 13.000 USD pro Tag bezahlt, so wurden im März 2012 für ein 1.000-TEU-Schiff 5.000 USD pro Tag für bis zu sechs Monate bzw. für ein 1.600-TEU-Schiff 6.250 USD pro Tag für bis zu drei bis sechs Monate oder für ein 2.500-TEU-Schiff ca. 7.100 USD pro Tag für eine Beschäftigung von zwei bis sechs Monaten erzielt. Die 3.500-TEU-Klasse ohne Krane verzeichnete im Jahr 2011 ebenfalls einen negativen Verlauf mit nachlassender Nachfrage. Während diese Einheiten zum Jahresanfang ca. 16.000 USD pro Tag für eine Beschäftigung von zwölf Monaten verbuchten, konnten Ende des Jahres 2011 Abschlüsse in Höhe von 6.750 – 7.000 USD pro Tag für bis zu sechs Monate erreicht werden. Schiffe mit einer Stellplatzkapazität um 4.000 TEU verzeichneten einen parallelen Verlauf und liegen aktuell (im März 2012) bei 8.000 USD für eine Beschäftigung von drei bis sechs Monate.

Der Druck auf die Frachtraten zwang die Linienreeder, ihre Dienste zu konsolidieren, was insbesondere bei den Charterreedereien zu einem deutlichen Anstieg der beschäftigungslosen Tonnage führte. War im Juni mit 60 Schiffen noch ein Tiefstand bei den aufliegenden Einheiten zu vermelden, so betrug der Wert Ende des Berichtsjahres ca. 250 Frachter mit ca. 600.000 TEU, entsprechend knapp 4 Prozent der Gesamtkapazitäten der Weltcontainerschiffsflotte. Von den Aufliegern waren mit 53 Prozent insbesondere kleinere Größenklassen bis 2.000 TEU betroffen.

Obgleich zum Jahreswechsel 2011/12 im Gegensatz zu den Vorjahren lediglich 28 Prozent der in Fahrt befindlichen Tonnage in Bau und Auftrag waren, gehen die Marktteilnehmer davon aus, dass ein Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage erst in ein bis zwei Jahren stattfindet. Voraussetzung hierfür ist allerdings eine starke Zurückhaltung bei den Neubestellungen. Ein weiterer Faktor, der zu einer Reduzierung der Kapazitäten führen könnte, ist die größere Bereitschaft unter den Reedern, ältere Tonnage mit hohem Bunkerverbrauch früher abzuwracken.

Kurzfristig wird jedoch nicht von einer nachhaltigen Entspannung am Markt ausgegangen. Entscheidend wird sein, ob die angekündigten Ratenerhöhungen der Linienreeder den gewünschten Erfolg haben. Daher lässt sich nicht ausschließen, dass es innerhalb der Linienbranche zu Konsolidierungen kommt, die bei den Schiffseignern bereits eingesetzt haben. Die Profitabilität der Linien ist gleichzeitig Voraussetzung für einen Anstieg des Chartermarktes. Hier wird jedoch erst für das kommende Jahr mit auskömmlichen Raten gerechnet.

CONTAINERSCHIFFE: **In vielen Größenklassen gab es 2011 bei den Charterraten eine Achterbahnfahrt.**

DR. OTTMAR GAST

> Ein Ausgleich zwischen Angebot und Nachfrage der Schiffe im Containermarkt wird erst in ein bis zwei Jahren erfolgen. Dafür braucht es jetzt aber eine große Zurückhaltung bei den Neubestellungen.

BULKSCHIFFFAHRT

Die Marktteilnehmer der Bulkschifffahrt waren 2011 mit massiven Überkapazitäten und infolgedessen mit Raten auf äußerst niedrigem Niveau konfrontiert. Der Baltic Dry Index (BDI), der die wichtigsten Bulkcarriermärkte zusammenfasst, spiegelt diese Entwicklung wider und zeigt eine geringere Volatilität als im Jahr 2010.

Über sämtliche Größenklassen hinweg war eine Reduktion der Chartern im Jahresdurchschnitt von bis zu 50 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zu beobachten. Eine kostendeckende Beschäftigung von Bulkern war damit größtenteils nicht möglich.

Zum Ende des Jahres erzielten Handysize-Bulker für eine Einjahresbeschäftigung etwa 10.000 USD pro Tag, Panamax-Schiffe ca. 12.500 USD pro Tag, während Capesize-Bulker mit ca. 15.000 USD pro Tag bewertet wurden.

Ursächlich hierfür ist die im Vergleich zum Kapazitätswachstum der Flotte deutlich geringere Zunahme des Ladungsvolumens. Trotz einer von 17 Prozent im Jahre 2010 auf 14 Prozent im Jahr 2011 eingebremsten Flottenerweiterung führte die Steigerung der Transportnachfrage von lediglich 5 Prozent, verglichen mit 12 Prozent im Vorjahr, zu vergrößerten Überkapazitäten. Obgleich sich die Reedereien weltweit in den vergangenen Monaten mit Neubaubestellungen zurückgehalten und auch die Abwrackungen ihren Höchstwert seit 15 Jahren erreicht haben, bleibt die Situation für die nächste Zukunft voraussichtlich unverändert, da sich noch ca. 36 Prozent der Flotte in Bau und Auftrag befinden. Branchenkenner gehen daher davon aus, dass eine Erholung nicht vor der zweiten Jahreshälfte 2012 einsetzen wird.

TANKERFAHRT

Die Öl- und Ölproduktentankschifffahrt stand im Jahr 2011 erheblich unter Druck. Die Ertragslage war zumeist nicht auskömmlich. Gründe hierfür waren nach einem vorerst positiven Jahresbeginn die Schuldenkrise einzelner EU-Länder sowie der USA, die politischen Umwälzungen in Nordafrika sowie die Überkapazitäten der Flotte.

Bei den Handysize-Tankern ließen lediglich leicht ansteigende Transportmengen 2011 keine Ratenerholungen zu. Dagegen wird für das kommende Jahr von einer positiven Entwicklung der Charterraten ausgegangen, da sich das Tonnageangebot zukünftig bei einer sich erholenden Transportnachfrage verringern wird. Von Experten wird auf Basis des niedrigen Orderbuches und des Verschrottungspotenzials für diese Schiffsgrößenklasse mittelfristig kein Flottenwachstum prognostiziert.

Der Markt der Panmax-Tanker unterlag im Jahr 2011 starken Schwankungen. Nach einem verhältnismäßig positiven ersten Quartal war im weiteren Verlauf des Jahres besonders die Libyen-Krise Grund für stark fallende Charterraten. Erst gegen Ende des Berichtsjahres kehrte sich der Abwärtstrend um. Niedrige Neubaubestellungen bilden auch in dieser Größenklasse die Basis für eine positive Charterratenentwicklung im kommenden Jahr.

Trotz verhalten optimistischer Marktausblicke für die kleinen Segmente rechnen die Marktteilnehmer insgesamt damit, dass auch 2012 die Raten nicht auskömmlich sein werden.

Die in der europäischen Chemikalientankschifffahrt aktiven Reedereien sahen sich 2011 ebenfalls großen Herausforderungen gegenüber. Neben der lediglich moderat angestiegenen Transportnachfrage waren die Ablieferungen zahlreicher Neubauten sowie die bereits 2010 verschärften Regelungen zu schwefelarmen Brennstoffen Gründe für erheblichen Druck auf die Marktteilnehmer. Im Ergebnis erzielten die Frachtraten kein auskömmliches Niveau, und auch das Transportaufkommen lag insgesamt weiterhin unter dem Wert von 2008.

Im Vergleich zu den anderen Tankersegmenten wird im Gastankerbereich davon ausgegangen, dass sich die zufriedenstellende Markt- und Ertragslage aus 2011 auch im kommenden Jahr fortsetzt.

KÜSTENSCHIFFFAHRT

Die Küstenschifffahrtsunternehmen konnten die positive Entwicklung aus 2010 zunächst fortsetzen. Ab dem Monat April gingen die Frachtraten jedoch erheblich zurück und erholten sich erst zu Beginn der Getreidesaison langsam. Insgesamt blieb der Markt deutlich hinter den Erwartungen zurück, wozu auch die stark gestiegenen Bunkerkosten beitrugen. Die Marktteilnehmer gehen davon aus, dass das Jahr 2012 ebenfalls schwierig wird, da mit einer Verschiebung von Handysize-Bulkern in den Küstenschifffahrtsmarkt gerechnet wird.

KREUZFAHRTMARKT

Der deutsche Kreuzfahrtmarkt befindet sich ungebrochen auf Wachstumskurs. Im Jahr 2011 wurde auch vor dem Hintergrund der günstigen Konjunkturentwicklung in Deutschland erneut →

→ ein zweistelliges Marktwachstum erreicht. Im Ergebnis stieg die Passagieranzahl mit knapp 1,4 Millionen Fahrgästen auf einen neuen Höchststand.

Auch für 2012 erwarten Experten eine günstige Marktentwicklung. Allerdings können zum Redaktionsschluss die Risiken, die sich aus einer möglichen Buchungszurückhaltung infolge des Unfalls der „Costa Concordia“ und der unsicheren Wirtschaftslage im Euro-Raum ergeben, noch nicht zuverlässig eingeschätzt werden.

FÄHRSCHIFFFAHRT

Die deutsche Inselschifffahrt verbuchte 2011 trotz des verregneten Sommers insgesamt eine positive Entwicklung. Die Personenüberfahrten zwischen Inseln und Festland legten im Ganzen um 3,5 Prozent zu, wobei die Nachfrage insbesondere bei der Beförderung zu den ostfriesischen Inseln stärker ausfiel.

Im internationalen Ostseeverkehr verzeichneten die deutschen Fährreedereien im Frachtbereich eine positive Entwicklung, wobei das Vorkrisenniveau noch nicht wieder erreicht werden konnte. Hervorzuheben ist hierbei das überdurchschnittliche Wachstum auf den baltischen Routen, das zum Einsatz zusätzlicher Schiffskapazitäten führte. Im Pkw-Bereich stagnierten die Transportmengen nach Skandinavien oder gingen auf einigen Relationen aufgrund des schlechten Sommerwetters sowie der stetig wachsenden Treibstoffkosten leicht zurück.

Für das Jahr 2012 ist die Grundstimmung der Marktteilnehmer sowohl im Fracht- als auch im Pkw-Bereich vorsichtig optimistisch. Es wird erwartet, dass der Wettbewerb im Reiseverkehr dynamischer und qualitätsbezogener wird. Im Bereich des Frachtverkehrs wird damit gerechnet, dass die Bunkerkostenentwicklung gewichtigen Einfluss auf das Transportaufkommen nehmen wird. Das Erreichen des Vorkrisenniveaus wird erst für 2013 vorausgesagt.

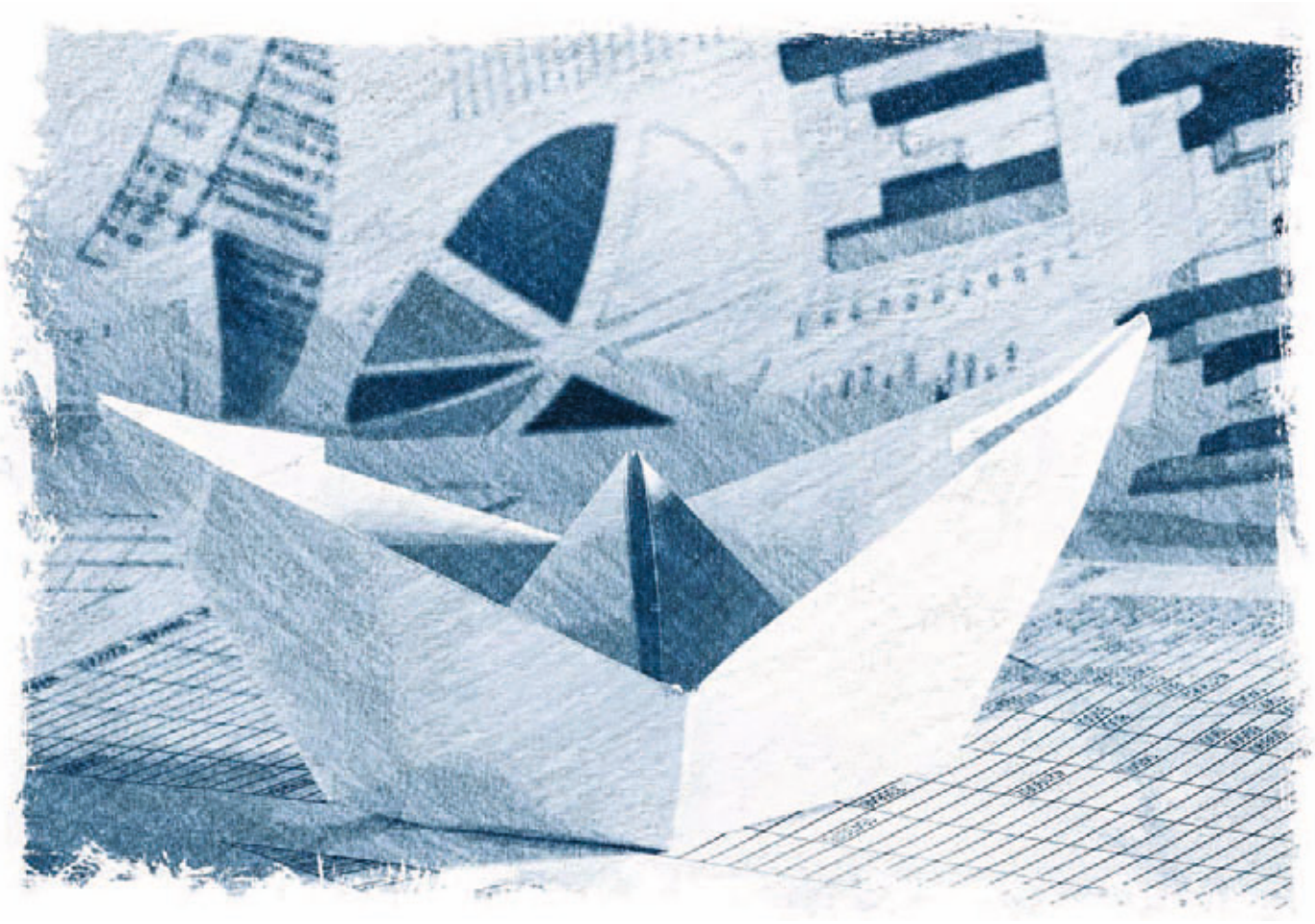
ASSISTENZ- UND SCHLEPPSCHIFFFAHRT

Die Seeschiffsassistenz war 2011 gut ausgelastet. Dies wird von Experten auf die gestiegenen Frachtmengen zurückgeführt. Für 2012 wird von einem auch weiterhin hohen Tarifdruck ausgegangen, da, wie bereits im Vorjahr, die Kunden versuchen werden, ihre krisenbedingten Belastungen an die Schleppreedereien weiterzugeben.

FORSCHUNGSSCHIFFFAHRT

In Deutschland gibt es nach Angaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie 16 Forschungsschiffe, die in den unterschiedlichsten Meeren für biologische, geophysikalische, glaziologische, chemische, ozeanographische und meteorologische Forschungsarbeiten genutzt werden. Ihre Bereederung blieb im Jahr 2011 stabil. Experten gehen davon aus, dass die Forschungsflotte stetig verjüngt wird. Allerdings sind auch Kürzungen bei den Ausgaben für Meeres- und Forschungsprojekte zu verzeichnen.

SCHLEPPER: **Großreedereien versuchen, den Kostendruck an die notwendigen Helfer weiterzugeben.**



Schiffsfinanzierung

Trotz des Engpasses bei Eigen- und Fremdkapital bieten sich beim „Green Shipping“ und für Offshore-Fahrzeuge attraktive Neubaumöglichkeiten.

Die Situation im Bereich der Schiffsfinanzierung ist derzeit schwierig. Aufgrund der in den meisten Marktsegmenten seit mehreren Jahren unbefriedigenden Charterraten stehen nicht nur viele Reedereien, sondern auch schiffsfinanzierende Banken vor großen Herausforderungen: Es ist äußerste Kostendisziplin gefragt, und zugleich müssen Restrukturierungslösungen gefunden werden, was regelmäßig auch weitere Investitionen und Eigenbeiträge der Reedereien und Anleger voraussetzt.

Echtes Neugeschäft ist derzeit nur für wenige Reedereien ein Thema. Daher liegt der Schwerpunkt der Tätigkeit bei der Betreuung und Absicherung bestehender Engagements. Viele Banken gehen grundsätzlich von einem bis zu dreijährigen Restrukturierungszeitraum aus. Ob danach ein weiteres Fortführungskonzept erstellt und von der finanzierenden Bank eine längere Restrukturierungsphase ermöglicht werden kann, ist immer einzelfallabhängig. Die Risikokosten und Anforderungen an die Eigenkapitalunterlegung für Kredite, bei denen über einen längeren Zeitraum nicht getilgt werden kann, steigen allerdings mit jedem Re-Rating (interne Risikoeinstufung des Kredits gemäß verschiedener Parameter) weiter an. Insofern wird die Fortführung des Kredits für die finanzierende Bank bei längerer Tilgungsstundung immer teurer.

Dies führt im Zusammenspiel mit der generell problematischen Situation vieler Banken aufgrund der Auswirkungen der Finanz- und Eurokrise zu einem potenziell erhöhten „Verwertungsdruck“ auf Reedereien. Der VDR hat sich in Gesprächen mit der Politik und Vertretern schiffsfinanzierender Banken mit Nachdruck dafür eingesetzt, dass die betroffenen Banken alles tun, um Verwertungen und Notverkäufe von Schiffen im eigenen Interesse und zum Wohl des deutschen Standortes so weit wie möglich zu vermeiden. Eine Verwertungswelle hätte nachteilige Folgen für den gesamten Schifffahrtsstandort, da →

ROBERT LORENZ-MEYER

» Im Bereich der Bereederung sind die kleineren und mittleren deutschen Unternehmen äußerst konkurrenzfähig. Das zeigen Untersuchungen zu den Schiffsbetriebskosten immer wieder eindrucksvoll.

→ dann die Schiffswerte nochmals deutlich nachgeben könnten. Problematisch ist außerdem, dass selbst die Fortführung von Engagements gefährdet ist, bei denen der Marktwert des Schiffes noch teilweise deutlich über dem ausstehenden Kreditbetrag liegt: Werden aufgrund unzureichender Chartereinnahmen zusätzliche Kredite für Klasse- und/oder Betriebskosten benötigt, tun sich viele Banken mit der Gewährung zusätzlicher Mittel schwer.

ALTERNATIVE FINANZIERUNGSFORMEN

Die Verfügbarkeit von Fremdkapital zu akzeptablen Konditionen wird derzeit als gering eingeschätzt. Bei den bisher führenden schiffsfinanzierenden Banken gibt es sogar einen grundsätzlichen Stopp für Neugeschäft. Gründe hierfür sind höhere Eigenkapitalanforderungen an die Banken und die aufgrund der Krisenerfahrung verschlechterte Risikoeinschätzung von Schifffahrtsengagements. Dies führt dazu, dass sich Reedereien vermehrt um andere Fremdkapitalquellen bemühen, etwa im Ausland. Alternative Finanzierungsformen und -quellen werden nach Einschätzung des VDR zukünftig auch auf der Eigenkapitalseite an Bedeutung gewinnen.

Das KG-Modell steht derzeit vor großen Herausforderungen: Eigenkapital-Vorfinanzierungen wird es nach Aussage von Bankenvertretern zukünftig nur noch in absoluten Ausnahmefällen geben, hinzu kommen ein geringeres Interesse von Privatanlegern an der Schifffahrt, kürzere Darlehenslaufzeiten, geringere Beleihungsquoten und höhere Finanzierungskosten. Sobald sich die Märkte nachhaltig erholen, wird aber auch das Interesse an Schifffahrtsinvestments wieder anziehen. Das KG-Modell hat somit eine Zukunft, allerdings unter veränderten Vorzeichen. Der VDR wird sich weiterhin um einen engen Austausch mit der Politik, den schiffsfinanzierenden Banken und den Emissionshäusern bemühen, um den Schiffsfinanzierungsstandort Deutschland für die Zukunft zu sichern und seine Weiterentwicklung zu begleiten.

POLITIK SENSIBILISIEREN

Im Mittelpunkt der Verbandsarbeit stehen dabei verschiedene Aspekte: Insbesondere sieht es der VDR als seine Aufgabe an, nicht nur die Landes-, sondern auch die Bundespolitik für die schwierige Situation im Bereich der Schiffsfinanzierung und damit vieler Reedereien zu sensibilisieren. Dazu hat der VDR an verschiedenen Gesprächen auf Landes- und Bundesebene teilgenommen und auch schriftlich auf die Probleme aufmerksam gemacht. Als Folge haben der Maritime Koordinator der Bundesregierung und Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium, Hans-Joachim Otto, und der Hamburger Senator Frank Horch im März 2012 gemeinsam zu einem Expertengespräch Schiffsfinanzierung in Hamburg eingeladen.

Der VDR hat diese Veranstaltung genutzt, um dringend anzuregen, dass auf Landes- und Bundesebene geprüft wird, wie den schiffsfinanzierenden Banken besser ermöglicht werden

OTTO: **Der Maritime Koordinator sucht Lösungswege.**

HORCH: **Der Senator will Schiffsfinanzierung in Deutschland halten.**

kann, Tilgungsstundungen zu verlängern und erneute Restrukturierungsvereinbarungen zu schließen. Dem VDR ist bekannt, dass über die Kooperationen und Zusammenschlüsse von Unternehmen hinaus, über die bereits berichtet wurde, auch andere Reedereien sehr aktiv sind, um sich geänderten Markt- und Wettbewerbsbedingungen anzupassen und sich noch effektivere Strukturen zu geben. Im Bereich der Bereederung sind kleinere Unternehmen nicht automatisch im Nachteil, sondern grundsätzlich äußerst konkurrenzfähig, wie auch aktuelle Schiffsbetriebskostenstudien zeigen. Um im kaufmännischen Bereich die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen, sind viele Reedereien bereits tätig geworden und prüfen verschiedene Optionen. Hauptproblem bleiben allerdings die seit Mitte 2011 wieder enorm unter Druck geratenen und häufig nicht auskömmlichen Charterraten.

Deutsche Reedereien verfügen gerade im Containersegment über hervorragende Kenntnisse und Fähigkeiten und sind beim technischen Betrieb der Schiffe überaus wettbewerbsfähig. Der Zugang zu Kapital ist in Deutschland aber sehr viel schwieriger geworden; hinzu kommt, dass sich Banken zum Teil aus der Schiffsfinanzierung verabschieden oder ihr Engagement deutlich reduzieren wollen. Dies ist auch mit Blick auf zukünftige Entwicklungen und verstärkte Anforderungen an Energieeffizienz und Umweltstandards problematisch. Die deutsche Flotte gilt auch deshalb als besonders wettbewerbsfähig, weil die Schiffe durchschnittlich jünger als die vieler Wettbewerber sind und häufig engergieeffizienter betrieben werden können. Umweltschutz und bestmögliche Ressourcennutzung werden weiter an Bedeutung gewinnen, und daher ist es unerlässlich, dass eine Flotte rechtzeitig modernisiert werden kann.

Für die notwendigen Investitionen in „Green Shipping", also die rechtzeitige Ausrüstung mit Ballastwasserreinigungsanlagen und/oder Scrubbern, aber auch Investitionen in besonders umweltfreundliche und energieeffiziente Neubauten, besteht in den nächsten Jahren ein erheblicher Kapitalbedarf. Eine Kreditklemme muss unbedingt verhindert werden. Hilfreich wäre es, wenn ein eigenständiges „Green Shipping"-Programm bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) eingerichtet werden könnte. Dadurch könnten innovative Investitionen in diesem Bereich maßgeblich erleichtert werden, in dem Liquidität zur Verfügung gestellt und den Geschäftsbanken ein Teil des mit solchen Lösungen verbundenen Risikos abgenommen wird.

