

Verband Deutscher Reeder

Seeschifffahrt 2000

Bericht des Präsidiums
anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung
in Hamburg am 14. Dezember 2000

Inhaltsverzeichnis

Seite

Das Schifffahrtsjahr 2000	
Überblick: Wende und Neuanfang	3
Seeschifffahrt im globalen Umfeld	
Weltwirtschaftliche Entwicklung: Weiter auf Expansionskurs	5
Welthandelsflotte: Moderater Zuwachs	6
Weltschiffbau: Auftragsbestand weiterhin auf hohem Niveau	7
Weltseeverkehr: Rückkehr zu stabiler Entwicklung	8
Entwicklungen auf Schifffahrtsmärkten	9
Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik	
Welthandelsorganisation: Einbeziehung der Seeschifffahrt weiterhin offen	15
OECD-Schifffahrtsausschuß: Fehlender Konsens über weiteres Vorgehen	16
Maritime Wettbewerbspolitik: Linienschifffahrt weiterhin ohne Rechtssicherheit	17
Schiffbaupolitik: Wettbewerbsmärkte erhalten	18
Zwischenstaatliche Schifffahrtsbeziehungen: Neue Abkommen	19
Internationale Rechtsentwicklungen	
Haftungsrecht: Verschärfung der seerechtlichen Haftung	20
Bergungsrecht: SCOPIC-Klausel in Lloyd's Open Form	21
Große Haverei: Vorschlag der IUMI zur Änderung der York-Antwerpen-Regeln	21
Der „Erika“-Unfall: Erste Konsequenzen	22
ISM-Kodex: Vorbereitung der zweite Phase angelaufen	23
TBT-haltige Antifoulingfarben: IMO leitet Nutzungsverbot ein	24
Schwefelhaltige Schiffsbrennstoffe: Reduzierung von Emissionen	25
Einleiten von Ballastwasser: IMO-Übereinkommen in Vorbereitung	26
Abwracken von Seeschiffen: IMO sucht Problemlösung	27
Gefahrgutbeförderung auf See: Regelwerke ergänzt	28
Bewaffnete Überfälle auf Schiffe: Weitere Zunahme	29
Blinde Passagiere: Internationale Vereinbarung angestrebt	29
Schifffahrtsentwicklungen in Europa	
Häfen und maritime Infrastruktur: Grünbuch der EU-Kommission	30
„From Road to Sea“: Verkehrspolitisches Schwerpunktthema	31
Steuerfreie Verkäufe an Bord: Das erste Jahr nach Beendigung von Duty-Free	31
Fährschifffahrt: Erweiterte Überprüfung	32
Entsorgung auf Seeschiffen: Abgabepflicht in EU-Häfen	33
Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland	
Tonnage- und Investitionsentwicklung: Verbesserte Standortbedingungen zeigen Wirkung	34
Schifffahrtförderungs politik: Neue Initiativen erforderlich	36
Tarifvertragsabschlüsse: Maßvolle Anhebung der Heuern	38
STCW 1995: Planmäßige Umsetzung in nationales Recht	39
Neue Schiffsbesetzungsverordnung: Hohe Flexibilität erforderlich	40
Bordpersonal und seemännischer Arbeitsmarkt: Differenzierte Entwicklung	41
Internationale und nationale Nachwuchsentwicklung: Engpässe bei Führungspersonal	42
Seemännische Berufsausbildung: Kapazitätsausweitung notwendig	43
Berufsaufklärung und Nachwuchsgewinnung: Verstärkte Aktivitäten	44
Kaufmännische Ausbildung in Reedereibetrieben: Günstige Perspektiven	45
Neuordnung der See-Unfalluntersuchung: Seeämter künftig nicht mehr zuständig	45
Reform des Lotswesens: Neue Tarifvorschläge des Bundes für Lotsgeld und Lotseinkommen:	46
Abkürzungsverzeichnis	48

Das Schifffahrtsjahr 2000

Überblick: Wende und Neuanfang

Das Schifffahrtsjahr 2000 war in mehrfacher Hinsicht ein Jahr der Wende und des Neuanfangs.

Dies galt zunächst für die Konjunkturverläufe auf vielen für die Seeschifffahrt wichtigen Außenhandelsmärkten. Die positiven Entwicklungen auf diesen Märkten spiegelten sich in Wachstumssteigerungen auf den Seetransportmärkten wider. Die Nachfrage nach Transportraum belebte sich und führte zum Ansteigen der Frachtraten. In den Linienverkehren wurde dies vor allem bei den Exporten aus Europa und im Verkehr von Asien nach Amerika deutlich. Eine allmähliche Erholung wesentlicher Nord-Süd-Verbindungen trat hinzu.

Auf den für viele deutsche Reedereien wichtigen Chartermärkten für Containerschiffe erholten sich die Zeitcharterraten. Dies war am deutlichsten bei mittelgroßen Containerschiffen bis 3.000 TEU spürbar, die in den vergangenen Jahren den stärksten Ratenverfall hinzunehmen hatten. Bei kleineren Schiffsgrößen setzte sich eine Erholung erst wesentlich später und sehr viel langsamer durch. Insbesondere bei Schiffen unter 1.000 TEU bleibt noch ein wesentlicher Nachholbedarf, um auch diese Schiffe in eine befriedigende Ertragslage zurückzuführen. Kostenprobleme lösten insbesondere die sprunghaft gestiegenen Preise für Brennstoffe und Schmieröle aus. Auch der Versicherungsaufwand und die Kosten für Fremdkapital erhöhten sich. Die Ratenentwicklung schwächte sich im Herbst ab. Dennoch wird auf den Märkten auch für das Jahr 2001 mit einer noch relativ stabilen Entwicklung gerechnet. Für das Jahr 2002 sind die Marktprognosen wegen der erwarteten Ausweitung des Angebots an

Containertonnage derzeit eher zurückhaltend.

Die Investitionsneigung deutscher Reedereien hat nach der abflachenden Kurve in den Jahren 1998 und 1999 im laufenden Jahr wieder deutlich zugenommen. Der Auftragsbestand deutscher Reedereien wird sich am Ende des Jahres auf eine Größenordnung von mehr als 16 Mrd. DM belaufen. Die Neubaufträge konzentrieren sich wiederum in erster Linie auf Containerschiffe, die im Schwerpunkt in den Jahren 2001 und 2002 abgeliefert werden.

Das im Vorjahr neu eingeführte Tonnagesteuersystem wirkte sich im laufenden Jahr erstmals für ein volles Wirtschaftsjahr aus. Ende des Jahres 2002 läuft die erste Drei-Jahres-Periode ab, innerhalb der sich die bestehenden Reedereien für die Gewinnermittlungsmethode entscheiden können. Das Ergebnis des laufenden Jahres hat gezeigt, daß das neue Unternehmensteuersystem im Markt akzeptiert wird. Erste den Standort stabilisierende Entwicklungen werden sichtbar. Schiffe kehren aus ausländischen Seeschiffsregistern in deutsche Seeschiffsregister zurück. Die Auslagerung von Unternehmensteilen an ausländische Standorte kehrt sich um. Die Bereederungsaktivitäten der unter deutschem Management fahrenden Flotte werden wieder am Standort Deutschland konzentriert. Dies gilt auch und insbesondere für das Personalmanagement der Schiffe. Für die Reedereibetriebe gehen daher von dem Tonnagesteuersystem deutlich stabilisierende Wirkungen für den Standort aus.