SINO-GERMAN SHIPPING FUNDS

Der VDR hat darüber hinaus auch seine bereits 2010 begonnenen intensiven Bemühungen fortgesetzt, zusätzliche Möglichkeiten zur Finanzierung bereits getätigter Neubaubestellungen deutscher Reedereien in Asien zu erschließen. Mit hochrangigen Vertretern der China Development Bank (CDB) wurden unter Beteiligung des Bundeswirtschaftsministeriums in Berlin mehrere Gespräche über die Finanzierung von auf chinesischen Werften gebauten Neubaubestellungen deutscher Reedereien mit Hilfe des Sino-German Shipping Funds geführt. Dabei hat der VDR stets darauf hingewiesen, dass der im Rahmen der deutsch-chinesischen Regierungskonsultationen im Juni 2011 in Berlin öffentlich bekannt gemachte Fonds, der von der CDB im Auftrag der chinesischen Regierung eingerichtet worden ist, unbedingt auch zur Finanzierung bestehender Neubaubestellungen offenstehen sollte.

Dies haben die chinesischen Gesprächspartner grundsätzlich bejaht, als Folge unserer Bemühungen haben konkrete Verhandlungen mit verschiedenen Reedereien und unter Beteiligung

AUSFUHREN: **Die Exportnation braucht eine starke Handelsflotte.**

hiesiger schiffsfinanzierender Banken stattgefunden. Schließlich war der VDR als Mitglied auch an der Arbeit der vom Bundeswirtschaftsministerium im August 2011 eingesetzten Expertengruppe „Bauzeit- und Endfinanzierung von Schiffsneubauten deutscher Werften" beteiligt. Gemeinsam mit dem VSM und der Stiftung Offshore-Windenergie hat sich der Verband insbesondere dafür eingesetzt, die aktuelle Situation für den Bau von Offshore-Errichterschiffen sowie von Offshore-Service- und Crewtransferschiffen auf deutschen Werften in dem Bericht der Expertengruppe präzise zu schildern.

Vorhandene Finanzierungsprobleme, die aus der Zurückhaltung der Geschäftsbanken, technologischen Risiken, Bewertungsproblemen sowie den im Vergleich zu Bestellungen aus dem Ausland schlechteren Finanzierungskonditionen für Bestellungen aus dem Inland resultieren, werden in dem Bericht detailliert thematisiert und zudem erste Lösungsansätze entwickelt. Der VDR hat deutlich gemacht, dass auch und gerade für den Bau von Offshore-Wind-Service- und Crewtransferschiffen ein beträchtliches Potenzial in Deutschland vorhanden ist. Allerdings muss hierfür noch eine Reihe von Problemen gelöst werden. Dazu gehören neben einer bislang unzureichenden Standardsetzung im Normenbereich vor allem die unbefriedigende Verfügbarkeit von Fremdkapital sowie die bisweilen zu kurz ausfallenden Charterlaufzeiten, die von Betreiberseite angeboten werden.

DEUTSCHER BUNDESTAG: **Große Unterstützung für die Seeschifffahrt kam von den Abgeordneten.**

Maritimes Bündnis

Reeder schaffen Voraussetzungen für neue Bündnisqualität: 30-Millionen-Euro-Fonds soll zusätzlich zu der bisherigen öffentlichen und privaten Schifffahrtsförderung vor allem Auszubildenden und jungen Absolventen zugutekommen.

Die Seeschifffahrt als Motor der Globalisierung ist für Europa und speziell Deutschland mit seiner hochqualifizierten, exportorientierten und weltweit erfolgreichen Industrie unverzichtbar. Im scharfen globalen Wettbewerb können Schifffahrtsunternehmen aber nur dann bestehen, wenn ihnen am Standort wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen geboten werden.

Durch gemeinsame Anstrengungen des Bundes, der norddeutschen Länder und der Sozialpartner für das „Maritime Bündnis für Beschäftigung, Ausbildung und Wettbewerbsfähigkeit" ist es in den letzten zehn Jahren gelungen, einvernehmlich die erfolgreiche deutsche Schifffahrtspolitik zu entwickeln.

Die Reederschaft hat auf der VDR-Mitgliederversammlung im Dezember 2011 einen Beschluss gefasst, mit dem das Maritime Bündnis weiterentwickelt und auf eine neue Grundlage gestellt werden kann: Zur Sicherung von Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland haben sich die Reeder bereit erklärt, zukünftig einen erheblichen finanziellen Eigenbeitrag von mindestens € 30 Mio. jährlich zu leisten. Er soll einen maßgeblichen Baustein zu einem neuen Förderkonzept für die Seeschifffahrt in Deutschland darstellen und die vom Bund zugesagten Mittel von € 57,8 Mio. jährlich ergänzen. Der VDR hat für die rechtliche Verankerung eines Reederbeitrages detaillierte Vorschläge auf dem Niveau eines Gesetzgebungsverfahrens gemacht. Damit könnte man rasch und effizient zu einer neuen Bündnisqualität gelangen.

Der deutsche Schifffahrtsstandort hat in den vergangenen rund 15 Jahren eine eindrucksvolle Entwicklung genommen. Seit der Einführung der Tonnagesteuer 1998 hat sich Deutschland zu einem der weltweit bedeutendsten Schifffahrtsstandorte entwickelt. Dazu haben neben dem hervorragenden Know-how deutscher Reedereien, der traditionell starken Position im Containersegment und dem mit dem Wachstum des Gütertransportes über See verbundenen Ausbau der Flotte auch die intensiven Bemühungen um die Ausbildung von hoch qualifizierten Arbeitskräften an Land und an See beigetragen.

BEKENNTNIS: **Die Kanzlerin sagt Tonnagesteuer langfristig zu.**

Das maritime Cluster ist auf exzellenten Nachwuchs angewiesen. Dabei kommt der Ausbildung und Beschäftigung von qualifiziertem seemännischem Personal eine besondere Bedeutung zu. Daher sind die Absprachen zu Ausbildung und Beschäftigung von den deutschen Reedern auch in der schwersten Schifffahrtskrise der jüngeren Vergangenheit eingehalten worden.

Nach wie vor liegt die Ausbildungsquote deutscher Reedereien über dem Durchschnitt der deutschen Wirtschaft.

Die Anzahl der Arbeit suchenden Seeleute in Deutschland ist bis Ende 2011 nur geringfügig gestiegen. Gleichzeitig sehen sich die Reedereien aber aufgrund der seit mehr als drei Jahren schwierigen Schifffahrtsmärkte mit Herausforderungen konfrontiert, die ein Höchstmaß an Kostendisziplin und Effizienz erzwingen. Dass das Bundeskabinett mitten in einer Phase intensivster Bemühungen zur Krisenbewältigung im Jahr 2010 den Beschluss fasste, ab 2011 im Bundeshaushalt die Beihilfen für die Seeschifffahrt unter deutscher Flagge von € 56 Mio. auf nur noch € 28 Mio. zu reduzieren, war weder für den VDR noch für die Bündnispartner nachvollziehbar. Die Halbierung hatte den kompletten Ausstieg des Bundes zum Ziel.

Durch die bisherigen Zuschüsse zu den Lohnnebenkosten und die Ausbildungsförderung konnte sichergestellt werden, dass die Mehrkosten für den Betrieb von Schiffen unter deutscher Flagge wenigstens teilweise kompensiert wurden. Die Kürzung der Zuschüsse nahm Reedereien die Möglichkeit, Schiffe unter deutscher Flagge im internationalen Wettbewerb auskömmlich zu betreiben. Viele Reedereien, die über Jahre das Maritime Bündnis maßgeblich mitgetragen hatten, kündigten daraufhin an, aus Kostengründen die Ausflaggung ihrer Schiffe in Erwägung ziehen zu müssen, Beschäftigte abzubauen und Ausbildung nicht mehr im bisherigen Umfang betreiben zu können.

STREICHUNG DER FÖRDERUNG ABGEWENDET

Insofern waren die Erwartungen an die 7. Nationale Maritime Konferenz, die am 27. und 28. Mai 2011 in Wilhelmshaven stattfand, gedämpft. Allerdings ergaben die im Rahmen der Konferenz geführten intensiven Gespräche über die zukünftige Schifffahrtsförderung in Deutschland, dass sowohl Mitglieder des Deutschen Bundestages, Vertreter der Küstenländer als auch die Vereinigte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di als Sozialpart- →

MICHAEL BEHRENDT

» Mit zusätzlich jährlich 30 Millionen Euro wollen wir vor allem jene jungen Menschen fördern, die sich für die Laufbahn auf See entschieden haben. Alle sollen die Chance haben, ihre Patente ausfahren zu können.

→ ner des VDR die Bedenken der Reederschaft zu den Folgen der Streichung teilten. Der überraschende Beschluss des Bundes zur Halbierung der Finanzbeiträge ab dem Jahr 2011wurde als Abrücken vom Maritimen Bündnis gewertet, dass die in der Vergangenheit erreichten Ergebnisse gefährdete. Darüber hinaus wurden auch die Kappung der Schifffahrtsförderung für das Jahr 2010 bei € 57 Mio. und die Ankündigung, die diese Summe übersteigenden Anträge in Höhe von rund € 30 Mio. (aufgrund der erstmaligen Einbeziehung von EU-Ausländern in die Förderung) nicht zu bedienen, als äußerst kontraproduktiv kritisiert. Trotz dieser Entwicklungen hat der VDR auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz deutlich gemacht, dass die Reederschaft an einer Fortsetzung des Bündnisses interessiert sei, um sich nachdrücklich für Ausbildung und Beschäftigung am deutschen Standort einzusetzen.

Das eindeutige Bekenntnis der Bundeskanzlerin zur Tonnagesteuer auf der Konferenz und die Zusage, dass alle bewilligungsfähigen Förderanträge bis einschließlich 2010 in vollem Umfang bedient werden sollten, waren somit wichtige Erfolge. Nach vielen Verhandlungen und Diskussionen mit Abgeordneten des Haushaltsausschusses des Bundestages und Regierungsbehörden ist es dem Verband dann gelungen, dass der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages die Aufstockung des Finanzbeitrages des Bundes für 2010 auf die benötigten € 89,7 Mio. praktisch in letzter Minute beschlossen hat. Dabei handelt es sich um den höchsten jemals ausgezahlten Betrag. Die Gefahr, dass aufgrund von Umschichtungen für 2011 überhaupt keine Mittel mehr zur Verfügung gestanden hätten, konnte zudem gebannt werden. Auch den Bestrebungen von Teilen der Politik, sowohl die Schifffahrtsbeihilfen als auch den Lohnsteuereinbehalt zukünftig komplett abzuschaffen, wurde im Rahmen der 7. Nationalen Maritimen Konferenz eine Absage erteilt. Mit diesen Entscheidungen der Politik wurde zugleich die Erwartung verbunden, dass die deutschen Reeder auch zukünftig ein hohes Maß an Ausbildung und Beschäftigung sichern sowie bei der Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge wieder das vor der Krise erreichte Niveau realisieren.

AUSBILDUNG: **Die Reeder wollen junge Menschen noch intensiver fördern.**

ZIEL: AUSFAHREN DER PATENTE

Der VDR hat deutlich gemacht, dass die halbierten Förderansätze für 2011 keinesfalls ausreichen, um den Ausflaggungsdruck zu stoppen. Um zu einer neuen Qualität des Maritimen Bündnisses zu gelangen, hat der Verband vorgeschlagen, dass die öffentlichen Fördermittel wieder auf die bis 2010 gewährten € 57,8 Mio. aufgestockt werden. Dann sei die Reederschaft im Gegenzug bereit, sich mit einem jährlichen Eigenbeitrag von zusätzlich € 30 Mio. an der Förderung von Ausbildung und Beschäftigung zu beteiligen. Insbesondere erscheint es wichtig, die Absolventen der nautischen und schiffsbetriebstechnischen Fach- und Fachhochschulstudiengänge in der Phase des Ausfahrens der Befähigungszeugnisse bis zum Erreichen des Managementlevels zu fördern, um die seemännische Kompetenz für das maritime Cluster langfristig zu sichern.

Dies könnte mit Zuschüssen während des Ausfahrens der Befähigungszeugnisse deutlich besser als bislang gelingen: Den Auszubildenden und Absolventen würde eine konkrete berufliche Perspektive bis zum Abschluss ihrer Qualifizierung geboten, gleichzeitig die Mehrkosten für die Ausbildung an Bord und die Beschäftigung unter deutscher Flagge reduziert. Damit würde den Unternehmen geholfen, die insbesondere mit der Ausbildung und Beschäftigung deutscher Seeleute an Bord deutscher Schiffe zum Erhalt und Ausbau des Schifffahrtsstandortes Deutschland maßgeblich beitragen. Am 8. Dezember 2011 hat die Mitgliederversammlung des VDR daher ohne Gegenstim-

UNTERSTÜTZUNG: **Das Verkehrsministerium wird weiterhin die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt steuern.**

me den Beschluss gefasst, dass die deutschen Schifffahrtsunternehmen zukünftig einen Eigenbeitrag für die Sicherung von Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland leisten werden. Dieser Beitrag soll von allen am Standort tätigen Schifffahrtsunternehmen im internationalen Verkehr entrichtet und im Rahmen der Ausflaggungsgenehmigung nach § 7 Flaggenrechtsgesetz erhoben werden.

Die jährliche Standortsicherungsabgabe soll durchschnittlich ca. € 15.000 pro Schiff betragen und in einen treuhänderisch verwalteten privaten Fonds eingezahlt werden. Dieser Beschluss steht aber unter der Voraussetzung, dass die öffentlichen Seeschifffahrtshilfen wieder auf € 57,8 Mio. jährlich erhöht und für die nächsten Jahre fortgeschrieben werden. Er ist somit an die öffentliche Förderung und auch an die Aufrechterhaltung von Tonnagesteuer und Lohnsteuereinbehalt gekoppelt. Außerdem muss die deutsche Flaggenstaatsverwaltung im Gegenzug stark optimiert werden. Öffentliche und private Mittel sollen konzentriert werden auf die Förderung von Ausbildung und Beschäftigung am Standort Deutschland.

EINFLAGGUNG NACH EUROPA

Darüber hinaus hat der VDR beschlossen, dass die deutschen Reeder den Anteil der Tonnage unter einer der Gemeinschaftsflaggen auf 60 Prozent erhöhen werden, wozu ein erheblicher Teil der Flotte von Drittstaatflaggen unter die Flagge von EU-Mitgliedsstaaten zu bringen ist. Hintergrund hierfür sind die Bestimmungen der EU-Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr, die ein generelles „Beflaggungserfordernis“ vorsehen, nach dem 60 Prozent der Tonnage die Flagge von EU-Mitgliedsstaaten führen sollen. Die Beihilfeleitlinien sind die Grundlage dafür, dass die Mitgliedsstaaten die Tonnagesteuer gewähren können. Insofern orientiert sich der VDR an den europaweiten Vorgaben der Beihilfeleitlinien. Gleichzeitig hat die Reederschaft jedoch auch beschlossen, innerhalb der Quote von Tonnage unter Gemeinschaftsflagge weiter einen gewissen Anteil von Schiffen unter deutscher Flagge zu führen. Voraussetzung hierfür ist neben der zeitnahen Umsetzung des neuen Förderkonzeptes mit einer neuen Qualität der Ausbildungs- und Beschäftigungsförderung insbesondere, dass die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen erheblich verbessert wird. Der VDR hat im Rahmen des Maritimen Bündnisses eine Reihe von Vorschlägen vorgelegt, deren Umsetzung einen solchen Fortschritt bedeuten würde. Sie müssen so schnell wie möglich realisiert werden.

Zu Redaktionsschluss steht eine Entscheidung der zuständigen Ministerien über die Umsetzung des neuen Förderkonzeptes für die Seeschifffahrt noch aus. Der VDR hat umfangreiche, sowohl in rechtlicher als auch praktischer Hinsicht überzeugende Vorarbeiten geleistet und einen konkreten Vorschlag zur Umsetzung einer Fondslösung vorgelegt. Der Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages hat dieses Engagement honoriert und am 28. März 2012 beschlossen, mit € 28,7 Mio. die Hälfte der für 2012 zur Verfügung stehenden öffentlichen Fördermittel für Ausbildung und Beschäftigung freizugeben. Die Abgeordneten haben klare Vorgaben dafür gemacht, unter welchen Voraussetzungen auch die andere Hälfte der Mittel noch im Juni 2012 freigegeben werden könne, und die Vorlage eines Gesetzesentwurfes zur Realisierung eines rechtssicheren Fondsmodelles angemahnt.

Der VDR wird sich weiter darum bemühen, dass das Maritime Bündnis eine neue Qualität erreichen kann. Alle Aspekte und aufgeworfenen Fragen zur rechtlichen Verankerung einer privaten Fondslösung für den Reederbeitrag sind vom Verband auf dem für ein Gesetzgebungsverfahren erforderlichen hohen juristischen Niveau durchgearbeitet und beantwortet worden. Es kommt nun darauf an, dass das neue Förderkonzept so rasch wie möglich verabschiedet und umgesetzt wird. Die Unternehmen brauchen Klarheit über die Schifffahrtsförderung in den kommenden Jahren. Nur unter dieser Voraussetzung wird es möglich sein, die Erfolgsgeschichte des Maritimen Bündnisses fortzuschreiben.

Europäische Flaggen

Die europäische Kommission verlangt, dass die Handelsflotte einen Anteil von 60 Prozent europäischer Flagge nutzt. Die VDR-Mitglieder haben sich zu dem Ziel bekannt und werden im Verlauf des Jahres 2012 noch mehr ihrer Schiffe unter eine der Gemeinschaftsflaggen bringen.

Entscheidende Voraussetzung für die dynamische Entwicklung der deutschen Seeschifffahrt im internationalen Verkehr war, dass auf europäischer Ebene günstige Rahmenbedingungen geschaffen worden sind. Kernstück sind dabei die Leitlinien der Europäischen Kommission für staatliche Beihilfen im Seeverkehr, die 1997 eingeführt und 2004 modifiziert fortgesetzt wurden. Die EU-Beihilfeleitlinien erlauben den Mitgliedstaaten, ihren Schifffahrtssektor aktiv zu unterstützen. Als wichtigste Maßnahme zur Stärkung des Schifffahrtsstandortes Europa erlauben die Beihilfeleitlinien den Mitgliedstaaten, ein Tonnagesteuersystem einzuführen. Dabei wurden diese Maßnahmen von Anfang an und verstärkt seit 2004 grundsätzlich daran gebunden, dass Gemeinschaftsflaggen geführt werden.

Deutschland macht – anders als alle anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft – von der in den Beihilfeleitlinien normierten Ausnahme Gebrauch, auch dann die Tonnagesteuer zu gewähren, wenn nicht 60 Prozent der Tonnage unter der Flagge von EU-Mitgliedstaaten fahren. Dadurch ist die Bundesregierung gezwungen, gegenüber der EU den Nachweis zu führen, dass der Anteil der Tonnage der deutschen Handelsflotte unter Gemeinschaftsflagge im internationalen Verkehr nicht abnimmt.

BRÜSSEL ÜBERPRÜFT LEITLINIEN

Weil Deutschland die Tonnagesteuer nicht an das Führen einer Gemeinschaftsflagge bindet, kommt zunächst dem Halten des

EUROPA: Die VDR-Mitglieder werden den Großteil ihrer Flotte unter eine EU-Flagge bringen.

bisherigen Anteils an Tonnage unter Gemeinschaftsflagge große Bedeutung zu, wenn das Tonnagesteuersystem weiter von Brüssel akzeptiert werden soll.

Die EU-Kommission überprüft zurzeit die Fortführung sowie den künftigen Rahmen der Beihilfeleitlinien für den Seeverkehr. Das von der EU-Kommission begonnene Konsultationsverfahren zur Überprüfung der Beihilfeleitlinien ist zweigeteilt. Im ersten Abschnitt geht es um die Einholung von Informationen und Stellungnahmen aus den Mitgliedstaaten. Der VDR wird diesbezüglich eine eigene Stellungnahme abgeben. Für den deutschen Standort ist es am besten, das bewährte Regime fortzuführen. Außerdem wird der europäische Dachverband ECSA eine umfangreiche Antwort auf den Fragebogen der Kommission einreichen. Erst nach Würdigung der verschiedenen Stellungnahmen wird die Kommission eine Entscheidung darüber treffen, ob die bisherigen Beihilfeleitlinien wesentlich geändert werden sollen. Bei dem dann folgenden weiteren Konsultationsverfahren auf Basis des Entwurfes neuer Beihilfeleitlinien wird der VDR sich mit Nachdruck dafür einsetzen, dass die für den Schifffahrtsstandort Europa so wichtigen Beihilfeleitlinien es weiterhin ermöglichen, im globalen Wettbewerb zu bestehen.

VDR: 60 PROZENT GEMEINSCHAFTSFLAGGE

Im Rahmen der Brüsseler Überprüfung ist der Aspekt des Anteils der Tonnage unter Flaggen von Gemeinschaftsstaaten (sog. „Beflaggungserfordernis“) in den Fokus geraten. Deswegen hat die Mitgliederversammlung des Verbandes Deutscher Reeder im Dezember 2011 beschlossen, den Anteil der Tonnage unter einer der Gemeinschaftsflaggen auf 60 Prozent zu erhöhen. Dazu muss ein erheblicher Teil der Flotte von Drittstaatflaggen unter eine Flagge von EU-Mitgliedstaaten gebracht werden.

Maßgeblich ist dabei die Tonnage (BRZ-Zahl). Der VDR hat zwei Informationsveranstaltungen mit Vertretern von sechs europäischen Flaggenstaatsverwaltungen organisiert und umfangreiche Informationsmaterialien zu verschiedenen EU-Flaggen zusammengestellt, um den Mitgliedsunternehmen die Auswahl der für sie am besten geeigneten EU-Flagge zu erleichtern.

ZIEL: MEHR DEUTSCHE FLAGGE

Die anstehende Umflaggung aus Drittstaaten in Flaggen der Gemeinschaft wäre ein guter Zeitpunkt, um auch mehr Schiffe unter die deutsche Flagge zu bringen. Daher setzt sich der VDR intensiv dafür ein, dass die Bundesregierung ihre Zusage umsetzt, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge insbesondere im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen deutlich zu verbessern. Noch immer behindern im internationalen Vergleich umständliche und zeitraubende Zuständigkeiten, die über rund ein Dutzend Amtsstellen verteilt sind, dass die deutsche Flagge mehr genutzt wird. Eine deutliche Entbürokratisierung wäre dringend geboten, die zugleich keine Abstriche in Sicherheit oder sozialer Absicherung der Seeleute bedeuten würde. Die Bundesregierung hat hier eine historische Chance, die es in einem kurzen Zeitfenster zu nutzen gilt. Der VDR hat detailliert auf die Schwachstellen der deutschen Flaggenstaatsverwaltung hingewiesen und die notwendigen Verbesserungen benannt.

Es ist eine politisch einmalige Chance, die massive Einflaggung nach Europa auch zu einer Einflaggung nach Deutschland zu machen.

DEUTSCHE FLAGGE: **Die Flaggenstaatsverwaltung muss optimiert werden.**

FRANK LEONHARD

» Es wäre jetzt ein idealer Zeitpunkt, dass die Bundesregierung ihre Zusage umsetzt, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Flagge im Vergleich zu anderen europäischen Flaggen deutlich zu verbessern.

EUROPA: **Verwaltungs- und Zollverfahren sollen vereinfacht werden.**

Weißbuch Verkehr

Die EU-Kommission will nicht weniger als einen Fahrplan zu einem einheitlichen Verkehrsraum mit wettbewerbsorientiertem und ressourcenschonendem Verkehrssystem schaffen.

Mit dem Hauptziel, den Binnenmarkt der Europäischen Union auch im Verkehrsbereich zu vollenden, hat die Europäische Kommission im März 2011 ein Weißbuch vorgestellt mit dem Titel „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem". Es deckt den Zeithorizont bis zum Jahr 2050 ab.

Im Weißbuch führt die Europäische Kommission aus, wie sie in den kommenden Jahren Engpässe und Hindernisse im innereuropäischen Verkehr beseitigen will. Für die Schifffahrt ist das ein sehr praktisches Anliegen: Im Gegensatz zum Lkw- oder Schienenverkehr werden innereuropäische Schiffsverkehre noch genauso wie Überseeverkehre behandelt. Darüber hinaus beabsichtigt die Europäische Kommission – zur Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit ohne Vernachlässigung des Umweltschutzes – eine umfassende Umgestaltung der europäischen Verkehrspolitik. Dem Weißbuch ist eine Liste mit insgesamt 40 Initiativen beigefügt.