Für die seemännischen Beschäftigungsmärkte gilt dies noch nicht in gleicher Weise. Der starke Beschäftigungseinbruch im Jahre 1999 hat in diesem Jahr gestoppt und umgekehrt

werden können. Die Zahl der Beschäftigten auf dem Markt der seemännischen Arbeitskräfte hat aber die vorherigen Größenordnungen noch nicht wieder erreicht. Die Gesamtlage ist labil. Einerseits wird qualifiziertes Personal, insbesondere für den Führungsbereich, gesucht. Angebotslücken kann mit den geltenden Schiffsbesetzungsvorschriften nicht ausreichend begegnet werden. Andererseits hindert die hohe Sozialkostenbelastung der Arbeitsplätze auf Schiffen unter deutscher Flagge deren Rückkehr in die Wettbewerbsfähigkeit. Hier sind dringend politische Initiativen nötig, um die Wettbewerbsbedingungen dieser Schiffe an das Niveau der europäischen Nachbarstaaten anzupassen.

Die Bundesregierung hat, vertreten durch den Bundeskanzler, auf einer ersten Maritimen Konferenz im Juni dieses Jahres neue Leitlinien für die Förderung der maritimen Wirtschaft in Deutschland angekündigt. Zu ihrer Umsetzung hat sie einen Maritimen Koordinator berufen. Er verfolgt das Ziel, den maritimen Standort für das beginnende Jahrzehnt wettbewerbsfähig zu halten. Innerhalb dieser politischen Zielsetzung hat der Bundesminister für Verkehr die Sozialpartner in der Seeschifffahrt zu einem Bündnis für Arbeit und Beschäftigung zusammengerufen. Alle Bemühungen konzentrieren sich auf das Ziel, mit Hilfe von Beiträgen aller Beteiligten die Bedeutung der maritimen Wirtschaft für Deutschland herauszustellen, den maritimen Standort Deutschland in seiner internationalen Wettbewerbsfähigkeit zu stabilisieren und auszubauen und die Arbeitskosten der Schiffe unter deutscher Flagge an das niedrigere Niveau der anderen Schifffahrtsländer in Europa anzupassen.

Der VDR hat diese politischen Initiativen nachdrücklich begrüßt und seine konstruktive Mitwirkung in Aussicht gestellt. Wenn eine positive Bereitschaft aller Beteiligten auf dieses Ziel gerichtet und der politische Wille zu entschlossener Umsetzung entwickelt werden kann, muß das Gesamtziel erreichbar sein. Entgegen den Erwartungen der

Bündnispartner hat die Bundesregierung allerdings im Bundeshalt für das Jahr 2001 noch keinen Mittelansatz bereitgestellt, der zu Sozialkostensenkungen für Schiffe unter deutscher Flagge hätte führen können. Ohne einen Finanzbeitrag des Bundes ist dieses im Maritimen Bündnis gemeinsam formulierte Ziel nicht zu erreichen. Der VDR hat deshalb Maßnahmen vorgeschlagen, mit deren Verwirklichung eine Angleichung der Kostenlage bei Schiffen unter deutscher Flagge an das europäische Niveau möglich würde. Der neue Bundesverkehrsminister und der Maritime Koordinator sind gefordert, der politischen Ankündigung des Bundeskanzlers Maßnahmen folgen zu lassen. Erste Fortschritte sollten schon im Jahre 2001 sichtbar werden.

Im wichtigen Sektor der Schiffssicherheits- und Umweltschutzpolitik für die Seeschifffahrt sind im Jahre 2000 neue Entwicklungen deutlich geworden. Sie lösen aus der Sicht der Praxis teilweise Sorgen aus. So hat die Havarie des italienisch-maltesischen Tankers „Erika“ vor der französischen Küste die Ratspräsidentschaft der Europäischen Union gemeinsam mit der Europäischen Kommission veranlaßt, neue politische Vorschläge auf den Weg zu bringen, um von Europa aus Schiffs- und Umweltsicherheit von Seeschiffen verstärkt zu beeinflussen. Soweit eine solche Politik darauf zielt, in Europa zu einer einheitlich strikten und koordinierten Anwendung internationaler Sicherheits- und Umweltstandards zu kommen, ist einem solchen Ziel zuzustimmen. Soweit die europäische Politik aber darangeht, eigene europäische Standards zu entwickeln und bewährte internationale Systeme zu verlassen, kann die Reedereiwirtschaft vor solchen Entwicklungen nur nachdrücklich warnen. Eine Regionalisierung der Schiffssicherheits- und Umweltschutzpolitik würde eine Komplizierung und damit eine Verschlechterung des international bereits Erreichten bedeuten. Die Europäische Union darf sich in ihren politischen Initiativen nicht nur als „Küstenstaat“ verstehen. Europäische Reedereien kontrollieren mehr als ein Drittel der auf den Weltmeeren eingesetzten Welthandelsflotte. Europa ist daher auch ein

Seeschifffahrt im globalen Umfeld

Weltwirtschaftliche Entwicklung: Weiter auf Expansionskurs

Die im Verlauf des Jahres 1999 einsetzende deutliche Erholung der Weltwirtschaft war im ersten Halbjahr 2000 durch eine weiterhin hohe Dynamik gekennzeichnet. Zur Belebung haben die weiteren Fortschritte in den ostasiatischen Entwicklungs- und Schwellenländern, die deutliche Verbesserung der wirtschaftlichen Lage in Lateinamerika sowie die ausgesprochen günstige Entwicklung der mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften maßgeblich beigetragen. Zudem konnten die Industrieländer ein relativ hohes Wachstum verbuchen. Die amerikanische Wirtschaft, die inzwischen die längste Aufschwungphase seit einem Jahrhundert verzeichnen kann, hat bis zuletzt sehr kräftig expandiert. Dagegen war Japan noch immer von Schwächetendenzen gekennzeichnet. Die Wachstums- und Beschäftigungsperspektiven in Westeuropa haben sich im ersten Halbjahr 2000 weiter verbessert und sind inzwischen so gut wie seit einem Jahrzehnt nicht mehr. Mit zunehmender Dauer der weltweiten Expansion erhöhen sich jedoch tendenziell die zyklischen Risiken für die Preisstabilität.