Der Verband Deutscher Reeder begrüßt das Weißbuch und die darin ausgedrückte grundsätzliche Erkenntnis, dass der Verkehrssektor unabdingbar für die europäische Wirtschaft und damit für den europäischen Wohlstand ist. Ebenso begrüßt der Verband, dass hervorgehoben wird, wie notwendig faire Wettbewerbsbedingungen im internationalen Wettbewerb und die Vereinfachung administrativer Abläufe sind.

Zugleich aber bleibt für die Schifffahrt die längst vorliegende Mitteilung der Europäischen Kommission zu der Seeverkehrspolitik der EU bis 2018, die sich detailliert mit schifffahrtspolitischen Fragestellungen befasst und auf den Ausbau der marktführenden Rolle der europäischen Schifffahrt abzielt, richtungsweisend.

In Abstimmung mit den Reederverbänden der Europäischen Gemeinschaft (ECSA) hat der VDR eine Stellungnahme zum Weißbuch verabschiedet. Darin verweist der Verband auf die Seeverkehrsstrategie bis 2018 und betont mit Blick auf das Weißbuch folgende Anliegen:

Ein „Weißbuch“ ist eine Vorlage der Europäischen Kommission, die Vorschläge für Tätigkeiten der Europäischen Union zu einem gegebenen Themenkreis enthält. Manchmal geht einem Weißbuch ein sogenanntes „Grünbuch“ voran, das dazu dienen soll, eine Fachdebatte anzustoßen.

- Verwaltungs- und Zollverfahren sind zu vereinfachen. Politische Ansätze wie der „Seeverkehrsraum ohne Hindernisse“ und Initiativen wie der „Blaue Gürtel“ sowie damit verbundene Revisionen der Zollvorschriften müssen intensiv vorangetrieben werden. Dass Infrastrukturengpässe unter Wahrung der Grundsätze der Nachhaltigkeit abzubauen sind, versteht sich von selbst.
- Auch um dem Fachkräftemangel entgegenzutreten ist die Umsetzung des Internationalen Seearbeitsübereinkommens (MLC) der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) ebenso wie jene des STCW-Übereinkommens dringend erforderlich. Es gilt, die Wettbewerbsfähigkeit von europäischen Seeleuten zu stärken. Zum Schutz von Seeleuten, Schiffen und des internationalen Handelssystems ist es erforderlich, dass die Europäische Union verstärkt gegen Piraterie vorgeht.
- Im Schutz gegen Terrorismus sollten ständig Maßnahmen zur Sicherung der Transportkette nach neuesten Erkenntnissen auf ihren Beitrag zur Risikominderung im Verhältnis zu den Kosten überprüft werden. Im Bereich Schiffssicherheit sollte sich die Europäische Union nicht auf Alleingänge einlassen.
- Der geringe Beitrag der Schifffahrt zum CO_2-Ausstoß im Verhältnis zu ihrer Transportleistung ist zu berücksichtigen. Generell muss bei der Minderung von Abgasen auch die wirtschaftliche und technische Machbarkeit von angedachten Maßnahmen berücksichtigt werden.
- Die Entwicklung des TEN-T-Netzwerkes und einer europäischen Infrastrukturpolitik geht in die richtige Richtung. Dem Ausbau von Häfen und von Hinterlandanbindungen ebenso wie des Kurzstreckenseeverkehrs ist mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Das komplexe Thema der Internalisierung von externen Kosten sollte weiter diskutiert werden. So scheint zum Beispiel die Berechnung von externen Kosten über Hafengebühren nicht der richtige Ansatz, weil hier regionale und lokale Ansätze zum Beispiel bei Umweltschutz verfolgt werden. Für die Schifffahrt sind internationale Lösungen erforderlich, die über die IMO gefunden werden sollten.

ABKOMMEN: **Die Europäische Kommission will MLC- und STCW-Abkommen schnell umsetzen.**

Sanktionen

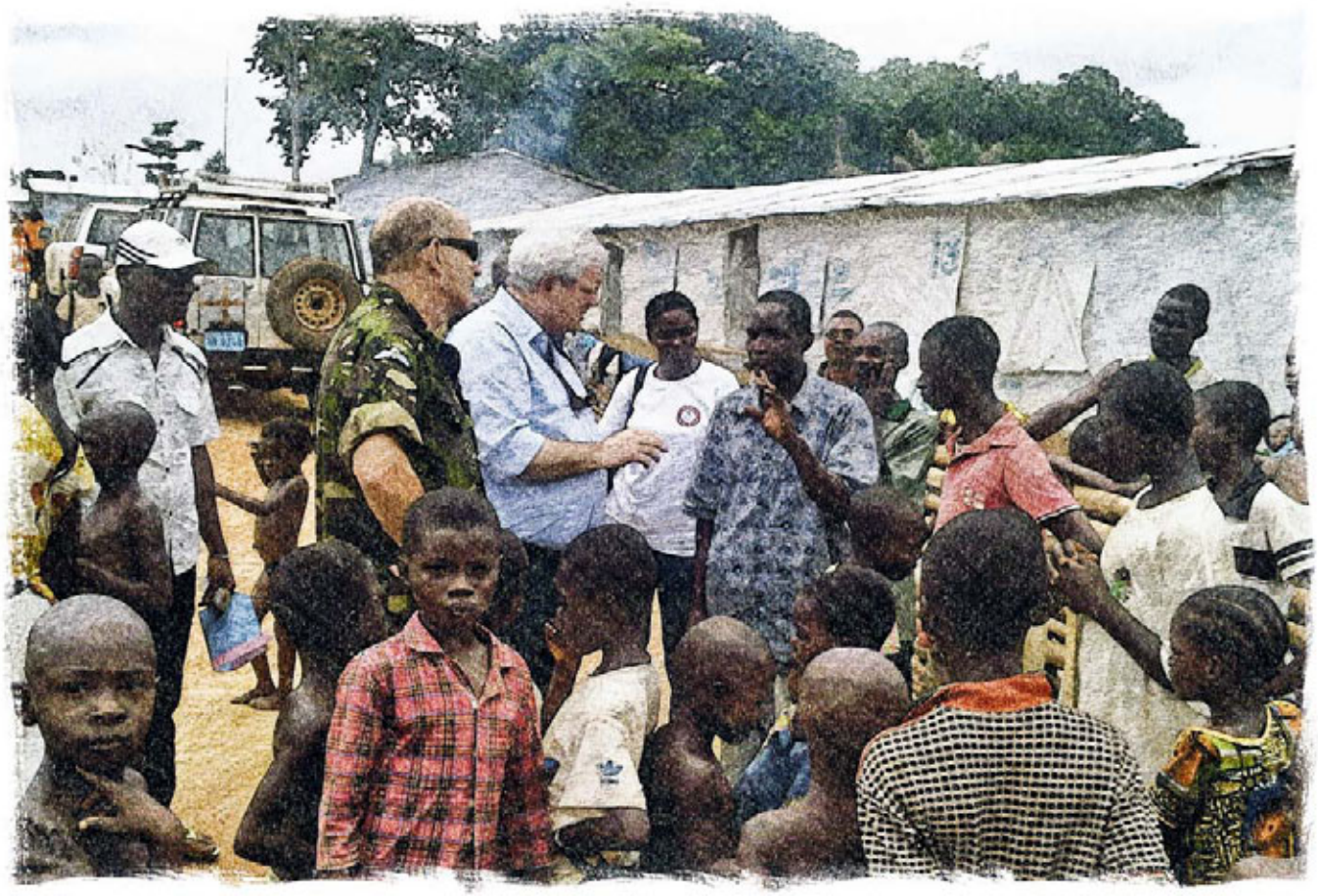
Durch die Entwicklungen in Nordafrika und im Nahen Osten hat die EU im Jahr 2011 regelmäßig ihre Politikmaßnahmen, zu denen die Sanktionen gehören, anpassen müssen. Die Folgen für die Schifffahrtsunternehmen waren teilweise gravierend.

Um bei der Durchsetzung außen- oder sicherheitspolitischer Ziele Druck auf andere Staaten zu verstärken, schränken Länder oder Staatengruppen mit Sanktionen und Embargos den Außenwirtschaftsverkehr mit diesen Staaten ein. Die Einschränkungen können von Reiseverboten für benannte Einzelpersonen bis zu einem vollständigen Aussetzen des Güter-, Dienstleistungs- und Finanzhandels reichen. Oftmals werden diese Embargos durch den Sicherheitsrat der Vereinten Nationen initiiert, doch die Umsetzung liegt bei den Mitgliedstaaten der UNO. Sie kann daher von Staat zu Staat unterschiedlich ausfallen.

Deutsche Schifffahrtsunternehmen, die weltweit Güter transportieren sowie andere maritime Dienstleistungen erbringen und auf Zahlungsverkehre aus dem Ausland angewiesen sind, müssen daher unterschiedliche Sanktionsregime in aller Welt beachten.

Der Verband Deutscher Reeder stellt die zugrunde liegenden politischen Ziele von Embargos generell nicht in Frage, setzt sich aber für eine sachgerechte Umsetzung von Sanktionen ein, die die deutsche Schifffahrt nicht ungebührend benachteiligen. Eine Vereinheitlichung von Sanktionsregimen unterschiedlicher Rechtsräume (etwa EU und USA) gegen Dritte wäre zur Erleichterung der praktischen Umsetzung in Unternehmen wünschenswert, ist aber politisch eher unwahrscheinlich.

Mit den politischen Entwicklungen in Nordafrika sowie im Nahen und Mittleren Osten hat die Europäische Union im Rahmen ihrer gestärkten Gemeinsamen Außen- und Sicherheits-



ELFENBEINKÜSTE: **Stephen O'Brien trifft Flüchtlinge in einem Lager in Liberia.**

politik Sanktionen im vergangenen Jahr recht häufig eingesetzt und wiederholt den jeweils aktuellen politischen Gegebenheiten angepasst. Entsprechend häufig mussten Unternehmen mit hohem Aufwand ihre Verkehre und internen Abläufe umstellen.

BEISPIEL: IRAN

Beständig verschärft wurden die Sanktionen westlicher Staaten gegen den Iran in der Auseinandersetzung um das iranische Atomprogramm. Am 23. Januar 2012 haben die Mitgliedstaaten der Europäischen Union beschlossen, Einfuhr, Erwerb und Beförderung von Rohöl und Erdölerzeugnissen sowie von petrochemischen Erzeugnissen zu verbieten. Auch wurde verboten, Finanzmittel, finanzielle Unterstützung oder auch Versicherungen und Rückversicherungen für solche Geschäfte bereitzustellen. Außerdem wurde das Vermögen der iranischen Zentralbank innerhalb der EU eingefroren. Zuvor bereits war verboten worden, bestimmte Güter zu transportieren bzw. Geschäftsbeziehungen mit benannten Einzelpersonen, Unternehmen und Organisationen fortzuführen.

Für ein Schifffahrtsunternehmen bedeutet dies, dass für jede Frachtpartie Ladungsart, Empfänger, Versender, etc. geprüft werden müssen, um zu gewährleisten, dass nicht verbotene Ladung transportiert wird oder gelistete Personen in irgendeiner Weise am Transport beteiligt sind. Bei einem Containerschiff mit Hunderten von Containern lässt sich diese Prüfung nur mit aufwendiger EDV-Unterstützung umsetzen. Für die Vercharterer (= Vermieter) von Schiffen hat dies auch bedeutet, dass sie in einer ohnehin schwierigen Marktlage bestehende Verträge nicht verlängern oder neue schließen konnten.

BEISPIEL: ELFENBEINKÜSTE

Recht abrupt verhängte die Europäische Union am 14. Januar 2011 vorübergehende Sanktionen gegen die ivorischen Häfen Abidjan und San Pedro. Begründung: Diese Häfen trügen zur Finanzierung der unrechtmäßigen Regierung von Laurent Gbagbo bei. Die Gelder des Autonomen Hafens von Abidjan und des Autonomen Hafens von San Pedro wurden eingefroren. Außerdem durften beiden Organisationen und weiteren benannten ivorischen Personen und Einrichtungen „weder unmittelbar noch mittelbar Gelder oder wirtschaftliche Ressourcen zur Verfügung gestellt werden oder zugute kommen". Die Vorschriften galten für Schiffe, die der Gerichtsbarkeit eines EU-Mitgliedstaates unterliegen, für EU-Bürger und -Firmen sowie für alle „juristischen Personen, Organisationen und Einrichtungen in Bezug auf Geschäfte, die ganz oder teilweise in der Union getätigt werden".

Mit dem Verbot der Bereitstellung von Geldern oder wirtschaftlichen Ressourcen war es von einem Tag auf den nächsten nicht erlaubt, Dienstleistungen wie etwa die für das Ein- und Auslaufen notwendigen Schlepper zu bezahlen. Die Sanktionen kamen so unvermittelt, dass bereits im Hafen befindliche Schiffe festsaßen. Für großen Unmut in den Unternehmen sorgten auch die ungleichmäßige Anwendung der Sanktionen innerhalb der EU sowie die Wettbewerbsnachteile gegenüber Schifffahrtsunternehmen aus Drittstaaten. Der VDR konnte für Schiffe, die bereits in einem der Häfen lagen, und jene, die bereits mit Ladung Richtung Abidjan oder San Pedro unterwegs waren, in Zusammenarbeit mit der Bundesregierung eine Übergangsregelung erwirken.

IRAN: **Die Sanktionen wurden immer weiter verschärft.**

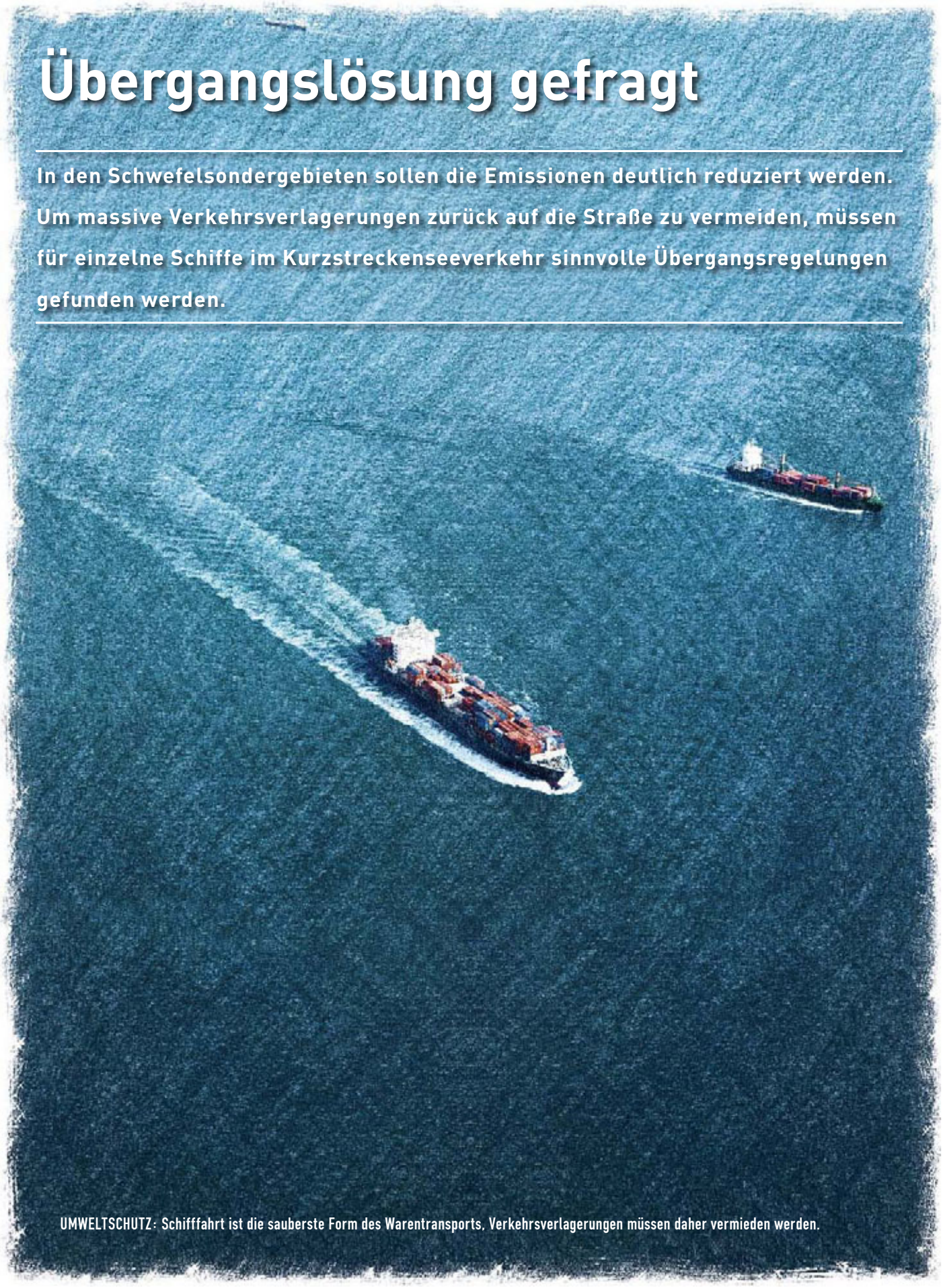
Auch gegen Staaten wie Ägypten, Libyen, Myanmar, Syrien und Weißrussland sind im vergangenen Jahr – teilweise bereits wieder eingestellte – Sanktionen verhängt oder verschärft worden.

Der VDR informiert dabei jeweils über schifffahrtsrelevante Aspekte und arbeitet zusammen mit der Bundesregierung an einer möglichst einfachen und wettbewerbsneutralen Umsetzung von Sanktionsregimen.

ABIDJAN: **Anfang 2011 trafen die Schifffahrt überraschende Sanktionen.**

Übergangslösung gefragt

In den Schwefelsondergebieten sollen die Emissionen deutlich reduziert werden. Um massive Verkehrsverlagerungen zurück auf die Straße zu vermeiden, müssen für einzelne Schiffe im Kurzstreckenseeverkehr sinnvolle Übergangsregelungen gefunden werden.



UMWELTSCHUTZ: Schifffahrt ist die sauberste Form des Warentransports. Verkehrsverlagerungen müssen daher vermieden werden.

Die Umsetzung des 2008 revidierten Anhangs VI der IMO-Umweltschutzkonvention (MARPOL) gehört zu den Kernthemen des VDR. MARPOL VI enthält verbindliche Vorgaben für den maximalen Schwefelgehalt in Schiffsbrennstoffen, einmal für die globale Fahrt und deutlich strengere Grenzwerte für Emissionsüberwachungsgebiete (ECA). Festgelegt ist, den Schwefelgehalt in Schiffsbrennstoffen für die globale Fahrt von aktuell 3,5 auf 0,5 % Prozent in 2020 zu begrenzen, spätestens jedoch 2025 abhängig von der Verfügbarkeit des Brennstoffs. Deutlich schärfere Vorgaben hingegen gelten in den ECA. Aktuell sind nur sehr niedrigschweflige Schweröle mit maximal 1,0 Prozent zulässig, ab 2015 sinkt der Wert um den Faktor 10 auf nur noch 0,1 Prozent. ECA sind gegenwärtig nur Nord- und Ostsee und ab Mitte 2012 auch die nordamerikanische 200-Meilen-Zone.

Der VDR hatte 2008 die globalen Vorgaben für die Schwefelgehalte begrüßt. Kritisch sieht der Verband indes die verschärften Werte in der europäischen ECA. Die Debatte kam 2011 auf die Agenda der EU-Politik, da die EU-Kommission die europäische Schwefel-Richtlinie aus 2005 überarbeiten und an den MARPOL-Stand anpassen wollte. Dieser Schritt war von besonderer Bedeutung. Die Bundesregierung hatte 2008 im Abschlussbericht der maßgebenden Sitzung des IMO-Umweltausschusses darauf verwiesen, dass regionale Probleme der MARPOL-VI-Novelle regional gelöst werden müssten.

Den Nachweis spürbarer Verkehrsverlagerungen für die Bestandsflotte der Fähr- und Feederbetreiber im Kurzstreckenseeverkehr hatten VDR und Zentralverband Deutscher Seehafenbetriebe (ZDS) 2010 in einer gemeinsamen Studie vorgelegt, die vom renommierten Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) erarbeitet wurde. Verlagerungen resultieren im Wesentlichen aus den hohen Mehrkosten, die für den Einsatz von Dieselbrennstoff mit 0,1 Prozent statt des niedrigschwefligen Schweröls anfallen. Alternativen gibt es kaum: Der Einsatz von Flüssiggas als Brennstoff ist eine wichtige Zukunftsoption für Neubauten, für die Bestandsflotte hingegen nicht geeignet.

Rauchgasentschwefelungsanlagen werden ebenfalls eine wichtige Rolle spielen, ihnen fehlen hingegen noch fast vollständig Erfahrungen in der maritimen Anwendung. Das Risiko der Verkehrsverlagerungen bleibt daher evident. Die Wissenschaftler vom ISL ermittelten abhängig von der Streckenlänge eine Rückverlagerung des Verkehrs von der See auf die Straße zwischen 15 Prozent auf kurzen und bis zu knapp 50 Prozent auf den langen Strecken, beispielsweise ins Baltikum oder Russland. Konkret rechnet das Institut mit weiteren 604.000 Trailern und zusätzlichen 820.000 Containern im Straßenverkehr. Eine Reihe solcher Studien sind seit 2009 von anderen Reederverbänden oder EU-Mitgliedstaaten vorgelegt worden. Sie kamen zu sehr ähnlichen Ergebnissen.

EU DISKUTIERT RICHTLINIE

Die Novelle der EU-Schwefel-Richtlinie gehörte vor diesem Hintergrund zu den Schwerpunkten der Verbandsarbeit im Umweltbereich. Im Juni 2011 übermittelte die Kommission ihren Richtlinienentwurf den EU-Mitgliedstaaten (Rat) und dem EU-Parlament (EP). Beide Institutionen beraten und entscheiden abschließend über die Ausgestaltung der neuen Richtlinie. Der VDR hatte den Kommissionsentwurf kritisch bewertet, da es sich, anders als von der Kommission angekündigt, nicht um eine wortgetreue Angleichung an MARPOL VI handelte, sondern bereits deutlich darüber hinausging. Für die Debatte in EU-Rat und EU-Parlament hat der VDR daher ein Positionspapier mit den zentralen Anliegen formuliert. Der VDR plädiert darin für eine genaue Umsetzung der MARPOL-Überarbeitung in europäisches Recht. Maximale Schwefelgehalte in Brennstoffen und die in der IMO vereinbarten Geltungszeitpunkte sollten auch in der EU unverändert gelten.

Wichtig ist zudem, die Verfügbarkeit von regelkonformem Schiffsbrennstoff sicherzustellen. Der Nachweis, dass ab 2015 in den ECA Nord- und Ostsee ausreichend Brennstoffe zur Verfügung stehen, steht bislang aus. Für die Rechtssicherheit der Schiffsbetreiber ist dies unverzichtbar. Weitere Kernforderung ist die Aufnahme einer Härtefallregelung insbesondere für den Kurzstreckenseeverkehr zur Vermeidung von Verkehrsverlagerung. Der Vorschlag des VDR fordert, für den Bereich der Bestandsschiffe im Kurzstreckenseeverkehr eine Übergangsphase zu verankern, die Zeit einräumt, um die technischen Reinigungslösungen weiterzuentwickeln. Der VDR wirbt in Brüssel und Berlin nachdrücklich dafür, eine Übergangslösung zu vereinbaren und sie auch mit den anderen Mitgliedstaaten abzustimmen. Das EU-Parlament und der Rat der Mitgliedstaaten werden in der ersten Hälfte 2012 ihre abschließenden Positionen bestimmen. Der VDR wird diese Prozesse intensiv begleiten.

Die drohende Verkehrsverlagerung stand auch im Mittelpunkt bei der Fortsetzung des sogenannten Strukturierten Dialogs mit der Bundesregierung. In drei Treffen 2011 diskutierten Vertreter der Bundesregierung und von Verbänden über mögliche Lösungsoptionen. Einvernehmen bestand zwischen allen Beteiligten, dass den technischen Reinigungslösungen (Entschwefelungsanlagen) große Bedeutung zukomme und ihre Anwendungsreife zügig entwickelt werden müsse.

Vereinbart und auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz im Mai 2011 in Wilhelmshaven verkündet wurde, dass öffentlich unterstützte Anlagen auf unterschiedlichen Schiffstypen als Pilot- und Testanlagen installiert werden sollen. Mitglieder des VDR haben sich als Partner bereit erklärt und umfangreiche Vorbereitungsarbeiten vorgenommen. Die finalen Zusagen zur Förderung stehen noch aus, sie müssen zwingend noch 2012 verabschiedet werden, um bis 2015 noch praktisch auswertbare und anwendbare Ergebnisse zu liefern.