Bemerkenswert war, daß sich der Ölpreisanstieg weltweit bisher nicht nennenswert als Konjunkturbremse auswirkte. Die dämpfenden Effekte der Verteuerung der Ölnotierungen auf das Wirtschaftswachstum der Industrieländer sind heute merklich niedriger zu veranschlagen als Mitte der siebziger und Anfang der achtziger Jahre, weil deren Abhängigkeit vom Öl - gemessen am Bruttoinlandsprodukt - seitdem beträchtlich abgenommen hat und das stabilitätspolitische

Umfeld günstiger ist. In globaler Sicht stehen dem Kaufkraftentzug auf seiten der ölimportierenden Länder zudem Realeinkommensgewinne bei den Ölförderstaaten gegenüber, die erheblich zur Stabilisierung der Wirtschaftslage, vor allem in Rußland und in einigen lateinamerikanischen Ländern, beigetragen haben.

Vor diesem insgesamt deutlich verbesserten Hintergrund wirkte sich auf den Seeverkehr vor allem aus, daß auch der Welthandel mit hohem Tempo expandierte. Die Zuwachsrates lag bei etwa 5 vom Hundert und war damit merklich höher als im Vorjahr. Nach der stark auseinanderklaffenden Entwicklung der Ein- und Ausfuhren der asiatischen Krisenländer, bei der die Exporte aufgrund der scharfen Abwertung der Währungen dieser Länder steil anstiegen, die Importe jedoch konjunktur- und wechselkursbedingt abnahmen, zeichneten sich Normalisierungstendenzen ab. Bei anhaltend hohem Exportniveau begann auch eine Erholung der Einfuhren, die etwa im Handel zwischen Asien und Europa sogar als sprunghaft bezeichnet wurde. Auch in Japan erhielt der Außenhandel Anstöße von der wieder zunehmenden Nachfrage aus den ostasiatischen Ländern; die Aufwertung der japanischen Währung belebte aber auch die Käufe aus dem Ausland. Die allgemeine Belebung in Asien und Europa schlug sich erstmals seit etwa zwei bis drei Jahren in einem Anstieg der Exporte vor allem der Vereinigten Staaten nieder. Hier dürfte zugleich eine Ursache der neuerlichen Erholung in Lateinamerika liegen.

Welthandelsflotte: Moderater Zuwachs

Zwischen Mitte 1999 und Mitte 2000 sind weltweit Schiffsneubauten mit einer Gesamttragfähigkeit von 42,1 Mio. tons deadweight (tdw) in Fahrt gesetzt worden (Vorjahreszeitraum: 38,8 Mio. tdw). Diesen Zugängen stehen Abgänge durch Verschrottungen von 28,5 Mio. tdw und Totalverluste von ca. 0,6 Mio. tdw gegenüber. Nach Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, folgt daraus ein Zuwachs der Welthandelstonnage um 1,0 vom Hundert auf 767,2 Mio. tdw.

Die Öltankertonnage blieb gegenüber Mitte 1999 nahezu konstant und hält mit 38,5 vom Hundert (Vorjahr: 38,9 vom Hundert) wie bislang den größten Anteil an der in Tragfähigkeit gemessenen Welthandelstonnage. Eine Zunahme von 3,5 Mio. tdw verzeichnete die Tonnage der Containerschiffe; sie erhöhte damit ihren Flottenanteil auf 8,5 vom Hundert (Vorjahr 8,1 vom Hundert). Um 4,4 Mio. tdw zugenommen hat die in der trockenen Massengutfahrt eingesetzte Tonnage. Zusammen mit der um 1,0 Mio. tdw reduzierten Flotte der Erz-/Ölfrachter beträgt ihr Anteil unverändert 35,8 vom Hundert. Der Flottenanteil der konventionellen Stückgutfrachter und Ro/Ro-Schiffe hat leicht von 13,2 vom Hundert auf 13,0 vom Hundert abgenommen. 41 vom Hundert der Öltankertonnage und 44 vom Hundert der Massengutfrachertonnage weisen ein Alter von mehr als fünfzehn Jahren auf; bei den Containerschiffen dagegen entfallen nur 24 vom Hundert auf diese Altersgruppe.

In der Reihenfolge der führenden Flaggen hat Panama mit einem Anteil an der Welthandelsflotte (in tdw) von 21,2 vom Hundert (Vorjahr: 19,9 vom Hundert) die erste Position vor Liberia mit 10,1 vom Hundert (Vorjahr: 12,5 vom Hundert) weiter ausgebaut. Mit Abstand folgen an dritter und vierter Stelle die Bahamas und Malta mit jeweils 5,8 vom Hundert (Vorjahr: jeweils 5,4 vom Hundert), die damit Griechenland, dessen Anteil von 5,7 auf 5,4 vom Hundert

abgenommen hat, vom dritten auf den fünften Rang verdrängten. Zypern mit 4,7 vom Hundert, Singapur mit 4,5 vom Hundert und Norwegen mit 4,2 vom Hundert nehmen die nächsten Positionen ein. Die deutsche Flagge liegt nach dieser an der Flaggenführung und Tragfähigkeit der Schiffe ausgerichteten Statistik mit 1,0 vom Hundert der Welthandelsflotte auf der 23. Position (Vorjahr: 19.).

Die Flaggenstatistik der Welthandelsflotte wird von vier Staaten mit sogenannten „offenen“ Schiffsregistern angeführt. Mehr als die Hälfte (53,2 vom Hundert) der gesamten Welthandelstonnage ist in offenen Registern eingetragen. Diese Schiffe nutzen die dort gebotenen flexiblen Schiffsbesetzungs- und Heuerregelungen und die entsprechenden Betriebskostenvorteile. Teilweise kommen weitere Standortvorteile hinzu. Auf wichtigen Märkten bestimmen diese Schiffe das Kosten- und Preisniveau.

Eine andere Reihenfolge ergibt sich, wenn die Schiffe der Nationalität der Eigner zugeordnet werden. Danach besitzen griechische Reedereien einen Anteil an der Welthandelsflotte (in tdw) von 17,5 vom Hundert vor japanischen Schiffsverkehrsunternehmen mit 12,6 vom Hundert. Norwegische Reeder mit 7,1 vom Hundert und US-Gesellschaften mit 6,2 vom Hundert halten die Plätze drei und vier, es folgen die getrennt ausgewiesenen Reedereien in China mit 5,1 vom Hundert und Hongkong mit 4,1 vom Hundert. Deutsche Reedereien nehmen in dieser Statistik mit 3,9 vom Hundert der Welthandelstonnage den siebten Rang unter den führenden Handelsflotten ein. Nach dieser Statistik werden von Reedereien aus den EU-Mitgliedstaaten 34,6 vom Hundert, vom Europäischen Wirtschaftsraum aus 42,1 vom Hundert der Welthandelsflotte (in tdw) kontrolliert. Wird auf Schiffstypen abgestellt, verändert sich die Rangfolge erneut: In der Sparte der Containerschiffe belegen deutsche Reedereien mit großem Vorsprung vor taiwanesischen und japanischen Reedereien weltweit den ersten