SECA-ZONEN

Bislang gelten die gesamte Ostsee und die Nordsee in genau definierten Grenzen als Schwefelsondergebiet (siehe Grafik). Mitte 2012 wird die nordamerikanische 200-Meilen-Zone dazukommen.

Klimapolitik erfolgreich

Im Rahmen der IMO ist ein wichtiger Durchbruch für die Reduktion der Treibhausgase von Schiffen erzielt worden. Ab 2013 gilt der EEDI als Maß für die Schiffseffizienz.

In der Klimapolitik konnte 2011 ein wichtiger Erfolg für die Minderung der Treibhausgasemissionen von Schiffen erzielt werden. Die UN-Seeschifffahrtsorganisation (IMO) verabschiedete dazu die erste weltweit gültige und rechtlich verbindliche Regulierung eines Industriesektors. 2013 tritt eine Ergänzung des Anhangs VI der IMO-Umweltschutzkonvention MARPOL in Kraft. Der Anhang enthält generell Vorgaben zu Schiffsemissionen. Er wird ab 2013 ergänzt durch den Energieeffizienz-Designindex (EEDI), im Kern ein Maß für die technische Effizienz eines Schiffsneubaus, ausgedrückt in emittierten Menge CO_2 bezogen auf eine Tonne Fracht pro transportierter Seemeile (gCO_2 pro t/m).

Gegenüber einem Referenzwert aus der Effizienz von Schiffen der vergangenen zehn Jahre errechnet, müssen Neubauten in 5-Jahres-Schritten spürbare Effizienzverbesserungen von bis zu 30 Prozent nachweisen. Insgesamt erstreckt sich der Geltungsbereich unter anderem auf neue Tanker, Massengutfrachter und Containerschiffe. Diese Schiffstypen sind für rund 75 Prozent der CO_2-Emissionen und damit den energieintensivsten Teil der internationalen Schifffahrt verantwortlich. Rechtlich verbindlich sind die Vorgaben zwar nur für die MARPOL-VI-Vertragsstaaten, die jedoch über 80 Prozent der globalen Schiffstonnage repräsentieren.

Zusätzlich wurde nicht nur an Vorgaben zur Verbesserung der Schiffsneubauten, sondern auch an der Optimierung des Betriebs der existierenden Flotte gearbeitet. Die IMO hat auf ein seit Jahren bewährtes Instrument aus anderen Bereichen des Schiffsbetriebs gesetzt und stellt den Reedereien und Schiffsbetreibern den „Ship Energy Efficiency Management Plan“ (SEEMP) bereit. Der Plan ist ab 2013 verpflichtend an Bord jedes Schiffes mitzuführen. Er kann reederei- und schiffstypenspezifisch erarbeitet werden. Zentraler Inhalt ist eine Liste von Energiesparmaßnahmen und eine harmonisierte Messmethodik, wie die Ergebnisse der Maßnahmen am Ende des Jahres intern ausgewertet und entsprechende Schlussfolgerungen gezogen werden können. Beispiele solcher Maßnahmen sind das Energiemanagement an Bord, das Geschwindigkeitsmanagement, wetteroptimierte Routenplanung oder verbesserte Trimmung des Schiffs.

Das beschlossene Effizienzmaßnahmen-Paket wird die Treibhausgasemissionen der internationalen Flotte spürbar senken. Die IMO hat für 2020 im Durchschnitt eine Reduktion

um 150 Millionen Tonnen CO_2 errechnet, verglichen mit den Emissionen 2020 ohne diese Maßnahmen, für 2030 sogar eine Minderung um 330 Millionen Tonnen. Brennstoffverbrauch und Emissionen sinken damit jeweils um 13 bzw. 23 Prozent. Der VDR hat in den vergangenen Jahren die Arbeiten aktiv unterstützt. Mit der Annahme dieser weltweit verbindlichen Effizienzstandards für Schiffe ist in der IMO ein klimapolitischer Meilenstein gelungen.

SCHIFFFAHRT IST KLIMASCHUTZ

Die Mitglieder des VDR werden ihr Engagement zur Senkung von Brennstoffverbrauch und damit CO_2-Emissionen weiter fortsetzen. Mit den Effizienzstandards wird die Schifffahrt ihrer Verantwortung gerecht und einen spürbaren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Der Seeverkehr bleibt dabei auch künftig der energieeffizienteste Verkehrsträger. Aktuell trägt die Schifffahrt knapp 3 Prozent zu den globalen CO_2-Emissionen bei, bewältigt indes 90 Prozent des internationalen Gütertransports. Das Augenmerk der Reeder richtet sich nun auf die anstehenden Aufgaben, zum Beispiel auf die sogenannten marktbasierten CO_2-Minderungsmaßnahmen.

Ergänzend zu den bereits beschlossenen Maßnahmen zur CO_2-Minderung werden marktbasierte CO_2-Minderungsmaßnahmen seit drei Jahren diskutiert. Anliegen der Politik ist es, einen weiteren Regelungshebel zu schaffen, sollte es mit technischen und betrieblichen Verbesserungen nicht gelingen, die CO_2-Emissionen im gewünschten Ausmaß zu senken. Das Hauptaugenmerk richtet sich dabei auf die Fragen, welches Reduktionsziel für die Schifffahrt angemessen und welches Instrument am besten geeignet ist, dieses Ziel zu erreichen. Die Debatte um Minderungspotenziale und Reduktionsziele wird aktuell noch geführt.

In der Diskussion um die Instrumente liegen konkrete Vorschläge auf dem Tisch. Sie reichen von der Einbindung der Schifffahrt in einen weltweiten Emissionshandel und effizienzbasierte Systeme bis zu Optionen, die eine CO_2-Abgabe auf Schiffsbrennstoff kombiniert mit einem Klimafonds favorisieren. 2011 haben sich die internationale Reederverbände auf der Jahrestagung der „International Chamber of Shipping“ (ICS) in Hamburg für die brennstoffabgabebasierten Modelle ausgesprochen. Sie sind einfach zu handhaben, leicht zu implementieren und transparent. Einvernehmen besteht, dass der Emissionshandel nicht geeignet ist und daher abgelehnt wird. Die Reederverbände bekräftigen zudem, dass eine globale Lö-sung in der IMO unverzichtbar ist und regionale Lösungen, wie von der Europäischen Union beabsichtigt, vermieden werden müssen.

Die EU hatte unterdessen eigene klimapolitische Maßnahmen angekündigt, sollte es bis 2011 in der IMO zu keiner weltweit einheitlichen Lösung gekommen sein. Dafür hat die EU-Kommission 2011 ein Anhörungsverfahren durchgeführt. Im Mittelpunkt stand die Debatte um die Ausgestaltung einer EU-Lösung hinsichtlich wirtschafts- und wettbewerbspolitischer Aspekte. Der VDR war aktiv an den Beratungen beteiligt unter dem Dach des europäischen Reederverbandes ECSA. Im Ergebnis zeigten die Diskussionen, dass eine überzeugende Lösung, die den Prämissen der Flaggen- und Wettbewerbsneutralität genügt, nicht zu erreichen ist. Ungeachtet dessen hat die EU-Kommission einen Vorschlag für die zweite Hälfte 2012 angekündigt. Der VDR fordert daher nachdrücklich eine IMO-Lösung. Die Verabschiedung der EEDI- und SEEMP-Maßnahmen hat die Handlungsfähigkeit der IMO verdeutlicht. Die EU-Institutionen sollten daher alles daransetzen, die IMO in ihren Verhandlungen zu unterstützen.

SCHIFFFAHRT ALS FINANZQUELLE?

Eine der zentralen Voraussetzungen für eine weltweit geltende Regelung der IMO ist auf Ebene der UN-Klimapolitik zu schaffen. Die jährlichen UN-Klimakonferenzen sind das wichtigste Instrument der internationalen Klimapolitik auf dem Weg zu einem tragfähigen Klimaschutzabkommen. Luft- und Schifffahrt sind als global operierende Verkehrsträger Teil der Verhandlungen. Im Dezember 2011 fand im südafrikanischen Durban die UN-Klimakonferenz statt. An der Konferenz nahm auch der VDR als Teil der ICS-Delegation teil. Im Mittelpunkt standen die Vereinbarungen für einen langfristigen Regulierungsrahmen zum Klimaschutz und die Frage der Finanzierung von Minderungs- und Anpassungsmaßnahmen, vornehmlich in den Entwicklungsländern.

Die Schifffahrt war im Sonderbereich „Sektor- und sektorspezifische Ansätze“ ebenfalls Gegenstand ausführlicher und intensiver Debatten. In den Abschlussdokumenten wurde indes nur festgelegt, dass die Arbeiten für Lösungen zur Emissionsreduktion fortgesetzt werden sollen. Mehr politische Aufmerksamkeit wurde der Schifffahrt dagegen als „innovativer Klimaschutzfinanzquelle“ zuteil. Der Klimagipfel vereinbarte die Einrichtung eines „Green Climate Fund“, der die langfristige Finanzierungszusage an die Entwicklungsländer von mindestens 100 Mrd. USD jährlich ab 2020 sicherstellen soll.

Die Entscheidung, woher die Gelder stammen werden, wurde indes vertagt auf die nächste Klimakonferenz 2012. Deutlich wurde jedoch, dass überwiegend private Quellen und maßgeblich auch Luft- und Schifffahrt dazu beitragen sollen.

RÖRD BRAREN

» Mit den neuen technischen Maßnahmen können schon im Jahr 2020 in der Seeschifffahrt über 150 Millionen Tonnen CO_2 eingespart werden. Das ist ein Erfolg für die Umwelt, auf den die Industrie stolz sein kann.

ERRICHTERSCHIFFE: **Neue Herausforderungen für Schiffbauer, Reedereien und die Crews an Bord.**

Offshore-Windenergie

Vor der deutschen Küste wird die Energiewende ganz praktisch realisiert. Die deutschen Reeder tragen maßgeblich dazu bei, dass die Windparks sicher und solide funktionieren.

Mit mehr als 3.000 Megawatt installierter Leistung in Europa und mehr als 200 Megawatt in Deutschland hat die Offshore-Windenergie in Deutschland und Europa Fahrt aufgenommen. Mit dem Testfeld „alpha ventus“ und dem ersten kommerziellen Windpark „Baltic 1“ sowie den ersten am Netz befindlichen 16 Windenergieanlagen des Projektes „Bard Offshore 1“ sind in Deutschland wichtige Schritte zur Offshore-Stromgewinnung unternommen worden.

In Deutschland entsteht damit eine neue Industrie: die Offshore-Windenergieindustrie. Von den Fundamenten und Umspann- und Wohnplattformen über die Türme, Rotorblätter und Turbinen, die Errichterschiffe und Sicherungs- und Wartungsfahrzeuge, bis hin zur maritimen Transportlogistik und den Häfen – in Deutschland sind alle Facetten für diesen neuen Industriebereich vorhanden oder in der Planung.

Viele Mitgliedsreedereien des VDR haben bereits frühzeitig die neuen Möglichkeiten als integrierter Dienstleister der Windenergiebranche erkannt und beteiligen sich in den internationalen Ausschreibungen für die Bereiche Schwerguttransport, Verkehrssicherung und Crewtransport. Andere deutsche Reedereien engagieren sich in Joint-Ventures mit großen Energieversorgungsunternehmen oder Errichterfirmen bei Konzeption,

WINDRÄDER: Service erfolgt integriert vom Wasser und aus der Luft. Deutsche Reeder gehören zu den Anbietern.

Konstruktion und Betrieb von Hubkranschiffen und anderen Errichterfahrzeugen.

Den Rahmen für den Aufbau der Offshore-Windparks (OWPs) in der deutschen AWZ in Nord- und Ostsee stellt das BSH als zuständige Genehmigungsbehörde nach der Seeanlagen-Verordnung. Insgesamt sind mittlerweile über 94 Anträge für die Errichtung und den Betrieb von OWPs gestellt, davon 29 Vorhaben mit 2.075 WEAs und insgesamt 9.500 MW genehmigt und die anderen in der laufenden Bearbeitung. Hinzu kommen noch die aktuellen Anträge auf Errichtung der Stromabführungssysteme durch den Übertragungsnetzbetreiber in der Nordsee.

Mit der Einführung einer Raumordnung in der AWZ wurde der Gesetzgeber der Notwendigkeit einer abgestimmten Planung auf dem Meer gerecht, die wirtschaftliche Interessen, insbesondere den freien Seeverkehr, und den Meeresumweltschutz zusammenführt.Sowohl in die langjährigen Genehmigungsprozesse als auch in die Festlegung der Vorschriften zur Befeuerung und Kennzeichnung und der Erarbeitung eines Schutz- und Sicherheitskonzeptes von OWPs (Heli-Transfer, Notfallmanagement, Abfallwirtschafts- und Betriebsstoffkonzept, Arbeits- und Betriebssicherheit) ist der VDR regelmäßig mit eingebunden.

VDR ENGAGIERT IN STIFTUNG OFFSHORE

Der VDR ist im Jahr 2011 mit seinem Geschäftsführenden Präsidiumsmitglied in das Kuratorium der Stiftung Offshore Windenergie eingetreten. Er hat sich mit dem Ziel einer offenen Kommunikation zwischen den Unternehmen der unterschiedlichen Branchen, Verbände und politischen Institutionen in dem Arbeitskreis „Vernetzung der maritimen Wirtschaft mit der Offshore-Windenergie“ engagiert und die Anliegen seiner Mitgliedsreedereien in diesem neuen Geschäftsfeld bei der 7. Nationalen Maritimen Konferenz in einem gemeinsamen Positionspapier eingebracht.

Spezialschiffe sind dabei der Schlüssel zur erfolgreichen Errichtung und dem Betrieb von Offshore-Windenergieanlagen. Trotz erhöhter Marktaktivitäten zum Ausbau der Schiffskapazitäten ist der Weltmarkt für Offshore-Installationsschiffe angespannt, und es steht weiterhin nur eine stark beschränkte Anzahl geeigneter Schiffe zur Verfügung. Andererseits besteht ein großer Bedarf an Verkehrssicherungsfahrzeugen und besonders an Crew- & Serviceschiffen, die zur Montage, Wartung und Reparatur benötigt werden. Diese Schiffe sollen bei hohem Wellengang einsetzbar sein und das Fachpersonal sicher transportieren. Sie müssen eine hohe Transfergeschwindigkeit aufweisen, im Windpark leicht manövrierbar sein und einen sicheren Übergang des Personals auf die Anlagen gewährleisten. Hohe Zuladungen für zusätzliches Material und permanente Verfügbarkeit sowie ein wirtschaftlich vertretbarer Betrieb sind dabei unabdingbar.

Der Neubau dieser Schiffe wird derzeit in Deutschland durch mangelnde Planungs- und Rechtssicherheit aufgrund uneinheitlicher, unvollständiger oder inkonsistenter Sicherheitsvorschriften und Normung bei Offshore-Fahrzeugen, der Einstufung der transportierten, hoch qualifizierten Techniker und der nicht einheitlich definierten Ausbildungsanforderungen behindert.

Der VDR und der Verband der Schiffbauindustrie VSM setzen sich dabei gemeinsam dafür ein, national abgestimmte, internationale Richtlinien für wirtschaftlich umsetzbare Bau- und Ausrüstungsstandards auf Basis des ISPS- und HSC-Cargo Code schnellstmöglich einzuführen und durchzusetzen. Ein großer Schritt vorwärts konnte bereits mit der Einreichung eines gemeinsamen Papiers bei dem IMO-Unterausschuss DE (Design & Equipment) im Februar 2012 erreicht werden.

Viele Mitgliedsreedereien des VDR haben bereits frühzeitig die neuen Möglichkeiten als integrierte Dienstleister der Windenergiebranche erkannt und beteiligen sich in den internationalen Ausschreibungen für die Bereiche Schwerguttransport, Verkehrssicherung und Crewtransport. Andere deutsche Reedereien engagieren sich in Joint Ventures mit großen Energieversorgungsunternehmen oder OWP-Errichterfirmen bei Konzeption, Konstruktion und Betrieb von Hubkranschiffen und anderen Errichterfahrzeugen.

NEUE DIENSTE: Errichter, Versorger, Servicefahrzeug.

LNG als Schiffsbrennstoff

Rapide steigende Brennstoffpreise und ab 2015 weiter abgesenkte Abgasgrenzwerte für Schwefel- (SOx) und Stickoxide (NOx) besonders in den Emissions-Sondergebieten Ostsee- und Nordsee und der 200-Meilen-Zone an den Ost- & Westküsten der USA bringen verflüssigtes Erdgas (LNG) als zukünftigen Brennstoff zunehmend in den Fokus der Schifffahrt, besonders im Bereich der Kurzstrecken- und Fährverkehre.

Flüssiggas ist ein farbloser, geruchloser Stoff mit einem überwiegenden Anteil Methan, welcher nach der Verflüssigung bei –163 °C transportiert wird und jederzeit höchste Sicherheitsvorkehrungen erfordert. Das Transportvolumen von 1 m^3 LNG entspricht dabei 0,464 metrischen Tonnen und erfordert also rund das doppelte Volumen an Bunkerkapazität gegenüber Schweröl. Die Technologie zur Verbrennung in sogenannten Dual-Fuel-Dieselmotoren ist jedoch vorhanden und erprobt. Dabei ist ein unterbrechungsfreies Umschalten zwischen LNG- und Schwerölbetrieb jederzeit möglich.

Flüssiggastanker, welche ihren Ladungsverlust, den sogenannten „boil-off", als Treibstoff nutzen, sind seit Jahrzehnten technisch und kommerziell in Fahrt. Die derzeit im Einsatz befindlichen mehr als 1.600 LNG- und LPG-Tanker weisen seit 40 Jahren die beste Sicherheitsbilanz aller Schiffstypen auf. Jedoch fehlen für die Verwendung und Lagerung von LNG in normalen

Schiffen, insbesondere in Fahrgastschiffen, bisher allgemein verbindliche internationale Vorschriften und Zulassungen. Daher können diese Schiffe Häfen bisher nur mit Sondergenehmigungen anlaufen.

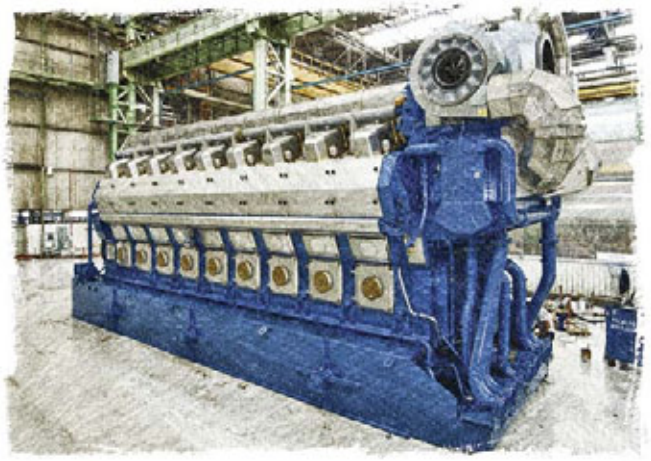
VERBINDLICHE REGELN NOTWENDIG

Genormte Tankanschlüsse und die begleitende internationale Normung von speziellen Schiffsausrüstungen sind notwendig. Gefragt sind aber in erster Linie gesetzliche Anforderungen für die Schiffssicherheit im Rahmen der „International Maritime Organization“ (IMO). Hier gilt es zunächst, die bisher nur empfehlenden „Interim Guidelines for Gas Fuelled Ships“ der IMO in einen verbindlichen „International Code for Gas-Fuelled Ships“ (IGF-Code) zu überführen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Anforderungen das ganze Spektrum an Schiffstypen, Bunkertanks, Energiewandlern und Treibstoffen abdecken.

Norwegen ist Pionier beim Bau und Betrieb von Schiffen mit LNG-Antrieb, mehr als 100 Fährschiffe, Bohrinsel-Versorger und Hilfsschiffe werden inzwischen erfolgreich mit LNG betrieben. Hier gibt es inzwischen entsprechende nationale Vorschriften und auch die notwendige Infrastruktur zum Betanken derartiger umweltfreundlicher Schiffe.

Die breite Nutzung von Gas als Schiffsbrennstoff auch in Deutschland ist daher eher eine psychologische Herausforderung. Trotz vorbildlicher Sicherheitslage und höchster Standards für Bau und Betrieb solcher Schiffe gilt es in der Öffentlichkeit und bei nicht maritimen Behörden und Verwaltungen noch viele Vorurteile zu überwinden. Das überrascht umso mehr, weil die Gasnutzung an Land, im Haushalt und im Straßenverkehr weitverbreitet ist.

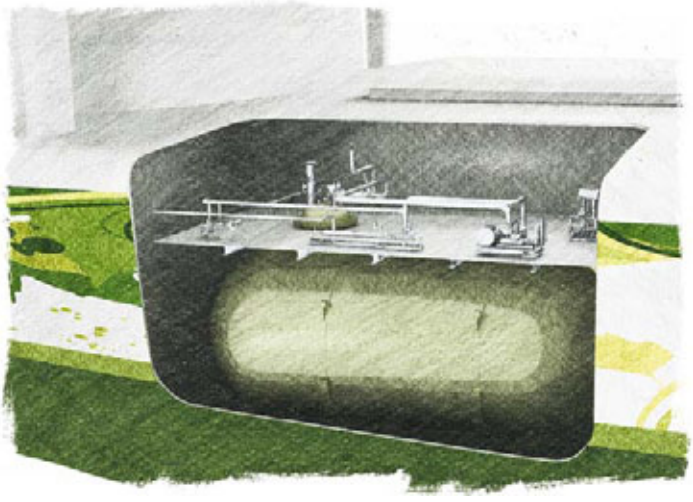
Der Aufbau einer flächendeckenden LNG-Versorgungsinfrastruktur vorrangig im Bereich Nord- und Ostsee ist dabei entscheidend für die breite Nutzung von gasbetriebenen Schiffen.



DUAL-FUEL: Schiffsmaschinen schalten sofort um.

Denn erst wenn es ausreichend „Tankstellen“ für die Seeschiffe gibt, können die Reeder die nicht unerheblichen Investitionen anstoßen, die sich nach wenigen Jahren rechnen. Denn wenn LNG auf breiterer Basis eingesetzt wird, profitieren nach heutigen Erkenntnissen am allermeisten Mensch und Umwelt von dem sauberen Antriebsmittel.

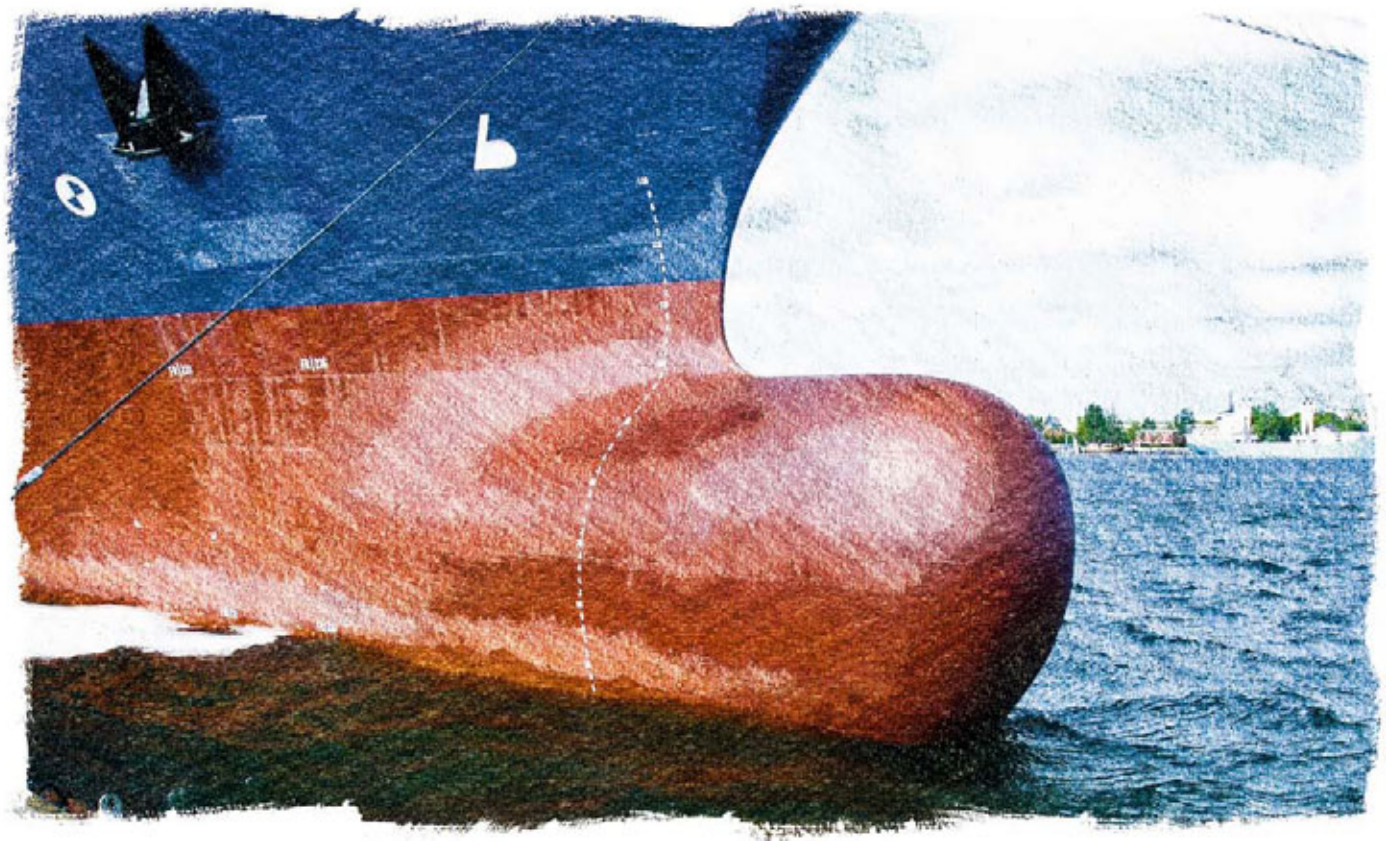
Daher begrüßt der VDR die Initiativen der deutschen Häfen Brunsbüttel und Hamburg zum Aufbau entsprechender LNG-Bunkerstationen. Dies wird begleitet von zunehmender Unterstützung deutscher Parlamentarier und der Küstenländer.



VISION: Noch sind diese Entwürfe für LNG-getriebene Schiffe Zukunftsvisionen. Sie könnten jedoch sofort umgesetzt werden, wenn es genug „Tankstellen“ gäbe.

Ballastwasserbehandlung

Zwar ist die Ballastwasserkonvention noch nicht in Kraft, doch wird sie das wohl größte Umrüstungsprogramm der maritimen Geschichte anstoßen. Die Folgen sind gravierend.



BALLASTWASSER: **In nur sechs Jahren müssen über 30.000 Schiffe umfangreich umgerüstet werden.**

Mit dem Ballastwasser, das zur Stabilisierung von Seeschiffen seit über 100 Jahren aufgenommen wird, wird eine Vielzahl von Organismen und Krankheiten durch den stetig wachsenden Schiffsverkehr in fremde Ökosysteme verschleppt. Um diesem Problem zu begegnen, hat die Internationale Schifffahrtsorganisation (IMO) im Februar 2004 die Ballastwasserkonvention verabschiedet. In dieser Konvention wurden Kriterien festgelegt, denen das Ballastwasser von Schiffen entsprechen muss (z.B. weniger als 10 lebende Organismen > 50 µm pro m^3 Ballastwasser), bevor es wieder in die Meeresumwelt abgegeben werden darf. Dieser sogenannte D2-Standard der Konvention soll durch gezielte Behandlung des Ballastwassers erreicht werden.

Ballastwasserbehandlungssysteme müssen für den Einsatz an Bord einen langen Genehmigungsprozess entsprechend der IMO-Konvention durchlaufen. Positiv ist zu vermerken, dass sich mittlerweile das Angebot von zugelassenen Ballastwasserbehandlungsanlagen gemäß D2-Standard eindeutig verbessert hat. Derzeit gibt es 21 Hersteller mit einem sogenannten Type-Approval, welches Voraussetzung für den Schiffseinbau ist. Mindestens weitere zehn Hersteller befinden sich in der entsprechenden Prüf- und Zulassungsphase, sodass sich das Angebot bis Ende 2012 weiter erhöhen wird.

KONVENTION NOCH NICHT IN KRAFT

Problematisch bleibt, dass die Ballastwasserkonvention weiterhin noch nicht in Kraft ist, da bisher erst 33 Staaten mit 26,46 Prozent der Welttonnage die Konvention ratifiziert haben. Zwölf Monate nach einer Ratifizierung durch mindestens 30 Staaten, deren Handelsflotte mindestens 35 Prozent des Bruttoraumge-

halts der Welthandelsflotte ausmachen, wird das vorgeschlagene Regelwerk bindend. Dies wird derzeit nicht vor 2013 erwartet.

Da Schiffseigner jedoch bis zum Inkrafttreten nicht zur Installation eines Ballastwasserbehandlungssystems verpflichtet sind, kann der Einbau momentan lediglich empfohlen werden. Ende des ersten Quartals 2012 sind weltweit nicht mehr als 250 Anlagen auf Schiffen eingebaut worden.

Gemäß der Konvention müssen ab Kiellegungsdatum 2010 sämtliche Neubauten (BW-Volumen < 5.000 m^3) mit entsprechenden Anlagen ausgerüstet werden. Für die Schiffe mit Kiellegungsdatum in 2009 erfolgte bereits die Verschiebung auf die 2. Jahresbesichtigung oder entsprechend Ende 2011.

ANLAGEN ZU KLEIN

Kritisch wird es bereits ab 2012, wenn die Neubauten mit einer BW-Kapazität ≥ 5.000m^3 ausgerüstet werden müssen, denn für diese Schiffe sind die wenigsten der aktuell zugelassenen Anlagen ausgelegt oder modular erweiterbar. Besonders für Bulker und Tanker mit BW-Kapazitäten über 50.000 m^3 und Pumpenleistungen von 5.000 m^3/h und mehr gibt es derzeit noch keine geeigneten Anlagen.

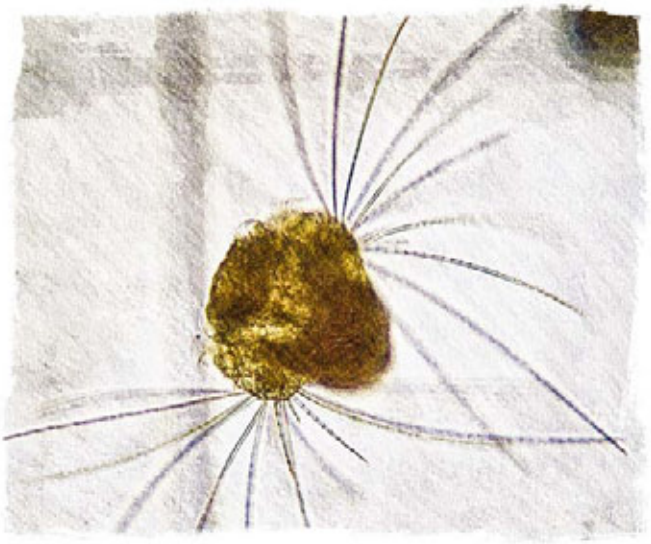
Die Kosten für eine einzige Anlage werden hier bei rund 2 Mio € liegen. Ein weiteres Problem ist der Stromverbrauch für größere Anlagen, welcher bei einer Pumpenleistung von 2.000 m^3 bereits über 200 kW beträgt. Dies wird nicht zuletzt zu einer spürbaren Zunahme des Treibstoffverbrauchs und damit der Luftemissionen führen.

390 RETROFITS PRO MONAT?

Weltweit wird die Nachrüstung zwischen 2012 und 2018 rund 31.000 Schiffe betreffen, was bereits rund 390 Retrofits pro Monat entspricht. Neben den extremen wirtschaftlichen Belastungen in der derzeitigen Schifffahrtskrise bleiben jedoch auch die weiterhin offenen Fragen zu den geplanten Sonderregelungen in einigen U.S. Gewässern - so beispielsweise im US-Staat New York – und die Frage nach der Notwendigkeit von Ballastwasseraustausch oder -behandlung im küstennahen Kurzstreckenseeverkehr beispielsweise innerhalb der Ostsee oder zwischen Elbe, NOK und Ostsee.

Ebenso fraglich bleiben bis auf Weiteres die praxisgerechte Probenentnahme und Untersuchung bei Hafenstaatkontrollen und die wesentlichen Haftungsfragen bei Fehlfunktionen der Behandlungsanlagen.

Als Hilfestellung für die Reedereien in der technischen und wirtschaftlichen Herausforderung bei der Auswahl geeigneter Technik und der Einbau- und Nachrüstungsplanung wird der VDR zusammen mit Partnern auch 2012 Ballastwasser-Symposien mit Erfahrungsberichten und Empfehlungen von Reedereien, Designern, Werften und Herstellern veranstalten.



ARBEITSPLATZ SCHIFF: **Das ILO-Seearbeitsübereinkommen schafft mehr Gerechtigkeit.**

ILO: Soziale Rechte für Seeleute

Das ILO-Seearbeitsübereinkommen könnte schon 2013 in Kraft treten.

Eine weltweite und grundlegende Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute und damit ein deutlicher Gewinn an Sicherheit in der internationalen Seeschifffahrt – das sind Gegenstände und Ziele des Seearbeitsübereinkommens, das vor sechs Jahren ohne Gegenstimme in Genf angenommen wurde und dessen Ratifikation derzeit läuft. Die Konvention ist das globale Instrument, um arbeits- und sozialrechtliche Mindeststandards in der Seeschifffahrt einzuführen. Diese Mindeststandards, zum Beispiel in den Bereichen Arbeits- und Ruhezeiten, medizinische Tauglichkeit und Betreuung, Unterbringung und Freizeit sowie Ausbildung der Seeleute, sollen durch Hafenstaatskontrollen auch auf Schiffen von Drittstaaten angewandt werden, die das Abkommen nicht ratifiziert haben. Damit ist das Abkommen auch als ein wichtiges Instrument zur Herstellung fairer und einheitlicher Wettbewerbsbedingungen anzusehen.

Am 16. Februar 2012 hat mit Tuvalu der 25. Staat die Ratifikation des Internationalen Seearbeitsübereinkommens bei der ILO angezeigt. Somit fehlen noch fünf weitere Staaten für ein Inkrafttreten der ILO-Konvention. Das Seearbeitsübereinkommen tritt zwölf Monate, nachdem die Ratifikationen von mindestens 30 Staaten bei der ILO eingetragen worden sind, die zusammen über eine Bruttoraumzahl von mindestens 33 Prozent der Welthandelsflotte verfügen, in Kraft. Die Schwelle von 33 Prozent der Welthandelsflotte ist bereits erreicht, da Staaten wie die Panama, Liberia und die Marshall Islands die Konvention ratifiziert haben. Nach dem jetzigen Stand ist davon auszugehen, dass der 30. Staat im Sommer 2012 die Konvention ratifizieren wird, und somit ist mit einem Inkrafttreten der Konvention Mitte 2013 zu rechnen.

Auch die Bundesregierung arbeitet mit Hochdruck an dem Entwurf eines Seearbeitsgesetzes. Im Rahmen der Umsetzung der Konvention fanden regelmäßige Gespräche mit den Sozialpartnern statt. Der VDR setzt sich dafür ein, dass bei der Umsetzung keine national isolierten Standards gegenüber den allgemein internationalen Standards eingeführt oder fortgeführt werden. Nur so kann es gelingen, die deutsche Flagge nachhaltig wettbewerbsfähiger und im internationalen Vergleich attraktiver zu machen.

Der Gesetzesentwurf wurde für Ende Mai 2012 angekündigt. Hierzu wird der VDR dann ausführlich gegenüber dem Bundesarbeitsministerium, welches das federführende Ministerium bei der Umsetzung in Deutschland ist, Stellung nehmen.

STCW: Manila-Änderungen

Die Umsetzung der Manila-Änderungen des STCW-Abkommens muss bis Ende 2016 abgeschlossen sein. Die Überprüfung der Ausbildungsstandards durch die European Maritime and Safety Authority (EMSA) auf den Philippinen hat Mängel gezeigt.

Mit dem 01.01.2011 traten die sogenannten „Manila-Änderungen" des STCW-Abkommens (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) in Kraft. Die Änderungen sind in der Zeit vom Januar 2012 bis Ende 2016 umzusetzen. Diese Implementierungsphase wird vom VDR intensiv begleitet. Dies geschieht sowohl auf nationaler und europäischer als auch auf internationaler Ebene.

Die Manila-Änderungen betreffen die Befähigungszeugnisse, die gemäß STCW-Übereinkommen ausgestellt wurden oder werden. Eine der wichtigsten Neuerungen, die mit den Manila-Änderungen gekommen ist, sind die Wiederholungslehrgänge für die Sicherheitstrainings, die alle fünf Jahre durchgeführt werden müssen. Des Weiteren werden Seediensttauglichkeitszeugnisse nach dem STCW-Übereinkommen eingeführt.

Dabei konnte der VDR erreichen, dass zukünftig auch Deutschland Seediensttauglichkeitszeugnisse aus Vertragsstaaten des STCW-Übereinkommens anerkennt. Neu ist weiter, dass Nautische Offiziere und Kapitäne spätestens zum 31.12.2016 den Nachweis ausreichender Kompetenzen in der Nutzung von elektronischen Seekarten (ECDIS) erbringen müssen. Bei den technischen Schiffsoffizieren gilt ab dem 01.01.2012, dass das Befähigungszeugnis zum Leiter der Maschinenanlage bereits nach 24 Monaten Seefahrtzeit erworben werden kann, wenn davon mindestens 12 Monate Seefahrtzeit als Zweiter Technischer Offizier abgeleistet wurden.

Sonstige Änderungen sind, dass erstmalig die Fähigkeiten und Kompetenzen für den Erwerb von Befähigungszeugnissen „Elektrotechnischer Offizier", „Schiffselektriker", „Vollmatrose Deck" und „Vollmatrose Maschine" normiert wurden.

AUSBILDUNG: **Die EU kontrolliert die Einhaltung der Standards weltweit.**

ÜBERPRÜFUNG AUF DEN PHILIPPINEN

Im Zusammenhang mit den regulären Überprüfungen der Einhaltung der Vorschriften des STCW-Übereinkommens bei Besuchen der Philippinen durch die European Maritime Safety Agency (EMSA) in den Jahren 2006 und 2010 wurden diverse Mängel festgestellt. Als nicht mit den STCW-Regularien konform wurden unter anderem die Arbeitsweise und das Qualitätsmanagementsystem der maritimen Verwaltung, die Überprüfung und Kontrolle der maritimen Ausbildungsstätten, die Anerkennung und Nachprüfung von Kursen, die Qualität der Überprüfungen der Maritimen Ausbildungs- und Trainingseinrichtungen sowie der Qualifikation der Ausbilder und Trainer identifiziert.

Angesichts der Natur und der Schwere der festgestellten Mängel hat die Europäische Kommission entschieden, dass die Philippinen die Anforderungen des STCW-Übereinkommens nicht einhalten. Weiter wurden die philippinischen Behörden über die noch offenen und nicht beseitigten Mängel in Kenntnis gesetzt und aufgefordert, bis zum 31. August 2011 mitzuteilen, welche Maßnahmen zur Mängelbeseitigung ergriffen wurden.

Bei der Sitzung des COSS-Ausschusses (Ausschuss für die Sicherheit im Seeverkehr und die Verhütung der Umweltverschmutzung durch Schiffe) der Europäischen Kommission am 21. Oktober 2011 wurde berichtet, dass die Philippinen einen sehr umfangreichen Bericht über die Korrekturmaßnahmen innerhalb der Frist an die Europäische Kommission und die EMSA übersandt haben. Die Mitgliedstaaten haben auf dieser Sitzung noch einmal die enorme Bedeutung der philippinischen Seeleute für die europäische Schifffahrt herausgestellt. Ebenso wurde unterstrichen, dass, wenn die Mängel nur einzelne Ausbildungseinrichtungen beträfen, auch nur diese sanktioniert werden dürften.

Eine Entscheidung über die Entziehung der Anerkennung der STCW-Zertifikate aus den Philippinen wurde bisher nicht getroffen.

Der VDR wird sich weiter auf nationaler und internationaler Ebene dafür einsetzen, dass eine für alle Seiten tragfähige Lösung gefunden wird.

ENGAGEMENT: Die deutsche Marine schützt im Rahmen des europäischen Mandats „ATALANTA" auch die Handelsschifffahrt

Piraterie

Die Leidtragenden der brutalen Piratenangriffe sind die Seeleute. Sie müssen vor Menschenraub und Mord geschützt werden. Eine dauerhafte Lösung liegt nur an Land.

Einen unbehaglichen und nur scheinbaren Erfolg kann die internationale Staatengemeinschaft verbuchen: Die Anzahl der von Kriminellen ihrer Freiheit beraubten Seeleute und Schiffe ist im Vergleich zu den Vorjahren niedriger. Mitte März 2012 harrten am Horn von Afrika 197 Seeleute unter unerträglichen Bedingungen in Geiselhaft. Doch die Anzahl der versuchten Geiselnahmen bleibt unverändert hoch. In den gefährdeten Seegebieten vor allem am Horn von Afrika, aber auch in Westafrika und Südostasien sind die Bedrohung für Schiffsbesatzungen und die damit verbundene Angst akute Wirklichkeit; der gewährte hoheitliche Schutz bleibt unzureichend und die Kosten hoch.

Die menschlichen und volkswirtschaftlichen Kosten der Piraterie sind enorm. Jede Entführung eines Schiffes ist eine Tragödie, insbesondere für die unmittelbar betroffenen und um Leib und Leben fürchtenden Seeleute sowie ihre Familien. Auch für den Reeder, der für seine Besatzung verantwortlich ist, ist die Belastung erheblich. Durchschnittlich dauert es inzwischen ca. 4 Monate, bevor die Geiseln von den Piraten freigelassen werden. Es ist eine enorme psychische Belastung, so lange in der Hand von Geiselnehmern zu sein, was dazu führt, dass häufig noch Monate nach der Freilassung eine professionelle psychologische Betreuung erforderlich ist.

Auch die wirtschaftlichen Kosten der Piraterie sind erheblich. Zu den gezahlten Lösegeldern (2010 ca. 238 Millionen USD, 2011 ca. 160 Mio. USD) kommen noch die viel höheren direkten und indirekten Kosten hinzu, etwa für erhöhte Versicherungsprämien und Zusatzversicherungen gegen Piraterie, Rechtsverfolgung, die Arbeit internationaler Organisationen, Schutzausrüstungen, Trainingsmaßnahmen und immer häufiger bewaffnete Sicherheitskräfte an Bord sowie das Umfahren besonders gefährlicher Seegebiete. Der gesamte durch die moderne Piraterie verursachte volkswirtschaftliche Schaden wird auf jährlich rund 7 bis 12 Mrd. USD pro Jahr geschätzt.

Zu begrüßen ist, dass die Europäische Union den militärischen Einsatz der EUNAVFOR Mission Atalanta im Rahmen ihrer gemeinsamen Sicherheits- und Verteidigungspolitik bis 2014 verlängert und das Einsatzgebiet auch auf interne Gewässer und Küstengebiete Somalias erweitert hat. An diesem Einsatz wie auch am Schutz der Lieferungen des World Food Programs an Somalia beteiligt sich die Deutsche Marine. Ihr hochprofessioneller Einsatz ist unverzichtbar. Allerdings hat die Bundesregierung deutlich gemacht, dass weder die Bundeswehr noch die Bundespolizei gegenwärtig und auf absehbare Zeit personell, logistisch, finanziell und operativ in der Lage sind, in den betroffenen Seegebieten zusätzlichen →

WIRTSCHAFTLICHE KENNZAHLEN

Seit 2010 ermittelt die Organisation „Oceans beyond Piracy" unter anderem für die Vereinten Nationen den Schaden, den die somalischen Piraten mit Menschenraub und Mord anrichten. Dabei stellt sich heraus, dass die Lösegelder nur einen verschwindend geringen Teil des Gesamtschadens ausmachen. Gar nicht bezifferbar sind bislang die Langzeitschäden der betroffenen Seeleute.

Art	Aufwand
Lösegelder 2010	$ 238 Mio.
Zusatzversicherungen	$ 460 Mio. – 3,2 Mrd.
Rechtsverfolgung	$ 31 Mio.
Internationale Organisationen	$ 24,5 Mio.
Umfahrungen	$ 2,4 – 3,0 Mrd.
Schutzausrüstungen	$ 363 Mio. – 2,5 Mrd.
Schaden in der Region	$ 1,25 Mrd.
Gesamtschaden	ca. $ 12 Mrd. p.a.

➔ hoheitlichen Schutz für Schiffe unter deutscher Flagge zu gewähren. Für den VDR ist die Bekämpfung der Piraterie vor Somalia eine grundsätzlich hoheitliche Aufgabe – unabhängig von sinnvollen Eigensicherungsmaßnahmen der Schiffe. So sieht es nicht zuletzt das von Deutschland ratifizierte Internationale Seerechtsübereinkommen vor. Dies hat auch der Bundesrat in seiner Entschließung vom 30.3.2012 ebenso festgestellt wie zuvor der 50. Deutsche Verkehrsgerichtstag. Der Verband Deutscher Reeder ist nach wie vor der Auffassung, dass mindestens an Bord besonders gefährdeter Handelsschiffe hoheitliche Sicherheitskräfte Begleitschutz gewähren müssten; eine Forderung, die der Bundesrat ebenfalls teilt. Der Einsatz privater Bewachungsunternehmen ist lediglich die zweitbeste Lösung, die Reeder zum Schutz ihrer Besatzungen notgedrungen nutzen müssen.

Ende 2011 hat nun die Bundesregierung begonnen, ein amtliches Zulassungsverfahren und verbindliche Einsatzregeln von qualifizierten privaten bewaffneten Sicherheitskräften (PBS) an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge in der Gewerbeordnung gesetzlich zu verankern. Das Zulassungsverfahren der Sicherheitsdienste in Deutschland sollte dazu beitragen, dass Unternehmen ein hohes Maß an Sicherheit darüber erlangen, dass gut ausgebildete und besonnen handelnde Personen nur im äußersten Fall der Notwehr von der Schusswaffe Gebrauch machen. Dafür ist es sinnvoll und notwendig, dass sich – wie etwa in Norwegen – in- und ausländische Sicherheitsunternehmen vorstellen, die Einsatzkonzepte erläutern, Referenzen vorlegen und detaillierte Einblicke in die Geschäftsausübung des Unternehmens geben. Es ist aus Sicht der Reederschaft zudem sinnvoll und hilfreich, wenn regierungsseitig verbindliche grundlegende Einsatzregularien für Sicherheitsunternehmen vorgegeben werden und ihre Existenz und Implementierung in den Unternehmen im Rahmen der Zulassung überprüft wird.

Alle Maßnahmen zur Bekämpfung der Piraterie vor Somalia von See aus zum Schutz der Mannschaften und Schiffe im gefährdeten Seegebiet werden das Piraterieproblem am Horn von Afrika nicht lösen, sondern höchstens eindämmen können. Sie sind aber unverzichtbar, um die Schifffahrt in einem für den globalen Seehandel und auch für die Versorgung Ostafrikas sowie der Golfstaaten besonders wichtigen Seegebiet zu ermöglichen. Gleichzeitig müssen die Anstrengungen verstärkt werden, einerseits die Piraten wirksamer als bisher zu bekämpfen und andererseits Somalia zu befrieden.

Hierzu ist die Strafverfolgung der Piraten effektiver zu gestalten, damit von den Marinen gefangen genommene Piraten nicht einfach wieder freigelassen werden müssen. Außerdem sind sowohl neue militärische und geheimdienstliche Strategien als auch weitere Hilfsprojekte für die Bevölkerung Somalias erforderlich. Eine dauerhafte Lösung der Pirateriebedrohung kann nur an Land liegen. ▪▪▪

ROBUSTER EINSATZ: **Bewaffnete Angriffe auf Handelsschiffe und deren Besatzungen können oft nur durch robusten Einsatz abgewehrt werden.**

Um Berufs- und Lebensperspektiven am Horn von Afrika zu verbessern und einen Beitrag gegen die Ausbreitung von Piraterie zu leisten, ist der **VDR** eine **Partnerschaft** mit den **SOS-Kinderdörfern** eingegangen.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) und die SOS-Kinderdörfer Weltweit sind im Jahr 2011 eine mehrjährige Partnerschaft für ein Bildungsprojekt am Horn von Afrika eingangen.