Weltschiffbau: Auftragsbestand weiterhin auf hohem Niveau

Der Weltauftragsbestand hat sich zwischen Mitte 1999 und Mitte 2000 um Bruttoreaumzahl (BRZ) 13,0 Mio. und um die Tragfähigkeit von 21,6 Mio. t.d.w. auf 66,8 Mio. BRZ und 94,4 Mio. t.d.w. deutlich vergrößert und den höchsten Stand seit 1976 erreicht. Die Neubaufaufträge, an denen Massengutschiffe für Trockenladungen mit 14,8 Mio. BRZ bzw. 26,8 Mio. t.d.w., Öltanker mit 12,0 Mio. BRZ bzw. 22,5 Mio. t.d.w. und Containerschiffe mit 9,8 Mio. BRZ bzw. 11,1 Mio. t.d.w. beteiligt waren, übertrafen somit erheblich das Tonnagevolumen der im selben Zeitraum fertiggestellten Schiffe. Die Öltankertonnage nahm zur Jahresmitte 2000 31 vom Hundert, die Massengutschiffstonnage 26 vom Hundert und die Containerschiffstonnage 19 vom Hundert des Gesamtvolumens ein. Nach Angaben von Lloyd's Register befanden sich 327 Containerschiffe (Vorjahr: 220) mit einer Kapazität von insgesamt 1.106.000 Twenty Foot Equivalent Units (TEU) in Bau und Auftrag (Vorjahr: 582.000 TEU), darunter 96 Schiffe mit einer Kapazität zwischen jeweils 2.000 und 4.000 TEU und 135 Schiffe mit über 4.000 TEU.

Von den 44,5 Mio. BRZ umfassenden Neubaufaufträgen des Berichtsjahres profitierten insbesondere koreanische und japanische Werften. Allein 47,6 vom Hundert der Neubautonnage wurden in Süd-Korea, weitere 27,6 vom Hundert in Japan geordert. Mit weitem Abstand folgen chinesische, polnische und deutsche Werften, die 8,3 vom Hundert, 3,5 vom Hundert und 3,0 vom Hundert der weltweiten Neubaufaufträge buchen konnten.

Beim Auftragsbestand nehmen Süd-Korea und Japan wie in den Vorjahren mit großem

Abstand die Spitzenstellung unter den Weltauftragsländern ein. Süd-Korea, dessen Werften seit 1990 ihren Auftragsbestand vervierfacht haben, hat vor zwei Jahren Japan in der führenden Position abgelöst und den Vorsprung kräftig ausgebaut. Mit 28,7 Mio. BRZ hält Korea 43,0 vom Hundert (Vorjahr 35,2 vom Hundert) des Weltauftragsbestandes vor Japan mit 17,4 Mio. BRZ entsprechend 26,1 vom Hundert (Vorjahr 32,4 vom Hundert). Unverändert an dritter Position bleibt China mit 7,7 Prozent (Vorjahr 5,2 vom Hundert), Deutschland folgt an vierter Stelle mit 2,2 Mio. BRZ entsprechend 3,3 vom Hundert (Vorjahr 1,8 Mio. BRZ, 3,4 vom Hundert). Unter den weiteren Schiffbauländern verfügen Polen, Italien, Taiwan und Kroatien über Auftragsbestände von mehr als einer Million BRZ. Nahezu vier Fünftel des Weltauftragsbestandes entfallen auf ostasiatische Werften; die Schiffbauländer der Europäischen Union halten mit einem Ordervolumen von 7,5 Mio. BRZ einen Anteil von 11,2 vom Hundert (Vorjahr: 14,4 vom Hundert) am Weltauftragsbestand.

Neu in der Schiffbaustatistik von Lloyd's ist eine Zuordnung des Auftragsbestandes nach Nationalität der Auftraggeber. Den griechischen Reedereien kommt hierbei zur Jahresmitte 2000 mit 13,2 Mio. BRZ, das sind 19,8 vom Hundert des Weltauftragsbestandes, die führende Rolle zu. Die zweite Position nehmen deutsche Schiffahrtsgesellschaften mit einem Auftragsvolumen von 7,4 Mio. BRZ entsprechend 11,1 vom Hundert ein. Weitere bedeutende Auftraggeber sind Reedereien aus Japan - 7,0 Mio. BRZ - und Norwegen - 5,4 Mio. BRZ -.

Weltseeverkehr: Rückkehr zu stabiler Entwicklung

Im Güterseeverkehr hatte sich 1999 noch der Einfluß der „Asienkrise“ bemerkbar gemacht. Die im seewärtigen Welthandel beförderten Ladungsmengen stiegen zwar wieder etwas an, nachdem sie im Vorjahr leicht zurückgegangen waren. Die Belegung war mit 0,7 vom Hundert allerdings nur schwach. Die in Tonnenseemeilen (tsm) gemessenen Transportleistungen behielten die Abwärtstendenz, die 1997 eingesetzt hatte, noch bei; sie lagen um etwa 1,5 vom Hundert unter dem damaligen Stand. Die durchschnittliche Transportweite belief sich auf rund 4.200 Seemeilen gegenüber fast 4.300 Seemeilen in 1997.

Die Tankfahrt hatte 1998 einen Höchststand von über 1,5 Mrd. t Rohöl und rund 400 Mio. t Ölprodukten erreicht. Im Jahr 1999 gab es einen Rückgang von 3 vom Hundert beim Rohöl und eine leichte Zunahme beim Produkttransport auf zusammen 1,89 Mrd. t, bedingt durch die Eingriffe in den Ölmarkt. Obwohl die Rohölpreise im März 2000 fast dreimal so hoch lagen wie im Dezember 1998, ist die Weltwirtschaft davon offensichtlich noch nicht erheblich beeinträchtigt worden. Die hohen Rohölpreise werden aber möglicherweise zu mengenmäßigen Nachfrageeinschränkungen führen, die sich im Weltseeverkehrsergebnis niederschlagen werden. Der Anteil der Tankladung am Gesamtaufkommen im Seetransport lag bei 37 vom Hundert; er ist seit 1990 um gut zwölf Prozentpunkte gefallen. Die erbrachte

Tonnenseemeilen-Leistung lag allerdings mit 44 vom Hundert (1999) deutlich darüber und war um weniger als zwei Prozentpunkte zurückgegangen. Im langfristigen Vergleich ist die Transportweite in diesem Sektor jedoch deutlich gesunken, u.a. bedingt durch die geografischen Veränderungen zwischen den Ölförderländern.