Ziel der Partnerschaft ist es, die Berufs- und Lebensperspektiven junger Menschen am Horn von Afrika zu verbessern und damit unter anderem langfristig einen Beitrag gegen die Ausbreitung der Piraterie zu leisten. Eine zukunftsfähige Berufsbildung kann gerade junge Männer vor dem Weg in die Kriminalität bewahren. Das Bildungsprojekt soll nach den Grundsätzen der Entwicklungszusammenarbeit durchgeführt werden, die SOS-Kinderdörfer in 47 Ländern Afrikas erfolgreich anwenden.

Die SOS-Kinderdörfer arbeiten seit 1971, also genau 40 Jahre, in Afrika. Ziel ist es bei dem Einsatz, mit Bildung Armut zu bekämpfen, sozialen Frieden zu sichern und die Lebensgrundlagen von Menschen in Entwicklungsländern nachhaltig zu verbessern.

Die deutschen Reeder sehen in der Förderung von Bildung eine soziale Investition, die Menschen vor kriminellen Abwegen schützen kann, weil sie die Chancen erhöht, den Lebensunterhalt auf legale Weise zu verdienen. Mittel- und langfristig könnte dies ein Weg sein, der Piraterie am Horn von Afrika präventiv zu begegnen. Deshalb plant der VDR, über mehrere Jahre einen sehr substanziellen finanziellen Beitrag für das gemeinsame Bildungsprojekt bereitzustellen.

Die Partnerschaft zwischen VDR und SOS wird in mehreren Phasen verlaufen. Zunächst soll ein Container-Bürokomplex in Dschibuti, dem kleinsten Staat am Horn von Afrika, errichtet werden. In diesem temporären Bau, der zentral in Dschibuti-Stadt liegt, soll die erste Bibliothek Dschibutis mit einem eigenen Lesebereich für Frauen und Mädchen eröffnet werden. Gleichzeitig wird dieser Bau das gemeinsame Projektbüro von SOS und VDR beherbergen.

Die strategische Bedeutung des Standortes ist sehr groß. Dschibuti gilt wegen seiner zentralen Lage am Horn von Afrika, seines sicheren Umfelds und des wachsenden Hafens als Tor zu Ostafrika und bietet Investoren und öffentlichen Partnern gute Bedingungen für neue Projekte. Von Dschibuti lassen sich Projekte in ganz Ostafrika planen und steuern.

In einer zweiten Phase folgen die Konzeption und Planung des Bildungsprojektes. Gedacht ist an den Bau eines Ausbildungszentrums, das in Somaliland entstehen könnte. Entscheidend dabei ist, dass diese Einrichtung nicht vom grünen Tisch in Hamburg aus geplant wird, sondern vor Ort durch Einheimische. Es gilt, soziale, politische, wirtschaftliche und lokale Faktoren zu berücksichtigen und partnerschaftlich vorzugehen. Dies ist in der Region unverzichtbar für Erfolg. Bereits die Auswahl der Ausbildungszweige erfordert eine gründliche Analyse. Denn die erlernte Tätigkeit soll realistische Chancen auf dem heimischen Arbeitsmarkt eröffnen.

UNTERSCHRIFT: Das Geschäftsführende Präsidiumsmitglied des VDR, Ralf Nagel, und SOS-Kinderdörfer-Vorstand Dr. Wilfried Vyslozil.

SCHULE: Die Analphabetenquote am Horn von Afrika liegt bei rund 30 Prozent – und ist bei Frauen doppelt so hoch wie bei Männern.

Nationales Hafenkonzept

Der VDR steht dem nationalen Hafenkonzept grundsätzlich positiv gegenüber und mahnt eine zügige Umsetzung der „Ahrensburger Liste“ an.

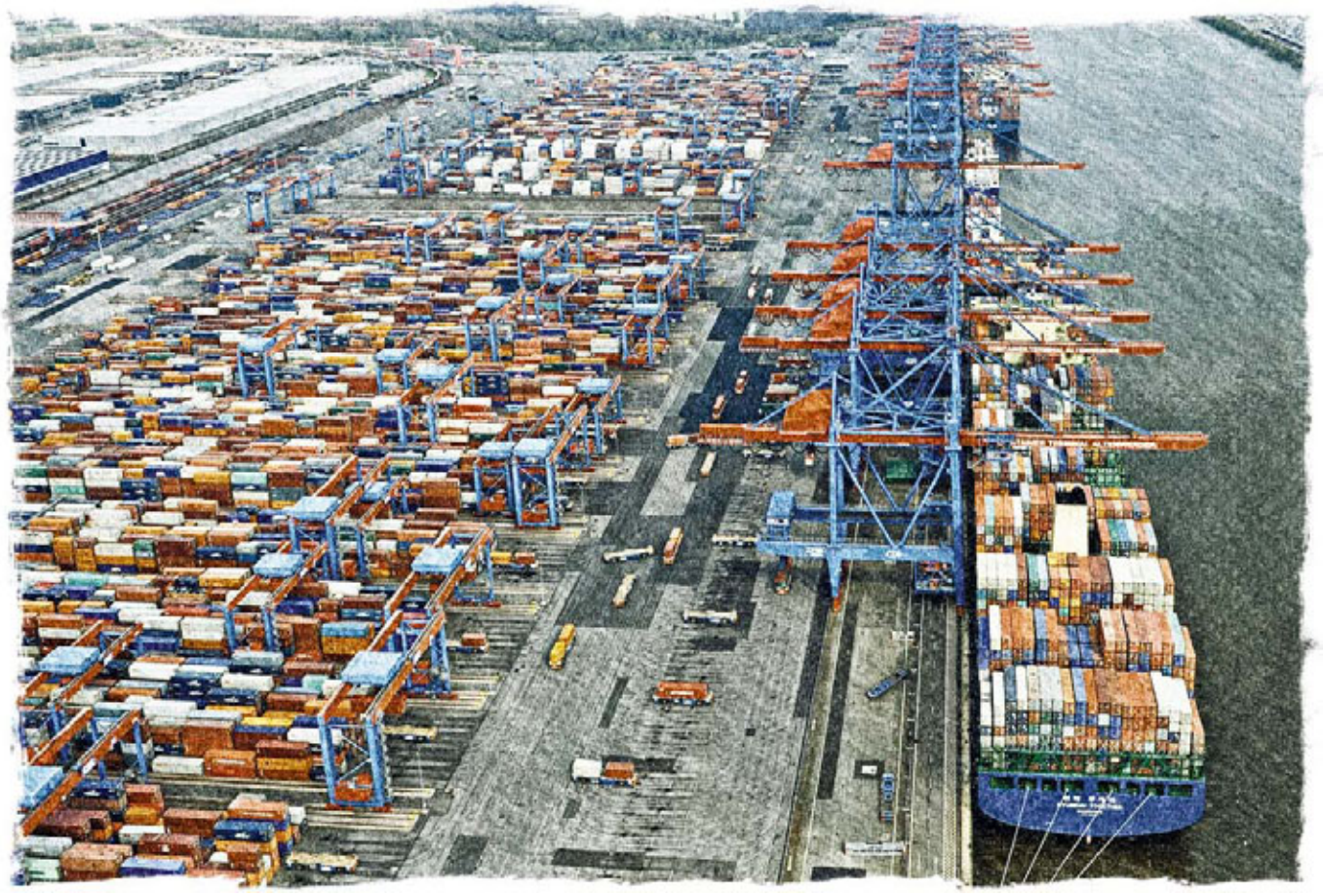
Ein für die Seeverkehrswirtschaft wesentlicher Bestandteil des „Aktionsplans Güterverkehr und Logistik“ ist die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts, das vom Bundeskabinett im Juni 2009 verabschiedet wurde. Dieses enthält einen wichtigen strategischen und auf zehn Jahre ausgelegten Handlungsrahmen zur Steigerung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der See- und Binnenhäfen.

Zu den fünf Kernzielen gehören:

- Ausbau der hafenrelevanten Verkehrsinfrastrukturen und Beseitigung von Verkehrsengpässen in den Häfen
- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Häfen
- Sicherung und Stärkung von Ausbildung und Beschäftigung
- Förderung von Umwelt- und Klimaschutz
- Optimierung der Sicherheit der Lieferketten.

Der VDR steht dem Konzept grundsätzlich positiv gegenüber und ist in den für die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzepts verantwortlichen Gremien, dem Beirat und Lenkungsausschuss, vertreten.

Mit der Umsetzung der im Nationalen Hafenkonzept enthaltenen Maßnahmen wurde unter der Federführung des BMVBS im Jahre 2010 begonnen. Dabei hat der Beirat zunächst beschlossen, dass von den insgesamt 33 im Hafenkonzept benannten Maßnahmen sieben prioritär umzusetzen sind. Vor dem Hintergrund des steigenden Mengenwachstums und der



HAFENKONZEPT: **Zufahrten und Hinterlandanbindungen müssen stimmen, damit die deutschen Häfen gegen internationale Konkurrenz mithalten können.**

Schiffsgrößenentwicklung begrüßt der VDR, dass hierzu insbesondere auch die aus Sicht der Seeverkehrswirtschaft wichtigsten Maßnahmen gehören:

- Seewärtige Zufahrten ausbauen
- Priorität für den Ausbau von Hinterlandanbindungen
- Hafeninfrastrukturen verbessern, Suprastrukturen modernisieren und erweitern

Von Bedeutung sind aber auch die Handlungsfelder, die sich auf die Kooperation von Hafenstandorten und -unternehmen, dem Kombinierten Verkehr sowie den Umwelt- und Klimaschutz beziehen.

Beim Ausbau der seewärtigen Zufahrten sowie der Hafenhinterlandanbindungen wird einmal mehr deutlich, dass das Nationale Hafenkonzept nicht mit der Haushaltsplanung des Bundes stimmig ist. Zusammen mit den Küstenländern, dem Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe und der IHK Nord setzt sich der VDR daher für eine zügige und pragmatische Lösung zur Realisierung der prioritären Projekte der Seehafenverkehrswirtschaft ein. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um die Infrastrukturprojekte der Ahrensburger Liste.

In diesem Zusammenhang begrüßt der VDR den Beschluss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages vom November 2011, dass für den Neubau der 5. Schleuse in Brunsbüttel am Nord-Ostsee-Kanal die erforderlichen Finanzmittel in Höhe von 300 Mio. EUR zur Verfügung gestellt werden. Der VDR hatte sich für die Ersatzinvestition einer 5. Schleusenkammer zur Wiederherstellung der Funktions- und Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraße zusammen mit dem Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe sowie dem Zentralverband Deutscher Schiffsmakler intensiv eingesetzt.

KURZSTRECKENSEEVERKEHR

Auf europäischer Ebene bereitet die EU-Kommission derzeit die Revision der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Ausbau der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-Leitlinien) vor und hat hierzu im Herbst 2011 einen Vorschlag vorgelegt. Aus Sicht der Seeverkehrswirtschaft ist es dringend erforderlich, dass die Seehäfen der Europäischen Gemeinschaft und ihre Hinterlandanbindungen stärker in TEN-Projekten berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere auch für den Schwerpunkt der Finanzierung.

NORD-OSTSEE-KANAL: **Der Ausbau ist wichtig für Kurzstreckenseeverkehr.**

Ein weiterer für die Seeverkehrswirtschaft wesentlicher Bestandteil des „Aktionsplans Güterverkehr und Logistik“ ist die Erstellung eines nachhaltigen politischen Konzepts für den Kurzstreckenseeverkehr, um eine Verlagerung von Güterströmen auf den Wasserweg zu fördern und die dafür nötigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Positiv ist, dass die ersten Vorarbeiten von dem ShortSea-Shipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) in Angriff genommen wurden. Allerdings kommt es nun insbesondere vor dem Hintergrund der konterkarierend wirkenden umweltpolitischen Regularien darauf an, dass das BMVBS dieses Konzept nicht auf die lange Zeitschiene schiebt, sondern zügig fertigstellt. Dies würde auch die wichtige politische Zusage vom BMVBS, die Arbeit des ShortSeaShipping Inland Waterway Promotion Center (SPC) weiterhin bis voraussichtlich 2016 finanziell zu fördern, unterstützen.

RALF NAGEL

» Wir fordern eine zügige und pragmatische Lösung zur Realisierung der prioritären Infrastrukturprojekte der Seeverkehrswirtschaft der „Ahrensburger Liste“.

Seehandelsrecht: Kein Alleingang

Die Bundesregierung verzichtet nun doch auf einen nationalen Alleingang bei der Überarbeitung des teilweise völlig veralteten Seehandelsrechts.

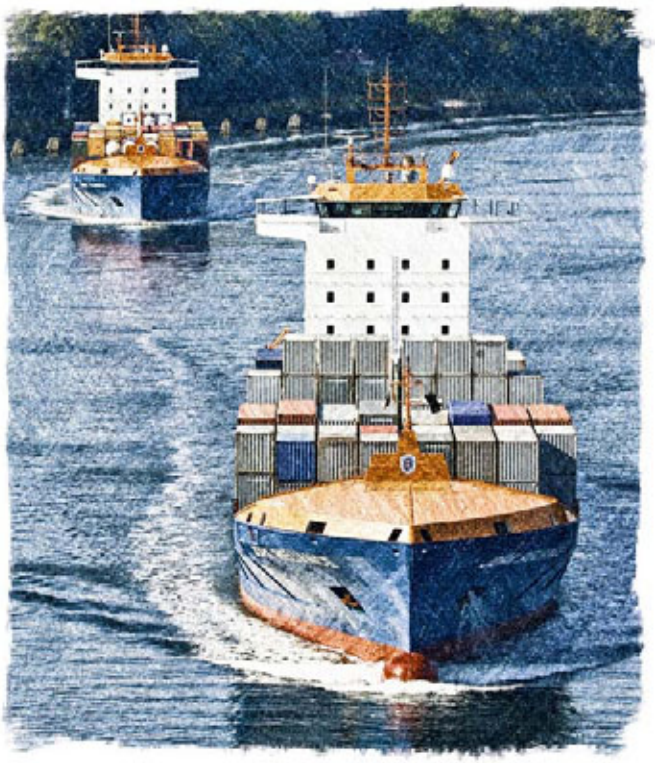
Bereits seit einigen Jahren wird an einer Modernisierung des Seehandelsrechts gearbeitet. Das im 5. Buch des Handelsgesetzbuches (HGB) geregelte deutsche Seehandelsrecht ist in einigen Bereichen noch auf dem Stand des 19. Jahrhunderts, viele Begrifflichkeiten und Vorschriften werden der heutigen Situation in der Schifffahrt nicht mehr gerecht. Zwischen 2004 und 2009 erarbeitete daher eine vom Bundesjustizministerium (BMJ) eingesetzte Sachverständigengruppe einen Entwurf für eine Reform des Seehandelsrechts. Ihren Abschlussbericht legte diese Sachverständigengruppe 2009 vor. Er diente dem BMJ als Grundlage für einen Vorschlag zur Überarbeitung des deutschen Seehandelsrechts: Im Mai 2011 veröffentlichte das BMJ den Referentenentwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts (RefE) im 5. Buch HGB.

Dieser Entwurf sieht neben einer Modernisierung vieler nicht mehr zeitgemäßer Bestimmungen (etwa zur Stellung des Kapitäns) und der Abschaffung überholter Rechtsinstitute (etwa Partenreederei, Verklarungsverfahren) aber auch eine deutliche Verschärfung der Vorschriften zur Verfrachterhaftung vor, einhergehend mit einer Abkehr vom international vorherrschenden Regime der Haag-Visby-Regeln und der geplanten Kündigung der Haager Regeln durch Deutschland.

Gemäß RefE sollte ein eigenständiges nationales seefrachtrechtliches Regime etabliert werden, das auch nicht mit den sog. Rotterdam Regeln kompatibel wäre und bei den Haftungsvorschriften noch über das dort vorgesehene Niveau hinausgehen würde. Unter anderem waren die Einführung einer generellen Haftung für Verspätungsschäden (begrenzt auf das Zweieinhalbfache der Fracht), die Erhöhung der Haftungshöchstsummen auf das Niveau der Rotterdam Regeln (875 Sonderziehungsrechte für das Stück oder die Einheit oder 3 Sonderziehungsrechte je Kilogramm des Rohgewichts des Gutes) und die Abschaffung des nautischen Verschuldens vorgesehen.

VDR-KRITIK AN REIN NATIONALER SICHT

Der VDR hatte dies als nicht sachgerecht kritisiert, da ein nationales Regime in einem globalen Wirtschaftszweig, der einheitliche Regeln benötigt, nicht sinnvoll ist und zu unnötigen Hindernissen für die Seeverkehrswirtschaft und zu Wettbewerbsverzerrungen führt. Wesentliche Bestimmungen des 5. Buches des HGB sind in der Tat reformbedürftig, da teils veraltetes „totes Recht“ (Vorschriften gehen z.T. noch auf die Segelschiffzeit bzw. das 19. Jahrhundert zurück). Das derzeitige nationale Rechtsregime ist nicht ideal, aber für die Praxis unproblematisch, zumal durch Rechtsprechung durchdrungen und interpretiert.



HANDEL: **Schifffahrt kann nicht national reguliert werden.**

Gleichwohl ist die geplante Modernisierung des Seehandelsrechts auch aus der Sicht der Schifffahrt grundsätzlich zu begrüßen – soweit es sich etwa um die Neugliederung des Gesetzes, um die Bestimmungen zu den Personen der Schifffahrt, die Personenbeförderung über See, Regelungen zu Schiffsnotlagen und um Grundzüge der Verfahrensvorschriften handelt. Dies gilt jedoch nicht für die Bereiche des Entwurfes, mit denen im Bereich des Seefrachtrechts ein national eigenständiges Regime etabliert werden sollte. Der Verwaltungsrat des VDR hatte im August 2011 beschlossen, die Bundesregierung dazu aufzu- →

DR. EBERHART VON RANTZAU

» Es wäre aus juristischen und ökonomischen Gründen verfehlt, ein eigenständiges nationales Seehandelsrechtsregime zu errichten. Der Seehandel braucht einen international verbindlichen Rechtsrahmen.

→ fordern, von einer Kündigung der Haager Regeln abzusehen und, solange die Rotterdam Regeln nicht in Kraft getreten sind, die Grundsätze der Haag-Visby-Regeln weiter anzuwenden und das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts entsprechend anzupassen.

In einer ausführlichen Stellungnahme hat der VDR gegenüber dem BMJ dargelegt, warum die Schaffung eines eigenständigen nationalen Seehandelsrechtsregimes sowohl aus juristischen als auch aus ökonomischen Gesichtspunkten verfehlt wäre. Darüber hinaus haben auf Anregung des VDR verschiedene internationale Schifffahrtsverbände ihre schwerwiegenden Bedenken gegenüber einem solchen nationalen Alleingang an die Bundesjustizministerin adressiert.

ES BLEIBT ZUNÄCHST BEI HAAG-VISBY

Im Rahmen einer Verbände-Anhörung in Berlin beim BMJ hatte der VDR im September 2011 die Möglichkeit, die Kritikpunkte mündlich vorzutragen und zu vertiefen. Auch andere Verbände und Vereine teilten die erheblichen Bedenken des VDR an der vorgesehenen Reform. Daraufhin hat das BMJ signalisiert, den Entwurf unter Berücksichtigung der nahezu einhelligen Kritik insbesondere an wesentlichen seefrachtrechtlichen Regelungen umfassend zu überarbeiten.

Um sicherzustellen, dass den Bedenken des VDR Rechnung getragen wird, hat sich der VDR nochmals schriftlich an das BMJ gewendet und wichtige Aspekte der Bundesjustizministerin vorgetragen. Zuletzt hat der VDR mehrere Fachgespräche in Berlin mit Angehörigen des Deutschen Bundestages geführt.

Anfang Februar 2012 hatte der VDR die Möglichkeit, in einem bilateralen Gespräch mit der Leitung der zuständigen Abteilung und den mit dem Entwurf betrauten Mitarbeitern im BMJ aus erster Hand Informationen über die geplanten Modifikationen des Entwurfs zu erhalten. Es wurde bestätigt, dass das Seefrachtrecht auch zukünftig auf dem etablierten Standard der Haag-Visby-Regeln basieren soll, jedenfalls so lange, bis sich die Rotterdam Regeln international durchgesetzt haben. Seit Kurzem liegt ein überarbeiteter Gesetzesentwurf des Ministeriums vor. Demnach ist eine Kündigung der Haager Regeln durch Deutschland nicht mehr beabsichtigt. Konkret bedeutet dies, dass es bei den Haftungshöchstbeträgen der Haag-Visby-Regeln wie derzeit in § 660 HGB geregelt bleibt und dass die im Referentenentwurf vorgesehene generelle Verspätungshaftung des Verfrachters nicht eingeführt wird.

Auch andere wesentliche seefrachtrechtliche Bestimmungen sind kompatibel mit den Vorgaben der Haag-Visby-Regeln gestaltet worden. Modifiziert werden allerdings die Regelungen zum nautischen Verschulden und zu Feuer an Bord eines Schiffes, beides soll nicht mehr – wie bisher – einen generellen Haftungsausschlussgrund darstellen. Stattdessen können das nautische Verschulden und Feuer jedoch per AGB als Haftungsausschlussgrund vereinbart werden.

AGBS MÜSSEN ÜBERARBEITET WERDEN

Es ist zu begrüßen, dass sich das BMJ bei der Überarbeitung des deutschen Seehandelsrechts nunmehr weitgehend am international vorherrschenden Standard der Haag-Visby-Regeln orientiert. In der Begründung des Gesetzesentwurfs wird ausdrücklich anerkannt, dass die Haag-Visby-Regeln nach wie vor den internationalen Standard darstellen, an dem sich die maritime Wirtschaft orientiert. Damit hat der VDR mit seiner Argumentation durchdringen können.

Dass die Haftungsausschlüsse für Feuer und nautisches Verschulden nicht in den Ausnahmekatalog aufgenommen worden sind, ist bedauerlich. Es ist jedoch deutlich geworden, dass insbesondere das nautische Verschulden politisch allgemein als nicht mehr zeitgemäßer gesetzlicher Haftungsausschlussgrund eingestuft wird (so auch die Begründung des Gesetzesentwurfes). Insofern müssen sich die Reedereien darauf einstellen, ihre AGB zu überarbeiten. Der VDR wird das weitere Gesetzgebungsverfahren intensiv begleiten, um ein für die deutsche Seeschifffahrt akzeptables Ergebnis sicherzustellen. ...

Internationales Schifffahrtsrecht

Der Anstieg der Haftungshöchstbeträge konnte nach intensiven Verhandlungen auf Betreiben von ICS und VDR auf ein realistisches Maß beschränkt bleiben.

1. REVISION DES ÜBEREINKOMMENS ÜBER DIE BESCHRÄNKUNG DER HAFTUNG FÜR SEEFORDERUNGEN IN DER FASSUNG DES PROTOKOLLS VON 1996 (LLMC 1996)

Die Delegation Australiens hatte bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) einen Vorschlag zur Erhöhung der allgemeinen Haftungshöchstbeträge für Seeforderungen nach dem Übereinkommen von 1976 über die Beschränkung der Haftung von Seeforderungen in der Fassung des Protokolls von 1996 (LLMC 1996) eingebracht. Dieser Vorschlag wurde im April 2011 erstmals bei der IMO diskutiert. Stellungnahmen verschiedener Staaten gaben zu erkennen, dass keine Einigkeit über die Notwendigkeit und das Ausmaß einer Erhöhung der Haftungshöchstbeträge für Sachschäden und Personenschäden herrschte. Generell sah die überwiegende Anzahl der Staaten keine Grundlage für eine Erhöhung um den maximalen, von Australien vorgeschlagenen prozentualen Betrag von 6 Prozent p.a. oder ca. 127,5 Prozent insgesamt.