In der trockenen Massengutfahrt behielt die Steinkohle ihre führende Stellung, die sie bereits 1990 erlangt hat, auch 1999 bei. Die Erztransporte haben sich dagegen konjunkturell bedingt seit 1997 um etwa 5 vom Hundert verringert. In der Getreidefahrt wurde die größte Menge der neunziger Jahre erreicht (Anstieg um 7 vom Hundert gegenüber dem Vorjahr). Auf diese drei Güter entfiel ein reichliches Fünftel des gesamten Seetransports und sogar 27 vom Hundert der Gesamttransportleistung. Die zu bewältigenden Distanzen waren vor allem bei Eisenerz und Getreide deutlich länger als in der Tankfahrt. In der Kohlefahrt sind sie im Zuge der Mengenexpansion langfristig gesehen kräftig gestiegen

Bei den nicht im einzelnen nachgewiesenen, überwiegend trockenen Ladungen nahmen ebenfalls sowohl die beförderten Mengen als auch die Transportweite anhaltend zu. Angesichts der sehr großen Zahl von Ladungen und Relationen, die hier zusammengefaßt sind, dürften Mengen und Distanzen weit gestreut sein.

Entwicklungen auf Schiffahrtsmärkten

Linienschifffahrt - Übersicht

Die weltweite Linienschifffahrt befindet sich im Jahre 2000 in weitaus besserem Fahrwasser als noch in den Jahren zuvor. Dabei spiegelt sich der positive weltwirtschaftliche Konjunkturverlauf auf den Transportmärkten mit einer Wachstumssteigerung um 7 vom Hundert wider. Zu den wachsenden Ladungsmengen und den steigenden Frachtraten in den wichtigsten Ost-West-Verbindungen kommt eine allmähliche Erholung vieler Nord-Süd-Verkehre.

Weltweite strategische Allianzen und in vielen Fällen Unternehmenszusammenschlüsse oder Übernahmen haben die Stellung der Linienreedereien auf den Märkten erheblich gestärkt. In den wesentlichen Ost-West-Verbindungen verfügen allein die vier großen Bündnisse New World Alliance, Grand Alliance, United Alliance und Cosco/K-Line/Yangming über 60 bis 65 vom Hundert der angebotenen Beförderungskapazität.

Dabei hat auch die moderne Informationstechnologie (IT) eine besondere Rolle gespielt und nicht nur zur Senkung der Kosten, sondern auch zur Verbesserung der Servicequalität und damit zur Steigerung der Produktivität beigetragen. Dies unterstreicht auch das Londoner Consultingbüro Drewry in seiner jüngsten Studie, wenn es darauf hinweist, daß die Zusammenarbeit innerhalb der Bündnisse und die konsequente Nutzung neuer Technologien es den Linienreedereien ermöglicht haben, ihre Kosten pro beförderten Container in den letzten Jahren spürbar zu senken.

Vor dem Hintergrund der kräftigen Nachfrage konnten in verschiedenen Verkehren Ratensteigerungen durchgesetzt werden. Gleichzeitig wurde erstmals seit vielen Jahren ein Rückgang des Kapazitätsüberhangs beobachtet. Die positiven Ratenentwicklungen zeigten sich vor allem bei den Exporten aus Europa und dem Verkehr von Asien nach Amerika.

Die anhaltend positive Entwicklung der Weltkonjunktur läßt weiterhin steigende Transportmengen erwarten. Wollen die deutschen Linienreedereien weiter am Marktwachstum partizipieren, müssen sie den Ausbau ihrer Schiffskapazitäten fortsetzen und durch die Fortentwicklung von IT-Projekten kontinuierlich die Produktivität steigern. Die deutschen global tätigen Linienreedereien sind hierin bislang sehr erfolgreich gewesen.

Fahrtgebiet Europa - Nordamerika

Der Ladungsfluß im Jahr 2000 hat ausgehend von Europa um ca. 10 vom Hundert zugenommen, wobei die Exporte aus Nordamerika nach Europa stagnierten. Für 2001 wird mit weiterem Wachstum gerechnet. Die Ertragssituation ist gekennzeichnet durch die Unpaarigkeit des Verkehrs. Es wird erwartet, daß die Situation sich auch im Jahre 2001 nicht ändern wird.

Fahrtgebiet Europa - Karibik

Infolge der generellen Überkapazitäten ist der Markt im Verkehr zwischen Europa und der Karibik stark umkämpft.

Fahrtgebiet Europa - Südamerika-Westküste

Die Märkte Chiles und Perus haben im Jahr 2000 eine wirtschaftliche Stabilisierung erfahren. Dadurch konnte das Transportvolumen von Europa zur Westküste Südamerikas gegenüber dem Vorjahr um 15 vom Hundert gesteigert werden. Auch für die Exporte der südamerikanischen Länder ist eine kräftige Steigerung zu erwarten. Die Situation in Ecuador und Kolumbien bleibt aufgrund der politischen und sozialen Lage allerdings ungewiß.

Fahrtgebiet Europa - Südamerika-Ostküste

Nach Überwinden der Auswirkungen der Fernostkrise befinden sich die Volkswirtschaften der Länder Lateinamerikas wieder auf dem Wachstumspfad. Die für 2000 geschätzten Zuwachsraten der

Bruttoinlandsprodukte betragen für Argentinien und Brasilien ca. 3 vom Hundert. Damit einher geht ein deutlicher Anstieg der Exporte und Importe dieser Region und damit verbunden ein Zuwachs der Ladungsvolumina. Dadurch ging das 1999 noch massiv vorhanden gewesene Tonnage-Überangebot zurück.

Fahrtgebiet

US-Ostküste - Südamerika-Ostküste

Im Interamerika-Ostküstendienst zeichnet sich nach einem sehr schwachen Vorjahr ein gewisser Aufschwung ab. Das südgehende Marktvolumen wird vor allem dank der Erholung des brasilianischen Marktes gegenüber 1999 um ca. 12 vom Hundert ansteigen. Der nordgehende Gesamtmarkt wird, getragen von der Abwertung des Real, um 5 vom Hundert steigen.

Fahrtgebiet

US-Westküste - Südamerika-Westküste

Es wird davon ausgegangen, daß der Interamerika-Westküstendienst insgesamt stabil bleibt. Hierbei ist mit einer Steigerung der nordgehenden Exporte um 10 vom Hundert gegenüber dem Vorjahr zu rechnen. Eine Ausnahme stellt der Kaffee-Export aus Buenaventura dar, für den ein Rückgang angenommen wird. Für den weiteren Verlauf des Jahres wird sowohl süd- als auch nordgehend eine Volumensteigerung angenommen.

Fahrtgebiet Transpazifik

Die durch die Asienkrise entstandene unpaarige Verkehrssituation hat sich dank steigender nordamerikanischer Exporte nicht weiter verschärft. Die nordamerikanischen Exporte verzeichneten zwar ein gutes Wachstum, aber die Importe Nordamerikas von Asien wuchsen erheblich stärker. Steigende Raten für amerikanische Importe konnten den Ratenverfall der Exporte teilweise ausgleichen.

Fahrtgebiet Europa - Fernost

Das starke Wachstum der europäischen

Exporte nach Asien hat sich im Jahr 2000 fortgesetzt. Fernöstliche Exporte nach Europa sind deutlich gestiegen. Bei vollen Schiffen konnten für die Exporte aus Fernost steigende Raten durchgesetzt werden, während dies bei den europäischen Exporten nur in der zweiten Jahreshälfte möglich wurde. Für 2001 wird mit weiter steigenden Ex- und Importen von und nach Asien gerechnet.

Fahrtgebiet

Europa - Australien/Neuseeland

Europäische Exporte erhöhten sich um ca. 6 vom Hundert, während die Importe aus der Region ein Wachstum von ca. 3 vom Hundert verzeichnen konnten. Dieses Wachstum dürfte sich 2000 fortsetzen. Die Ertragslage wurde durch stark fallende Raten negativ beeinflusst. Für 2001 wird eine Zunahme der Ladungsmengen nord- und südgehend erwartet. Bei unvermindertem Konkurrenzdruck könnten sich die Raten auf niedrigem Niveau stabilisieren.

Fahrtgebiet

Nordamerika - Australien/Neuseeland

Dieses Fahrtgebiet leidet unter einer unverändert scharfen Konkurrenzsituation und vorherrschenden Überkapazitäten sowie sich weiter im Abwärtstrend befindlichen Frachtraten. Verstärkt wird dieser Trend durch den Abfall der australischen und neuseeländischen Währung gegenüber dem US-Dollar und der damit einhergehenden Reduzierung des südgehenden Ladungsvolumens.

Fahrtgebiet Westafrika

Während sich das nordgehende Ladungsaufkommen im Vergleich zum Vorjahr kaum geändert hat, ist südgehend insgesamt eine leichte Steigerung festzustellen. Allerdings haben sich die Importe der westafrikanischen Länder sehr unterschiedlich entwickelt. Während insbesondere Nigeria und Angola deutlich mehr Ladung importieren, sind vor allem die Importe der Elfenbeinküste und Ghanas deutlich zurückgegangen.

Die Ergebnislage hat sich im Vergleich zum Vorjahr verbessert, ist aber weiterhin unbefriedigend. Dies wird u.a. durch das Ausscheiden langjähriger Marktteilnehmer belegt. Ein Großteil der im laufenden Jahr erreichten Frachtratenanhebungen wurde von den gestiegenen Bunker- und Zeitcharterkosten wieder aufgezehrt. Vor diesem wirtschaftlichen Hintergrund sind weitere Ratenanhebungen notwendig. Sollten sich die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse an der Elfenbeinküste kurzfristig wieder verbessern, sind die Aussichten in dem Fahrtgebiet positiv zu bewerten.

Fahrtgebiet Südliches Afrika

Insgesamt werden die wirtschaftlichen und politischen Verhältnisse in Südafrika als stabil eingeschätzt. Nachdem sich das reale Wirtschaftswachstum in Südafrika von 1996 bis 1998 deutlich abgeschwächt hatte, ist seit 1999 wieder ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Dies spiegelt sich auch in den Ladungsvolumina zwischen Europa und Südafrika wider. Nach wie vor werden die Erwartungen im Hinblick auf ausländische Direktinvestitionen aber nicht erfüllt. Als Gründe werden hier unverändert eine hohe Kriminalitätsrate, die Entfernung zu anderen Märkten, mangelnde Ausbildung und neuerdings die Befürchtung geäußert, daß der politische Konflikt in Zimbabwe nach Südafrika ausstrahlt.

Die Ergebnislage in dem Fahrtgebiet wird als befriedigend bezeichnet. Neben den positiven Mengeneffekten konnte die in dem Fahrtgebiet eingesetzte Tonnage reduziert und somit die Auslastung der verbleibenden Tonnage erhöht werden. Die erreichten Ratenerhöhungen kompensieren die gestiegenen schiffsbezogenen Kosten.

Für das kommende Jahr wird mit einem weiteren Anziehen des Wirtschaftswachstums in Südafrika gerechnet. Sollte sich auch die wirtschaftliche Situation in Zimbabwe wieder normalisieren, so werden die Aussichten für das Fahrtgebiet positiv beurteilt.

Fahrtgebiet Indischer Ozean/Ostafrika

Das Ladungsvolumen im Verkehr zwischen Europa und den Inseln des Indischen Ozeans hat sich weiter positiv entwickelt, wenngleich die Steigerungsraten im Vergleich zum Vorjahr, insbesondere im südgehenden Verkehr, deutlich geringer ausgefallen sind. Auch in diesem Fahrtgebiet konnten Ratenerhöhungen durchgesetzt werden, so daß die deutlich gestiegenen Bunker- und Zeitcharterkosten ausgeglichen wurden.

Der Warenaustausch zwischen Europa und Ostafrika ist weiterhin rückläufig. Trockenheit, mangelhafte Infrastruktur, aber auch instabile politische Verhältnisse kennzeichnen die wirtschaftliche Situation in der Region. Die vorhandenen Tonnageüberhänge verhindern eine dringend benötigte Ratenerhöhung, um die schwierige Ergebnissituation in diesem Fahrtgebiet zu verbessern. Eine nachhaltige Ergebnisverbesserung ist kurzfristig nicht zu erwarten.

Mittelmeerfahrt

Die Mittelmeerfahrt profitiert gleichfalls von der wirtschaftlichen Aufwärtsbewegung in Fernost, da die Schiffe der Fernost-Carrier ausgelastet sind und nur wenig Kapazität für Transshipment-Ladungen ins Mittelmeer zur Verfügung steht.

Weltweite Trampfahrt/Chartermarkt

Die Erholung der Weltwirtschaft zeigt nicht nur in der Linien-, sondern auch in der Trampschifffahrt positive Auswirkungen. Die ansteigenden Ladungsvolumina führen zu einer Verknappung der Chartertonnage und lassen die Raten für Bulker und Containerschiffe kräftig ansteigen. Die wirtschaftliche Situation in der Trampfahrt hat sich vor diesem Hintergrund aus der unbefriedigenden Lage des Vorjahres deutlich nach oben bewegt. Auch wenn in den einzelnen Teilmärkten die Erhöhungen unterschiedlich stark ausgefallen sind, läßt sich doch generell feststellen, daß die Raten wieder ein Niveau erreicht haben, das zumindest bei günstigen Anschaffungskosten eine auskömmliche Kapitalverzinsung ermöglicht. Vor dem Hintergrund des

expandierenden Welthandels werden die kurz- bis mittelfristigen Aussichten positiv eingeschätzt, vorausgesetzt, die Reedereien gehen bei der Bestellung neuer Tonnage mit Augenmaß vor und schaffen keine neuen Überkapazitäten. Auch ist nur schwer abzuschätzen, in welchem Maße die derzeit hohen Ölpreise das zukünftige Wirtschaftswachstum beeinflussen werden.