Die Delegation der International Chamber of Shipping (ICS), der auch ein Vertreter des VDR angehörte, hatte frühzeitig deutlich gemacht, dass die Schifffahrt die vorgeschlagene Erhöhung weder für sinnvoll noch aufgrund der hierfür zu beachtenden Kriterien für nachvollziehbar und vertretbar hielt. Abschließend wurde der Vorschlag Australiens dann auf der 99. Session des Legal Committee der IMO im April 2012 beraten: Dank eines überzeugenden Vorschlags von Japan mit detaillierten, nachvollziehbaren Berechnungen zur Geldent- →

➔ wertung und einer fundierten Stellungnahme der ICS wird die Erhöhung der Haftungshöchstbeträge deutlich geringer ausfallen als von Australien angeregt. Insgesamt werden die 1996 eingeführten Haftungshöchstbeträge lediglich um kumuliert 51 Prozent und nicht um 127,5 Prozent steigen, wie von Australien vorgeschlagen.

Das entspricht einer reinen Inflationsanpassung von ca. 2,7 Prozent p.a. für den Zeitraum von 1996 bis 2011 und ist für die Versicherer und die Schifffahrt akzeptabel, da dadurch nach derzeitigem Stand keine wesentlichen generellen Kostensteigerungen zu befürchten sind. Zudem ist ein gutes, konstruktives Vorbild für mögliche zukünftige Anpassungen von Höchsthaftungsbeträgen in internationalen Übereinkommen aufgrund von Inflation gesetzt worden. Außerdem wurde das System der Haftungsbeschränkung nicht in Frage gestellt, und es gibt auch noch genügend Raum für zukünftig möglicherweise erforderliche weitere Erhöhungen der Haftungshöchstbeträge aufgrund von Inflation im Rahmen des bestehenden Übereinkommens.

Der VDR hatte schon im letzten Jahr eine detaillierte Stellungnahme zur Thematik beim zuständigen Bundesjustizministerium abgegeben. Die Anregung des Verbandes, bei einer Erhöhung der Haftungshöchstbeträge maximal eine Erhöhung um 50,7 Prozent in Betracht zu ziehen, ist praktisch identisch mit der jetzigen Entscheidung des Rechtsausschusses der IMO. Aufgrund von Verfahrensvorschriften werden die Änderungen nicht vor dem Jahr 2015 in Kraft treten.

2. HNS-ÜBEREINKOMMEN 1996 UND HNS-PROTOKOLL 2010

Mit dem Internationalen Übereinkommen über Haftung und Entschädigung für Schäden im Zusammenhang mit dem Transport gefährlicher Güter von 1996 wurde eine zweistufige Haftungs- und Entschädigungsregelung für den Transport gefährlicher Güter („hazardous and noxious substances", daher HNS-Übereinkommen) eingeführt.

In der ersten Stufe haftet der Schiffseigentümer gemäß den Grundsätzen der Gefährdungshaftung für die beim Transport gefährlicher Güter auf See entstandenen Schäden. Die Haftung muss durch eine Haftpflichtversicherung, die mit einem Direktanspruch des Geschädigten gegenüber dem Versicherer ausgestattet ist, gedeckt sein. Übersteigt die Schadenhöhe die in der Summe auf 100.000 Sonderziehungsrechte (SZR) limitierte Haftung des Schiffseigentümers oder ist der Verursacher nicht ermittelbar, übernimmt in einer zweiten Stufe ein internationaler Fonds die Schadenersatzzahlung bis zu max. 250 Mio. SZR je Schadenereignis. Die Beiträge zu dem Fonds haben die in den HNS-Vertragsstaaten ansässigen Empfänger mit einem jährlichen Mindestimportvolumen von 20.000 Tonnen zu erbringen.

Bislang ist das HNS-Übereinkommen nicht in Kraft getreten, da die Voraussetzungen dafür – zwölf Ratifikationsstaaten, von denen vier eine Flotte mit mindestens je 2 Mio. BRZ haben – nicht erfüllt wurden. Dies lag maßgeblich an den Bestimmungen für verpackte HNS-Güter, die von vielen Staaten als unangemessen beurteilt wurden. Auf einer Diplomatischen Konferenz im April 2010 wurde daher ein Protokoll zum HNS-Übereinkommen von 1996 beschlossen. Durch das HNS-Protokoll 2010 werden bestimmte Regelungen des HNS-Übereinkommens von 1996, die bislang als maßgebliche Hindernisse für die Ratifizierung des Übereinkommens betrachtet wurden, modifiziert. Insbesondere wurde die Meldepflicht für verpackte HNS-Güter und die Entschädigung für Schäden, die von solchen Gütern

FAHRGASTRECHTE: **Die neue EU-Verordnung sichert optimale Informationen für Passagiere.**

verursacht werden, neu geregelt. Aufgrund der großen praktischen Probleme bei der Identifizierung und Meldung solcher Güter ist die Beitrags- und Meldepflicht an den Haftungsfonds für HNS-Schäden für solche Güter im Protokoll entfallen. Sämtliche verpackten HNS-Güter sind nunmehr von einer Beitragspflicht zum HNS-Fonds freigestellt, wodurch beispielsweise Containerumschlagbetriebe von einer Beitragspflicht entlastet würden und den praktischen Gegebenheiten Rechnung getragen wurde. Das Protokoll wird 18 Monate, nachdem zwölf Staaten ratifiziert haben, in Kraft treten. Von diesen Staaten müssen mindestens vier eine Gesamttonnage von jeweils 2 Mio. BRZ aufweisen.

Dänemark hat im April 2011 als erster Staat das HNS-Protokoll 2010 gezeichnet. Inzwischen haben auch Deutschland, Frankreich, Griechenland, Kanada, die Niederlande, Norwegen und die Türkei gezeichnet. Der VDR geht davon aus, dass das durch das HNS-Protokoll 2010 modifizierte HNS-Übereinkommen in wenigen Jahren in Kraft treten wird.

3. VERSICHERUNG VON SCHIFFSEIGENTÜMERN FÜR SEEFORDERUNGEN

Die Richtlinie 2009/20/EG über die Versicherung von Schiffseigentümern für Seeforderungen sieht vor, dass Schiffe mit einer Bruttoraumzahl von 300 oder mehr ab dem 1. Januar 2012 dazu verpflichtet sind, in den Häfen der EU-Mitgliedstaaten eine Bescheinigung über eine bestehende Schadensversicherung, wie sie

PRAXISGERECHT: **VDR setzt sich für unbürokratische Regelungen ein.**

gegenwärtig von den P&I-Clubs angeboten wird, oder über eine vergleichbare Versicherung an Bord des Schiffes mitzuführen und auf Verlangen vorzuweisen. Die Richtlinie ist an die EU-Mitgliedstaaten gerichtet und sollte von diesen bis spätestens zum 1. Januar 2012 umgesetzt werden.

In Deutschland wird die Umsetzung in nationales Recht im Rahmen eines neuen Gesetzes über bestimmte Versicherungsnachweise in der Seeschifffahrt geregelt, dem sog. Seeversicherungsnachweisgesetz, das allerdings noch nicht in Kraft ist. ➔

➔ In einigen anderen EU-Mitgliedstaaten ist eine Umsetzung dagegen bereits erfolgt.

Das Vorhandensein einer den Anforderungen der Richtlinie 2009/20/EG entsprechenden Bescheinigung an Bord von Seeschiffen mit einer Bruttoraumzahl von 300 BRZ oder mehr wird daher zum Teil bereits seit dem 1. Januar 2012 in den Häfen von EU-Mitgliedstaaten überprüft.

Dabei handelt es sich um den Nachweis des Bestehens einer Versicherung für Seeforderungen, die dem Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen in der Fassung des Protokolls von 1996 (Haftungsbeschränkungsübereinkommen 1996 bzw. LLMC 1996) unterliegen. Da der von der Richtlinie verpflichtend vorgeschriebene Versicherungsschutz nicht nur von deutschen Reedern ohnehin bereits im Eigeninteresse abgeschlossen wird, werden durch die Bestimmungen keine neuen wirtschaftlichen Belastungen statuiert.

Die europäischen Flaggenstaatsverwaltungen akzeptieren nach den dem Verband derzeit vorliegenden Informationen das Certificate of Entry eines P&I-Clubs als hinreichenden Versicherungsnachweis, sodass in der Praxis keine wesentlichen Erschwerungen und Probleme für die Schifffahrt durch die Umsetzung der Richtlinie 2009/20/EG zu erwarten sind.

4. FAHRGASTRECHTE IM SCHIFFSVERKEHR

Am 18. Dezember 2012 wird in allen EU-Mitgliedstaaten die Verordnung (EU) Nr. 1177/2010 über die Fahrgastrechte im See- und Binnenschiffsverkehr in Kraft treten. Sie bezweckt die Etablierung eines EU-weiten Mindeststandards zum Schutz von Fahrgästen auf Schiffen. Sie enthält insbesondere Vorschriften zum Schutz vor Diskriminierung und zum Umgang mit behinderten Menschen, zu den Rechten von Fahrgästen bei Annullierungen und bei Verspätungen, zu den Informationen, die Fahrgästen zur Verfügung gestellt werden müssen, und zum Umgang mit Beschwerden.

Sie gilt nicht für Fahrgäste, die auf Schiffen reisen, die zur Beförderung von maximal zwölf Personen zugelassen sind, und für Ausflugs- und Besichtigungsfahrten, bei denen es sich nicht um Kreuzfahrten handelt. Die Fahrgastrechte-VO räumt behinderten Menschen grundsätzlich ein Recht auf Beförderung ein und lässt nur aus rein sachlichen Gründen bestimmte Ausnahmen zu.

Bei Annullierungen und Verspätungen werden dem Fahrgast gegenüber dem Beförderer bestimmte Rechte eingeräumt. Insbesondere treffen den Beförderer Informationspflichten und auch Pflichten zur Verpflegung und Unterbringung der Fahrgäste sowie Entschädigung durch Fahrpreisnachlässe. Der VDR hat die Entwicklung der Fahrgastrechte-VO eng begleitet und sich insbesondere erfolgreich dafür eingesetzt, dass die Verordnung den spezifischen Gegebenheiten im Seeverkehr Rechnung trägt.

So sehen die Regelungen zur Entschädigung unter anderem auch Ausnahmebestimmungen für Fahrgäste mit Fahrscheinen mit offenen Reisedaten und für Fälle höherer Gewalt aufgrund von Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb des Schiffes beeinträchtigen, vor. Der VDR wird sich bei der weiteren Verankerung der Vorschriften der Fahrgastrechte-VO im nationalen Recht insbesondere dafür einsetzen, dass die Regelungen zum Beschwerdemanagement und den von der Verordnung vorgesehenen nationalen Durchsetzungsstellen praxisgerecht, angemessen und möglichst unbürokratisch ▪▪▪

HÖCHSTER STANDARD: **Deutsche Reeder sorgen heute schon für höchstes Niveau an Bord der Fahrgastschiffe.**

Rotterdam Regeln

Sobald ausreichend Staaten die Rotterdam Regeln als Rahmen für das internationale Seehandelsrecht ratifiziert haben, sollte Deutschland seine Rechtssetzung anpassen.

ROTTERDAM: **Hier wurden die neuen Regeln des Seehandelsrechts verhandelt**

Die sogenannten „Rotterdam Regeln" sind über einen Zeitraum von rund zehn Jahren seit Ende der 1990er Jahre bis 2008 entstanden. Sie stellen einen internationalen, auch politischen Kompromiss als Ergebnis intensiver diplomatischer Verhandlungen dar.

Während die Haag-Visby-Regeln ein Regelwerk darstellen, das im Wesentlichen Konnossementsbedingungen über die Verfrachterhaftung international vereinheitlicht, geht der Regelungsansatz der Rotterdam Regeln weit darüber hinaus. Sie schaffen einen umfassenden „international maritime transport and commercial code" und regeln den Seetransportvertrag einschließlich der multimodalen Beförderung, wenn diese eine Seestrecke einschließt. Bei unbekannter Schadensursache wird vom Vorrang des Seetransportrechts vor dem Landtransportrecht ausgegangen. Dafür wird die Haftung des Seebeförderers sowohl dem Grunde als auch der Höhe nach ausgeweitet. Zugleich werden Verpflichtungen auch des Verladers normiert, die insbesondere bei gefährlichen Gütern auch mit Haftungsbestimmungen verbunden werden. Außerdem enthält das Regelwerk eine Fülle von neuen Bestimmungen, die sich bisher in keinem internationalen Abkommen finden.

Darunter sind Bestimmungen über wechselseitige Rechte und Pflichten bei der Ablieferung der Güter, über die Rechte von verfügungsberechtigten Personen während des Transports, über die Übertragung von Rechten und über Beförderungsdokumente einschließlich elektronischer Dokumente. Zusätzlich wird die Rechtsfigur der „maritimen ausführenden Partei" (maritime performing party) eingeführt. Darunter können Hafen- und Umschlagbetriebe und sonstige Personen fallen, die mit den Ladungsgütern im Lade- oder Löschhafen umgehen.

DEUTSCHLAND WARTET AB

Das Bundesjustizministerium (BMJ) hat mehrfach betont, dass Deutschland zum derzeitigen Zeitpunkt nicht plant, die Rotterdam Regeln zu ratifizieren oder zumindest in das HGB einzuarbeiten. Da eine Zeichnung des Übereinkommens die Absicht zur Ratifikation ausdrückt, hat Deutschland bislang auch nicht gezeichnet. Als Grund hierfür wird insbesondere angeführt, dass nicht absehbar sei, ob und wann sich die Rotterdam Regeln international durchsetzen.

Insofern stellt sich Deutschland zu anderen bedeutenden Schifffahrtsnationen entgegen: Es haben bereits 24 Staaten gezeichnet, darunter Dänemark, Frankreich, Griechenland, die Niederlande, Norwegen, Polen, Spanien, die Schweiz, Schweden und die USA – alle vorbehaltlich einer späteren Ratifizierung. Mit Spanien hat bislang erst ein Land die Rotterdam Regeln ratifiziert, sodass noch 19 weitere Ratifizierungen erforderlich sind. Die Rotterdam Regeln treten ein Jahr nach der 20. Ratifizierung in Kraft. Weitere Ratifikationen werden in diesem Jahr erwartet (Dänemark, Norwegen), wobei eine größere Dynamik erst nach einer Ratifikation durch die Vereinigten Staaten einsetzen dürfte. Inwiefern diese tatsächlich zeitnah erfolgen wird, ist schwer zu beurteilen.

Der VDR geht davon aus, dass es noch einige Jahre dauern wird, bis sich die Rotterdam Regeln durchsetzen können. Sobald sich dies abzeichnet, sollte auch Deutschland die Rotterdam Regeln ratifizieren und das deutsche Seehandelsrecht entsprechend angepasst werden.

Steuerrecht

Gerade im Steuerrecht haben europäische Entscheidungen immer mehr richtungweisende Bedeutung auch für die Seeschifffahrt.

Steuerrechtliche Fragen sind für die Mitgliedsunternehmen des VDR von jeher von besonderer Bedeutung, da sie unmittelbare Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb sowie das Betriebsergebnis haben. Auch in diesem Bereich hat das Europarecht an Bedeutung gewonnen. Steuerrechtliche Themen werden vom VDR sowohl auf nationaler als auch europäischer Ebene intensiv begleitet. Im Juli 2011 hat der Verband eine Arbeitsgruppe eingerichtet, um die auch für die deutsche Schifffahrtsbranche immer bedeutsamer werdenden Umsatzsteuerrechtsfragen nachhaltig zu begleiten und entsprechende Handlungshinweise an VDR-Mitglieder zu geben sowie auf dieser fachlich abgesicherten Basis politische Lobbyarbeit zu betreiben.

Eines der in diesem Zusammenhang wichtigsten Themen, mit dem sich der VDR seit dem Jahr 2011 intensiv befasst, ist die Besteuerung sogenannter „Moving Supplies", also insbesondere des Bordverkaufs und sonstiger Leistungen an Bord von Schiffen.

Hintergrund ist eine anstehende Überprüfung des maßgeblichen Artikels 37 der Mehrwertsteuersystemrichtlinie (MwSt-SysRL, Richtlinie 2006/112/EG vom 28. November 2006 über das gemeinsame Mehrwertsteuersystem). Diesbezüglich hat die EU-Kommission beim Wirtschaftsberatungsunternehmen PwC einen Expertenbericht („Expert Study") in Auftrag gegeben. Unter Einbindung von Unternehmen, Verbänden, Beratern und Experten hat PwC eine Sachstandserhebung vorgenommen und der EU-Kommission erste Vorschläge unterbreitet. Der höchst umfangreiche und außerordentlich komplexe Bericht von PwC liegt mittlerweile der EU-Kommission vor, die ihn nun zu evaluieren hat. Solange dem VDR die Ergebnisse der Expert Study nicht offiziell bekannt gegeben werden, ist die weitere Entwicklung ab-

FÄHRVERKEHR: **Bei Verkehren für die Daseinsvorsorge muss der ermäßigte Steuersatz gelten.**

INSELVERSORGUNG: **Fährreedereien transportieren Touristen und sind die schwimmende Brücke für die Inselbewohner.**

zuwarten. Sobald die Kommission ihrerseits einen Bericht oder eine andere Form von offizieller Stellungnahme herausgegeben hat, wird sich der VDR über die ECSA in die weitere Diskussion maßgeblich einbringen.

ERMÄSSIGTE BESTEUERUNG BEI INSELVERKEHREN

Ferner haben sich der VDR wie auch der Bundesrat dafür eingesetzt, dass die bestehenden Regelungen zur Gewährung eines ermäßigten Steuersatzes von 7 Prozent für Umsätze aus der Beförderung von Personen mit Schiffen über den 31.12.2011 hinaus verlängert werden. Wichtig hierbei war und ist es, dass auch nach dem Auslaufen der bis zum 31.12.2011 geltenden Fassung von § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG die Inselverkehre als Basisaufgabe der Daseinsvorsorge weiterhin im Anwendungsbereich der ermäßigten Besteuerung liegen.

Für Beförderungen im Fährverkehr ermäßigt sich die Steuer nämlich (weiterhin) auf 7 Prozent bei Beförderungen innerhalb einer Gemeinde oder wenn die Beförderungsstrecke nicht mehr als 50 Kilometer beträgt. Insoweit begleitet der VDR die Abstimmungsverfahren.

Aktuell werden die umsatzsteuerlichen Auswirkungen aus dem Jahressteuergesetz 2013 geprüft. Hier sind insbesondere neuartige Zusatzformalia im Bereich der Bezeichnung von Gutschriften zu nennen, die zwingende Voraussetzung für den Vorsteuerabzug sein werden. Ohne dass nachvollziehbar wäre, welchen Zusatznutzen die Ersetzung eines Begriffs „Rechnung“ durch den Begriff „Gutschrift“ bei einer klar erkennbaren Abrechnung im Gutschriftswege haben soll, muss wegen des ansonsten bestehenden Vorsteuerabzugsrisikos darauf geachtet werden, dass typischerweise im Wege der Gutschrift abgerechnete Provisionen entweder korrekt bezeichnet werden oder aber die Finanzverwaltung eine großzügige Nichtbeanstandungsregel anwendet.

EUROPÄISCHE ÜBERPRÜFUNG

Eine ebenfalls von PwC für die EU-Kommission durchgeführte Machbarkeitsstudie in Bezug auf eine einheitliche Umsatzsteuererklärung innerhalb Europas beobachtet der VDR über die Mitarbeit in ECSA-Gremien. Zudem hat die EU-Kommission eine Überprüfung des aktuellen Umsatzsteuersystems in der EU angestoßen. Hier begleitet der VDR in enger Abstimmung mit ECSA insbesondere die für die Branche wichtige Frage einer möglichen Anpassung der Passagebesteuerung. Die landgebundenen Carrier hatten schon seit jeher moniert, dass die faktische Steuerbefreiung in der Seeschifffahrt ebenso wie in der grenzüberschreitenden Luftfahrt angeblich einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Bus und Bahn bedeuten.

Diesen Aspekt hat die EU-Kommission nunmehr aufgegriffen, um zu eruieren, inwieweit eine einheitliche bzw. vereinfachte Besteuerung sämtlicher Verkehrsträger in Europa erzielt werden könne. Zur Diskussion stehen unter anderem eine Veränderung der Leistungsortbestimmung vom Streckenprinzip zum Abgangsortprinzip sowie die Einführung von durchschnittlichen Steuersätzen.

Zahlen und Fakten

Die deutsche Handelsflotte wächst weiter, wenn auch langsamer als in den Vorjahren. Das Auftragsbuch schmilzt ab. Beschäftigung und Ausbildung steigen stetig an.

Die Deutsche Handelsflotte

Struktur der deutschen Handelsflotte. Erfasst sind hier alle Handelsschiffe in deutschem Eigentum, unabhängig von der Flaggenführung.

SCHIFFSTYP	SCHIFFE	1.000 BRZ	1.000 TDW	BRZ-ANTEIL
PASSAGIERSCHIFFE				
Kreuzfahrtschiffe	20	792	75	0,9%
andere Fahrgastschiffe	77	26	4	0,0%
Sportangelfahrzeuge u.a.	10	1	1	0,0%
insgesamt	107	820	79	0,9%
TROCKENFRACHTER				
Eisenbahnfähren	4	90	18	0,1%
andere Fähren	29	317	90	0,4%
RoRo- Schiffe	39	688	298	0,8%
Stückgutfrachter	977	6.480	8.719	7,3%
Kühlschiffe	47	461	487	0,5%
Containerschiffe	1.758	52.316	62.263	59,0%
Bohrinselversorgungsschiffe	19	48	60	0,1%
Leichterträgerschiffe	3	67	69	0,1%
insgesamt	2.876	60.467	72.004	68,1%
MASSENGUTSCHIFFE				
Massengutfrachter	359	13.686	24.722	15,4%
insgesamt	3.59	13.686	24.722	15,4%
TANKER				
Mineralöltanker	282	11.184	19.746	12,6%
Bunkerboote	4	1	2	0,0%
Gastanker	56	985	1.209	1,1%
Chemikalien- und übrige Tanker	100	1.590	2.551	1,8%
insgesamt	442	13.759	23.507	15,5%
Handelsschiffe insgesamt	3.784	88.732	120.313	100,0%

Quelle: BSH/VDR 31.12.2011

Entwicklung der deutschen Handelsflotte

JAHR	DEUTSCHE FLOTTE		DEUTSCHE FLAGGE	
	SCHIFFE	1.000 BRZ	SCHIFFE	1.000 BRZ
1970	2.578	7.485	2.578	7.485
1975	2.120	9.965	1.882	8.563
1980	1.900	11.833	1.540	7.866
1985	1.750	9.524	1.388	5.933
1990	1.410	7.518	922	4.005
1995	1.542	10.797	825	5.373
2000	1.850	19.924	717	6.536
2001	2.010	23.039	692	6.605
2002	2.110	26.584	605	6.190
2003	2.230	29.726	549	6.093
2004	2.397	33.975	482	5.778
2005	2.575	40.879	508	7.577
2006	2.729	49.946	603	11.475
2007	3.011	58.751	574	11.248
2008	3.220	65.899	456	12.668
2009	3.371	71.003	645	15.781
2010	3.548	76.281	624	15.219
2011	3.716	83.609	571	15.517
2012	3.784	88.732	530	15.541

Quelle: BSH und VDR

Neubauaktivitäten deutscher Reeder

Ende Dezember 2011 befanden sich 379 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 14,4 Mio. BRZ für deutsche Reedereien in Bau und Auftrag. Diese Schiffsneubauten haben einen Bestellwert von rund 20,6 Mrd. US-Dollar.