Container-Zeitchartermarkt

Nachdem die Zeitcharterraten für Containerschiffe, besonders in der Größe zwischen 1000 und 3000 TEU, noch bis Anfang 1999 dramatisch gesunken waren, hat sich der seit der zweiten Jahreshälfte 1999 abzeichnende Aufwärtstrend weiter fortgesetzt. Für ein modernes, 19-20 Knoten schnelles Containerschiff von 1.650 TEU mit Kränen war im ersten Quartal 1999 die Zeitchartrate bis auf US\$ 6.000 täglich gefallen, heute können etwa US\$ 14.000 täglich erzielt werden. In der Marktspitze im Jahre 1996 lag die vergleichbare Rate bei etwa US\$ 18.000 täglich. Mit diesem jüngst erreichten Ratenniveau können auch bei neuen und daher noch höher verschuldeten Schiffen die Fremdkapitalkosten bedient werden, eine angemessene Eigenkapitalverzinsung ist aber eher unter fremder Flagge als unter deutscher Flagge möglich. Bei Schiffen, die im Berichtsjahr noch in den schlechten Marktverhältnissen vor dem Ratenanstieg vereinbarte länger- und mittelfristige Charterperioden ableisten, hat sich der Ratenanstieg auf die Ertragslage bisher nicht auswirken können. Seit wenigen Wochen ist wiederum ein Rückgang und bestenfalls Stillstand der Zeitcharterraten zu beobachten. Eine ähnliche Ratenbewegung vor einem Jahr dauerte nur während des vierten Quartals 1999 an, bis dann die Raten Anfang 2000 wieder anstiegen.

Die Zeitcharterraten für Containerschiffe oberhalb von 3.000 TEU waren in der letzten Krise nicht so tief gefallen wie bei kleineren Schiffen, weil langfristige Chartern den Einbruch verhindert haben. Bei in diesem Jahr erforderlichen Neuabschlüssen konnte ein höheres bzw. vergleichbares Ratenniveau erzielt werden. Die bisher relativ günstigen

Neubaupreise für Post-Panamax-Containerschiffe haben einen stärkeren Ratenanstieg bisher verhindert. Die Neubaupreise der asiatischen Werften haben zwar mittlerweile etwas angezogen, da in diesem Containerschiffsgrößensegment aber auch die großen Containerlinienreedereien selber investieren, bewerten Marktkenner den Chartermarkt für diese Größen zurückhaltend.

Bulktonnage

Die Bulkcarrier-Märkte haben sich gegenüber der Talsohle zu Beginn des letzten Jahres deutlich verbessert. Entsprechendes gilt für die Tramptonnage der Panmax-Klasse. Hier liegen die Charterraten mittlerweile bei 12.000 US\$/Tag. Bei der Handysize-Tonnage kommt die Markterholung ebenfalls, wenn auch langsam, in Gang. Inzwischen werden bei diesen Schiffen Charterraten von 10.000 US\$/Tag erreicht. Sorge bereitet die Entwicklung der Bunkerpreise bei der Abwicklung von Ladungskontrakten, bei denen keine Gleitklausel vereinbart wurde. Die Betriebskosten der Schiffe sind im laufenden Jahr 2000 erheblich gestiegen, zum einen infolge der Verknappung des seefahrenden Personals, zum anderen wegen der höheren Ersatzteil- und Reparaturkosten.

Bei den kleineren Bulkcarriern von 6000 tdw ist das Ratenniveau auch für ältere abgescriebene Schiffe seit Jahren nur knapp auskömmlich. Das erfordert ein striktes - gerade auch bei den Personalkosten notwendiges - Kostenmanagement. Die auf allen politischen Ebenen gestellte Forderung der Verkehrsverlagerung „from road to sea“ hat sich bisher nicht in eine Nachfragebelebung für diese relativ kleine Tonnage umsetzen können.

Kühlschifffahrt

Die Kühlschifffahrt folgt der insgesamt positiven Entwicklung auf den Trampmärkten nicht. Auch in diesem Jahr ist keine Belegung eingetreten, und für das nächste Jahr wird ebenfalls nicht mit einer Trendumkehr gerechnet. Der Bananenmarkt leidet weiterhin unter schwacher Nachfrage und dem Ausfall der Märkte Osteuropas sowie Rußlands.

Darüber hinaus sind auch die Frischfruchtmärkte wegen der guten europäischen Ernten und entsprechend gefüllter Kühlläger schwach. Fachleute weisen darauf hin, daß die wachsende Konkurrenz der auf normalen Containerschiffen transportierten Kühlcontainer zu einer strukturellen und nicht nur zu einer konjunkturellen Krise der Kühlschiffe führen kann.

Tankschifffahrt

Die Tankerfahrt profitiert besonders von der wirtschaftlichen Belebung in Fernost, die die Energienachfrage gleichfalls zunehmen läßt. Nach dem sehr enttäuschenden Jahr 1999 kann für das laufende Jahr trotz der hohen Brennstoffpreise eine weiterhin positive Entwicklung erwartet werden.

Chemikalien-Tankschifffahrt

Die Nachfrage nach Seetransportleistungen hat sich in der europäischen Chemikalien-Tankschifffahrt auch im laufenden Jahr weiter erhöht. Da kaum neue Tonnage in Fahrt gesetzt worden ist, konnten bei besserer Auslastung der Schiffe auch die Raten wieder angehoben werden. In den Jahren zuvor hatten aufgrund der deutlichen Tonnageüberhänge noch Ratenreduzierungen hingenommen werden müssen. Allerdings haben die gestiegenen Bunkerpreise auch in diesem Markt die positive Ergebnisentwicklung gehemmt. Insgesamt sind die Ergebnisse noch nicht auskömmlich. Weitere Ratenerhöhungen sind notwendig, um eine angemessene Kapitalverzinsung zu erreichen.

Die Anforderungen der Öl- und Chemie-Charterergesellschaften steigen, was mit höheren Betriebskosten verbunden ist. Insbesondere seit dem Unfall des Tankers „Erika“ wird der Einsatz älterer Tonnage immer schwieriger, selbst wenn sich die Schiffe in gutem Zustand befinden.

Europäische Küstenschifffahrt

Die Erwartungen der europäischen Küstenschifffahrt sind auch im Jahr 2000 nicht erfüllt worden, die Zeitcharterraten sind nochmals leicht zurückgegangen. In diesem

Segment werden nur wenige Zeitchartern abgeschlossen. In der sogenannten „freien Fahrt“ ist dagegen im Laufe des Jahres eine leichte Belebung festzustellen, die Raten haben etwas angezogen. Diese Ratenerhöhungen überwiegend auf DM-Basis reichen aber bei weitem nicht aus, um die stark gestiegenen Brennstoffpreise zu kompensieren.

Schiffe bis 250 TEU sind für die nordeuropäische Containerfahrt kaum noch gefragt. Diese in der Regel mehr als fünfzehn Jahre alten Schiffe werden in andere Märkte abwandern. Schiffe in der Kategorie 250 bis 350 TEU geraten zunehmend unter Ratendruck, weil sie im Vergleich zu größeren Einheiten zu hohe Kosten haben. Die Raten für Schiffe von 350 bis 500 TEU haben sich im Jahresverlauf um ca. 5 vom Hundert verbessert, wenn Abschlüsse neu zu verhandeln waren. Dabei haben aber Einheiten ohne Schwerölbetrieb unverändert Probleme, notwendige Ratenverbesserungen durchzusetzen.