JAHR	AUFTRÄGE		ABLIEFERUNGEN	
	SCHIFFE	MIO. BRZ	SCHIFFE	MIO. BRZ
2000	164	4,5	145	2,7
2001	133	2,8	128	3,3
2002	101	2,3	124	2,9
2003	340	11,9	118	2,6
2004	302	7,4	160	4,3
2005	330	8,3	206	6,5
2006	401	8,7	244	4,1
2007	643	25,2	308	6,3
2008	215	10,1	286	6,6
2009	31	0,7	237	6,2
2010	58	2,6	318	10,5
2011	54	2,8	207	8,0

Quelle: VDR/ IHS Fairplay, Stand: 31.12.2011

Führende Handelsflotte nach der Nationalität des Eigners

Handelsschiffe über 1.000 BRZ

RANG	LAND	FLOTTENGRÖSSE			BRZ-ANTEIL
		SCHIFFE	MIO. BRZ	MIO. TDW	
1	Japan	3.814	142,1	213,7	14,6%
2	Griechenland	3.214	128,5	221,0	13,2%
3	Deutschland	3.878	91,8	124,8	9,4%
4	China	3.178	73,8	120,6	7,6%
5	USA	1.043	41,6	48,5	4,3%
6	Südkorea	1.145	34,2	55,6	3,5%
7	Norwegen	1.390	31,4	39,3	3,2%
8	Dänemark	920	28,3	38,4	2,9%
9	Hongkong	817	28,3	44,7	2,9%
10	Taiwan	679	24,8	38,8	2,5%
	Sonstige	19.313	352,0	515,0	36,0%
	Insgesamt	39.391	976,4	1.460,0	100,0%

Quelle: IHS-Fairplay, Stand: 31.12.2011

Containerschiffsflotte nach der Nationalität des Eigners

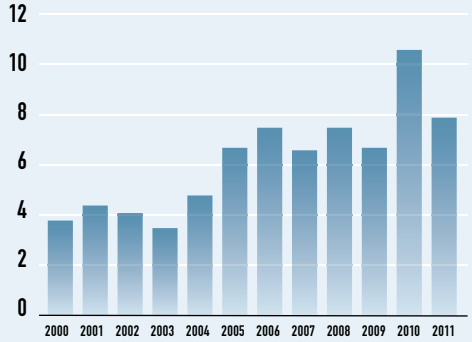
Handelsschiffe über 1.000 BRZ

RANG	LAND	FLOTTENGRÖSSE			TEU-ANTEIL
		SCHIFFE	1.000 TEU	MIO. TDW	
1	Deutschland	1.793	5.021	64,8	32,8%
2	Japan	318	1.240	15,4	8,1%
3	Dänemark	244	1.199	15,5	7,8%
4	Griechenland	238	915	11,8	6,0%
5	China	321	847	11,1	5,5%
6	Taiwan	203	685	8,5	4,5%
7	Frankreich	114	652	8,0	4,3%
8	Südkorea	143	437	5,6	2,9%
9	Singapur	169	429	5,8	2,8%
10	Kanada	62	330	4,0	2,2%
	Sonstige	1.338	3.543	46,2	23,2%
	Insgesamt	4.943	15.298	196,7	100,0%

Quelle: IHS Fairplay, Stand: 31.12.2011

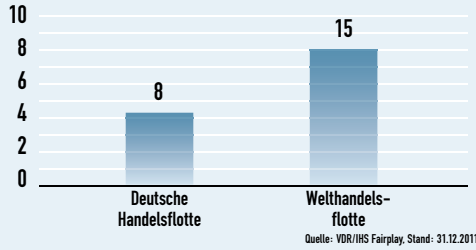
Investitionsvolumen

Wert der in den einzelnen Jahren abgelieferten Handelsschiffsneubauten



Durchschnittsalter Handelsflotte

Schiffe mit mehr als 1.000 BRZ



Quelle: VDR/IHS Fairplay, Stand: 31.12.2011

Transportleistung der deutschen Seeschifffahrt nach Einnahmen

JAHR	LINIENFAHRT		TRAMP- & TANKFAHRT		PASSAGIERSCHIFFFAHRT		INSGESAMT
	MIO. EUR	IN %	MIO. EUR	IN %	MIO. EUR	IN %	
1960	710	55	530	41	56	4	1.296
1965	881	49	858	48	64	4	1.803
1970	1.144	45	1.327	52	93	4	2.564
1975	1.822	52	1.606	46	67	2	3.495
1980	2.009	47	2.145	51	77	2	4.231
1985	2.427	51	2.224	47	81	2	4.732
1990	2.183	55	1.683	42	132	3	3.998
1995	2.684	51	2.199	42	356	7	5.239
2000	4.960	54	4.086	44	204	2	9.250
2001	5.374	51	4.843	46	239	2	10.456
2002	4.661	48	4.767	49	224	2	9.652
2003	4.447	44	5.486	54	139	1	10.072
2004	5.080	39	7.640	59	193	1	12.913
2005	6.002	39	9.065	59	215	1	15.282
2006	7.743	45	9.206	54	231	1	17.180
2007	9.517	46	11.057	53	194	1	20.768
2008	11.268	46	12.987	53	259	1	24.514
2009	8.957	48	9.573	51	191	1	18.721
2010	11.109	50	10.939	49	180	1	22.228
2011	11.132	50	11.112	49	208	1	22.452

Umsätze in der Passagierfahrt werden ab 1998 nur zum Teil ermittelt
Quelle: Deutsche Bundesbank

Beschäftigung in der deutschen Seeschifffahrt

Bordpersonal auf deutschen Seeschiffen

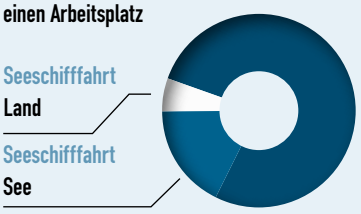
Quelle: Knappschaft-Bahn-See, Bordpersonal auf Schiffen unter dt. Flagge sowie auf dt. Schiffen unter Ausstrahlung, Stand 30.06.2011

Altersgruppen deutscher Kapitäne sowie Nautischer- und Schiffstechnischer Offiziere

Quelle: Knappschaft-Bahn-See, Stand: 30.06.2011

Deutsche maritime Wirtschaft

bietet ca. 400.000 Menschen einen Arbeitsplatz



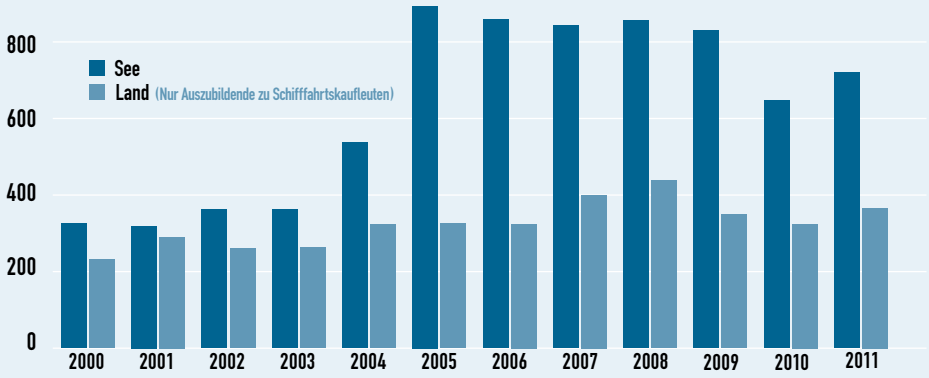
NIEDERSACHSEN (ELBE)
70 Reedereien | 456 Schiffe | 8,9 Mio. BRZ

NIEDERSACHSEN (WESER)
16 Reedereien | 84 Schiffe | 1,3 Mio. BRZ

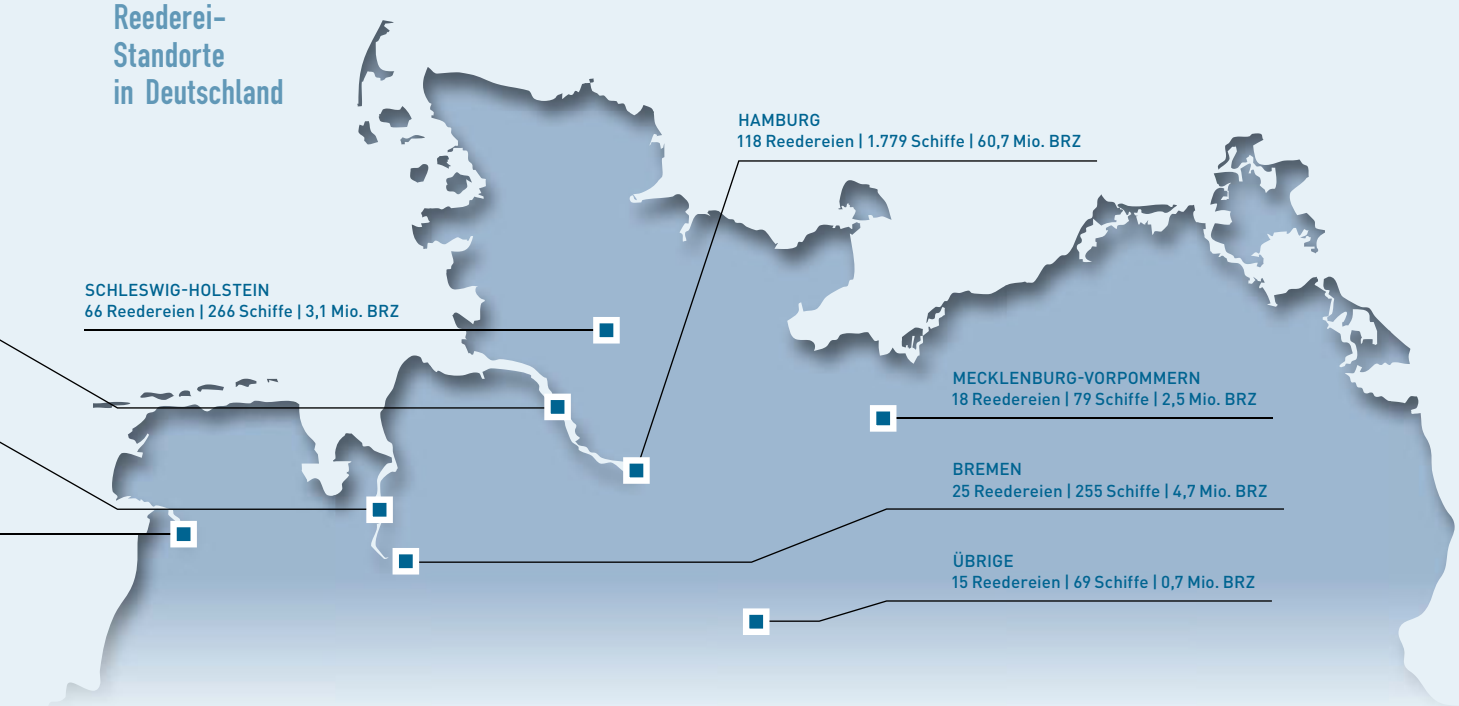
NIEDERSACHSEN (JADE /EMS)
60 Reedereien | 796 Schiffe | 6,7 Mio. BRZ

Berufsanfänger in der Seeschifffahrt

Deutlich erkennbar ist der starke Zuwachs der Berufsanfänger ab 2003. Der VDR hatte hier mit seinen intensiven Maßnahmen zur Berufsaufklärung eingesetzt. Die deutschen Reeder haben infolge der Vereinbarungen des Maritimen Bündnisses die Ausbildung erheblich intensiviert.



Reederei-Standorte in Deutschland



Quelle: See-BG, VDR

Präsidium und Geschäftsführung

Die Mitgliederversammlung, das höchste Gremium des Verbandes, wählt den Verwaltungsrat und das Präsidium. Politik und Positionen des VDR werden dort bestimmt.

I. PRÄSIDIUM

MICHAEL BEHRENDT, Präsident
Hapag-Lloyd AG,
Hamburg

RÖRD BRAREN
Reederei Rörd Braren,
Kollmar

DR. OTTMAR GAST
Hamburg Südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft KG, Hamburg

FRANK LEONHARDT
Leonhardt & Blumberg,
Hamburg

III. VERWALTUNGSRAT

BECKER, BERND
Bernd Becker Shipmanagement GmbH & Co. KG, Jork

BINDER, GERHARD
Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger (GmbH & Co.) KG, Hamburg

BUNNEMANN, KLAUS F.
Herm. Dauelsberg GmbH & Co. KG,
Bremen

HARTMANN, ALFRED
Hartmann Schiffahrts GmbH & Co. KG,
Leer

HELD, JAN
H & H Schiffahrts GmbH,
Haren (Ems)

IPPICH, MICHAEL
Hartmann Schiffahrts GmbH & Co. KG,
Leer

KIRST, WULFERT
Peter Döhle Schiffahrts-KG,
Hamburg

MACKENTHUN, THORSTEN
Hanseatic Lloyd Reederei GmbH & Co. KG,
Bremen

MEYNKÖHN, AXEL
Wyker Dampfschiffs-Reederei Föhr-Amrum GmbH,
Wyk auf Föhr

OFFEN, CLAUS-PETER
Reederei Claus-Peter Offen (GmbH & Co.) KG, Hamburg

OLTMANN, PETER
Schiffahrtsgesellschaft Oltmann mbH & Co KG,
Stade

PETERSON, KLAUS-DIETER
Reederei Hans Peterson & Söhne GmbH & Co. KG,
Rendsburg

PONATH, HELMUT
NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG,
Buxtehude

REHDER, THOMAS
Carsten Rehder Schiffsmakler und Reederei GmbH & Co. KG,
Hamburg

SCHÜES, NIKOLAUS H.
Reederei F. Laeisz GmbH,
Rostock

SCHULTE, DR. HEINRICH
Bernhard Schulte GmbH & Co. KG,
Hamburg

TAMKE, DIETRICH
Transeste Schiffahrt GmbH,
Jork

THAMM, MICHAEL
AIDA Cruises –
German Branch of Costa Crociere S.p.A.,
Rostock

VINNEN, MICHAEL
F. A. Vinnen & Co. (GmbH & Co. KG),
Bremen

sowie die Präsidiumsmitglieder:

MICHAEL BEHRENDT (PRÄSIDENT)

RÖRD BRAREN

DR. OTTMAR GAST

FRANK LEONHARDT

ROBERT LORENZ-MEYER

DR. EBERHART VON RANTZAU

II. GESCHÄFTSFÜHRUNG

ROBERT LORENZ-MEYER
Ernst Russ GmbH & Co. KG,
Hamburg

DR. EBERHART VON RANTZAU
DAL Deutsche Afrika-Linien GmbH &
Co. KG, Hamburg

RALF NAGEL
Geschäftsführendes Präsidiumsmitglied,
Verband Deutscher Reeder, Hamburg

DR. DIRK MAX JOHNS
Geschäftsführer,
Verband Deutscher Reeder, Hamburg

IV. VORSITZENDE DER VDR-KOMMISSIONEN

BERUFSBILDUNGS-KOMMISSION
Rörd Braren
Reederei Rörd Braren,
Kollmar

FINANZ- UND STEUER-KOMMISSION:
Markus Hempel
Norddeutsche Reederei H. Schuldt GmbH
& Co. KG,
Hamburg

KOMMISSION FÜR BETRIEBSWIRTSCHAFT
NN

KOMMISSION FÜR FÄHR- UND FAHRGASTSCHIFFFAHRT
Axel Meynköhn
Wyker Dampfschiffs-Reederei
Föhr-Amrum GmbH,
Wyk auf Föhr
Dr. Bernhard Brons
(Stellvertreter)
Aktien-Gesellschaft „Ems“,
Emden

KOMMISSION FÜR KOMMUNIKATION
Eva Graumann
Hamburg Südamerikanische
Dampfschifffahrts-Gesellschaft KG,
Hamburg

KOMMISSION FÜR KÜSTENSCHIFFFAHRT
Bernd Becker
Bernd Becker Shipmanagement
GmbH & Co. KG,
Jork

KOMMISSION FÜR LINIENFAHRT
Joachim A. Konrad
Hamburg Südamerikanische
Dampfschifffahrts-Gesellschaft KG,
Hamburg

KOMMISSION FÜR TANKFAHRT
Christian Suhr
Christian F. Ahrenkiel,
Hamburg

KOMMISSION FÜR TRAMPFAHRT
Detlef Rehder
Carsten Rehder Schiffsmakler
und Reederei GmbH & Co. KG,
Hamburg

KOMMISSION FÜR SCHLEPPSCHIFFFAHRT
NN

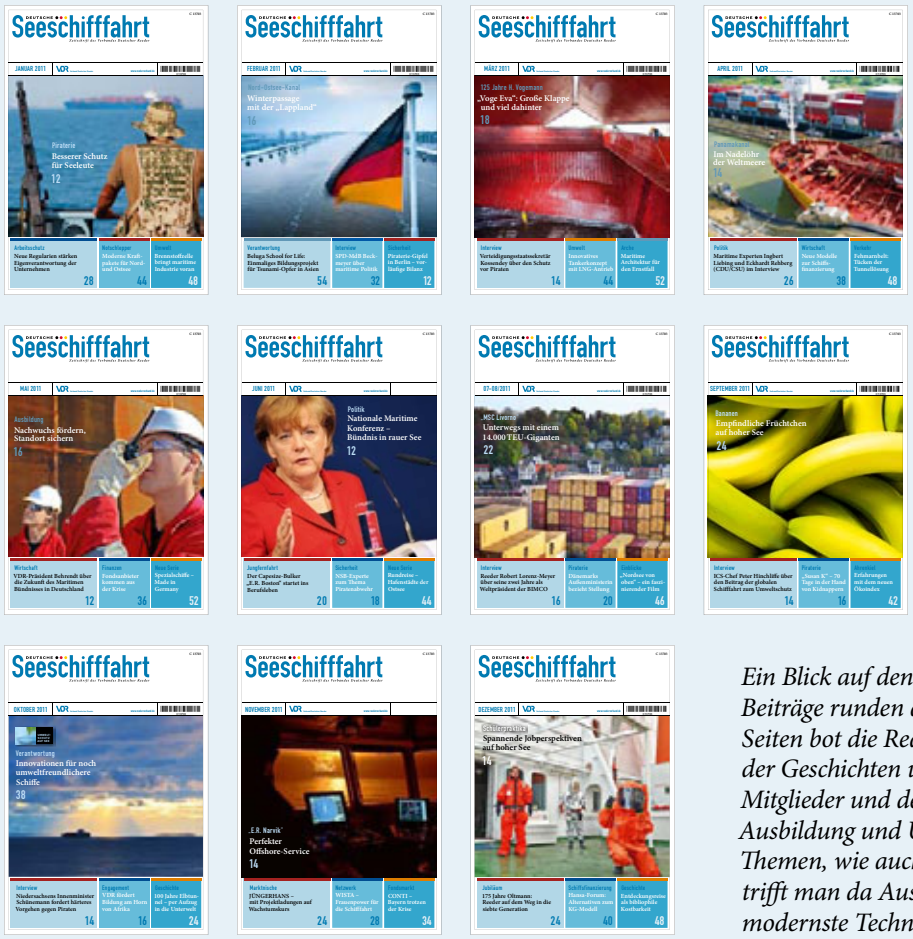
NAUTISCH-TECHNISCHE KOMMISSION
Frank Leonhardt
Leonhardt & Blumberg,
Hamburg

RECHTS- UND VERSICHERUNGS-KOMMISSION
Robert Lorenz-Meyer
Ernst Russ GmbH & Co. KG,
Hamburg

SOZIAL-KOMMISSION
Arnold Lipinski
Hapag-Lloyd AG,
Hamburg

Die Publikationen des VDR

Die „Deutsche Seeschifffahrt“ ist das publizistische Flaggschiff des VDR. Erneut wurde das Magazin für herausragende Reportagen mit dem renommierten ICMA-Award ausgezeichnet.



I. VDR-VERBANDSMAGAZIN

Erneut wurde die Fachzeitschrift „Deutsche Seeschifffahrt“ des VDR in diesem Jahr ausgezeichnet. Die Jury der ICMA hebt die besondere Stärke des Magazins hervor: die bildintensiven Reportagestrecken, die von der modernen Seefahrt erzählen. Das Magazin berichtet über die wichtigsten Entwicklungen aus der Welt der Schifffahrt – aber auch aus den eng verbundenen Bereichen Häfen, Schiffbau, Meeresforschung und Umwelt. Ein Blick auf den maritimen Buchmarkt und historische Beiträge runden das Bild ab. 11 Ausgaben und fast 1.000 Seiten bot die Redaktion im Jahr 2011. Im Mittelpunkt der Geschichten und Reportagen stehen dabei die VDR-Mitglieder und deren Mitarbeiter. Die Menschen an Bord, Ausbildung und Umweltfragen waren die wiederkehrenden Themen, wie auch die Cover zeigen: Neben der Kanzlerin trifft man da Auszubildene, Seeleute, schützende Soldaten, modernste Technik, die deutsche Flagge und frische Waren.

II. VDR-KALENDER 2012

Im Mittelpunkt des VDR-Jahreskalenders 2012 stehen die Fotos des vielfach ausgezeichneten Fotografen Christoph Papsch, der sich nicht zuletzt durch imposante Reportagen in der „Deutschen Seeschifffahrt“ einen Namen in der maritimen Welt gemacht hat. Er zeigt auf eindrucksvolle Weise den Hightech-Arbeitsplatz Schiff, seinen Reiz und seine Besonderheit.

VDR-Kalender 2012: Arbeitsplatz Seefahrt

III. KARRIEREN IN DER SEESCHIFFFAHRT

Trotz der Krise bilden die Reedereien weiter intensiv aus. Der Bedarf an qualifizierten Nachwuchskräften an Bord wird hoch bleiben. Deswegen braucht es engagierte junge Menschen, die bereit sind, auch in frühen Jahren Verantwortung zu übernehmen. Für die Bordberufe gibt der VDR ständig aktualisierte Broschüren heraus, die über die Werdegänge informieren. Sie stehen im Internet und auf Papier zur Verfügung.

KARRIEREN IN DER SEESCHIFFFAHRT: WWW.REEDERVERBAND.DE

IV. WEBSITE

Einen hochgelobten Relaunch hat die Website des VDR im Jahr 2011 erfahren. Moderne Grafik, harmonische Einbettung in das Gesamt-CI und eingängige Texte prägen jetzt den Auftritt. Im Mittelpunkt stehen natürlich die prägnanten Informationen für Journalisten, junge Menschen, die sich über mögliche maritime Karrieren informieren, und natürlich alle, die sich für die Schifffahrt interessieren. Besonders viel geklickt wird die „Zahl der Woche", hinter der sich ebenso Wissenswertes wie Merk-Würdiges verbirgt.

V. PLAKATE 2011

Bei zahlreichen Messen und Symposien informiert der VDR mit Fachvorträgen und Informationen für die Öffentlichkeit über die Seeschifffahrt ebenso wie in der politischen und gesellschaftlichen Öffentlichkeit. Die klare Bildsprache gepaart mit prägnanter Typographie ist stilbildend für den Auftritt des VDR.

Impressum

Herausgeber: Verband Deutscher Reeder, Esplanade 6, 20354 Hamburg, www.reederverband.de, **E-Mail:** vdr@reederverband.de, **Redaktion:** Dr. Dirk Max Johns, Lorena Bücklers **Autoren:** Lorena Bücklers, Wolfgang Hintzsche, Daniel Hosseus, Dr. Dirk Max Johns, Runa Jörgens, Matthias Plötzke, Tilo Wallrabenstein
Gestaltung: Lohrengel Mediendesign, Hamburg, **Bildbearbeitung:** Lohrengel Mediendesign **Druck:** Druckzentrum Neumünster, ISSN: 1866-7295

Fotocredits: 1 Andreas Schiebel/dieKLEINERT.de für Hapag-Lloyd Kreuzfahrten, 6 Hapag-Lloyd , 8 Heinz-Joachim Hettchen, 10 Peeter Viisimaa/iStockphoto, 12 H.H. Shipping, 14 Hasenpusch, 15 Strelok/Dreamstime, 16 Frank Ossenbrink, Florian Jaenicke, 17 Hapag-Lloyd, 18 Nikonaft/Dreamstime, 19 bmvbs Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 21 bmvbs Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 22 Squarcina/Dreamstime, 23 Eberhard Petzold, 24 36clicks/Dreamstime, 25 International Labour Organization/Crozet M., 26 DFID – UK Department for International Development, 27 Riccardo Stuckert, Zenman, 28 Tyler Olson/Dreamstime.com, 30 Serjedi/Dreamstime, 32 RWE Innogy, 33 Jan Oelckers/AlphaVentus; Matthias Ibeler/AlphaVentus, 34, Dps.foto@gmail.com/Dreamstime, 35 Wärtsilä; DNV, 36/37 ttz/pr, 38 International Labour Organization/Crozet M., 39, International Maritime Organization, 40 2010 Bundeswehr/Dschibuti, 42 U.S. Navy Photo, 43 SOS-Kinderdörfer, 44 HHLA, 45 Hasenpusch, 46 Nightman1965/Dreamstime, 47 Hasenpusch, 48 Beek100, 49 AIDA Cruises, 50 Hasenpusch, 51 Hapag-Lloyd Kreuzfahrten, 52 AIDA Cruises, 53 Radu Razvan/Dreamstime, 54 Dr. Dirk Max Johns, 55 Peter Andryszak, 56 Hasenpusch, 57 Yuyang/Dreamstime, 58 OliverTjaden, 59 AIDA Cruises/Armin Smailovic