Bei den Schiffen zwischen 500 und 700 TEU sind Ratensteigerungen von ca. 5-10 vom Hundert realisiert worden, bei den Einheiten zwischen 700 und 1.100 TEU sogar Steigerungen um 10-15 vom Hundert. Dabei profitieren Schiffe mit US\$-Raten und DM-Kosten zusätzlich vom gestiegenen Wechselkurs des US-Dollars.

Ostsee-Fährschifffahrt

Der Transport von Lkw und Trailern über die Ostsee hat sich auch im Jahr 2000 aufgrund des anziehenden Wirtschaftswachstums in Europa positiv entwickelt. Die Mitte 2000 eröffnete Öresund-Querung hat so gut wie keinen Gütertransitverkehr auf sich ziehen können. Um das ab 2001 erwartete Wachstum des Frachtenmarktes befriedigen zu können, werden die Kapazitäten auf verschiedenen Linien ausgebaut.

Die Passagierbeförderung der Deutschland-Schweden-Verkehre stagnierte im Berichtsjahr im Vergleich zu den Vorjahren. Allein die kurzen Fährstrecken nach Dänemark konnten

wegen der Eröffnung der Öresund-Querung Zuwächse in den Passagierzahlen verzeichnen. Dennoch dürften die Geschäftsergebnisse des Berichtsjahres schlechter als im Vorjahr ausfallen. Vor allem die passagierintensiven Fährverbindungen leiden unter dem erstmals ganzjährigen Wegfall der Duty-Free-Verkäufe an Bord. Weiterhin konnten die extremen Bunkerpreissteigerungen im Jahre 2000 nicht durch Bunkerzuschläge ausgeglichen werden, die ohnehin nur mit Verzögerung an den Märkten durchgesetzt werden können.

Die in Dänemark, Schweden und Finnland neu eingeführten Maßnahmen zur Reduzierung der Arbeits- und Betriebskosten auch der Fährschiffe unter den Flaggen dieser Länder haben die Wettbewerbsverhältnisse deutlich zu Lasten der Schiffe unter deutscher Flagge verschoben. Dieser Entwicklung kann nur mit schiffahrtspolitischen Initiativen begegnet werden, sonst entsteht ein starker Abwanderungsdruck.

Assistenz- und Schleppschifffahrt

Die Nachfrage nach PS-stärkeren seegehenden Schleppern, insbesondere für Offshore-Einsätze, ist auch im Jahr 2000 weiter gestiegen. Die bessere Ausstattung der modernen Schiffe mit Bug- und Heckstrahlrudern, der stärkere Pfahlzug der neuen Schlepper und das ausgeprägte Kostenbewußtsein der Reedereien tragen dazu bei, daß pro Seeschiff weniger Schlepper angefordert werden. Die Märkte waren weiterhin von der Wettbewerbssituation mit holländischen Konkurrenten geprägt. Die Preisangebote der Wettbewerber wurden gestützt durch hohe holländische

Subventionen, die nach deutscher Auffassung mit dem europäischen Recht nicht übereinstimmen. Ein betroffenes deutsches Unternehmen hat deshalb in Brüssel Beschwerde eingelegt.

Die Anzahl der assistierten Schiffe, die den Hamburger Hafen anliefen, ging auch im laufenden Jahr weiter zurück. Auf der Kostenseite kam es teilweise aufgrund neuer Mantel-

und Heuertarifverträge, die jedoch nur für neu eingestelltes Personal gelten, zu Entlastungen. Demgegenüber standen Preiserhöhungen bei Gasöl, die nur teilweise durch Bunkerzuschläge kompensiert werden konnten. Weitere Rationalisierungsmaßnahmen wurden ausgeschöpft, die Flotte modernisiert und durch starke Mehrzweckschlepper erweitert, die auch für Ankerzieharbeiten eingesetzt werden können. Da die Preise derzeit auch bei den Wettbewerbern nicht mehr vollkostendeckend sind, gehen Fachleute davon aus, daß im Jahr 2001 keine weiteren Preiszugeständnisse mehr möglich sind, sondern aufgrund allgemein gestiegener Kosten bei auslaufenden Verträgen Preiserhöhungen verhandelt werden müssen.

Forschungsschifffahrt

Die von Bremen und Rostock aus privatwirtschaftlich betriebene Bereederung von Forschungsschiffen verläuft weiterhin störungsfrei und zur Zufriedenheit der Auftraggeber.

Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik

Welthandelsorganisation: Einbeziehung der Seeschifffahrt weiterhin offen

Das Fehlschlagen der Dritten Ministerkonferenz der Welthandelsorganisation (World Trade Organisation - WTO) in Seattle im Dezember 1999 hat zu einer allgemeinen Verunsicherung über den weiteren Fortgang der Liberalisierungsbemühungen und damit auch konkreter Verhandlungen über den Dienstleistungsbereich geführt. Die Vierte Ministerkonferenz wird voraussichtlich erst im Frühjahr des kommenden Jahres zusammentreten, aber immerhin gehen in der Zwischenzeit die Vorbereitungen für die Verhandlung zu einzelnen Sachthemen einschließlich der Schifffahrt weiter. Trotz der im Seeverkehr bereits sehr weit fortgeschrittenen Liberalisierung befürwortet die deutsche Seeschifffahrt unverändert die Einbeziehung ihrer Dienstleistungen in die künftigen Verhandlungsrunden. Es gilt nämlich, die der Liberalisierung auf diesem Gebiet zugrundeliegenden Maßstäbe im Völkerrecht zu verankern und ein wirksames Instrument zur Schlichtung von Streitigkeiten zur Verfügung zu haben. Die europäischen Reederverbände haben von Beginn an mit der EU-Kommission und den Regierungen der Mitgliedstaaten eng bei der Bestandsaufnahme über noch bestehende

Marktzugangsbeschränkungen im Seeverkehr und in den schifffahrtsrelevanten Dienstleistungsbereichen zusammengearbeitet. Offen bleibt nach wie vor die wichtige Frage, ob es gelingen wird, die USA von der Notwendigkeit einer Einbeziehung des Seeverkehrs in die künftigen WTO-Verhandlungsrunden zu überzeugen und sie in diese Verhandlungen einzubinden. Die in diese Richtung stoßenden politischen Initiativen dürfen unter keinen Umständen aufgegeben werden.

Die Aussichten auf eine Einbeziehung Chinas werden auch aus der Sicht der internationalen Schifffahrt sehr begrüßt. China hat in jüngster Zeit mehrfach deutlich erkennen lassen, wie sehr es an einer fortschreitenden Öffnung seiner Wirtschaft gegenüber ausländischen Investoren und anderen Geschäftspartnern interessiert ist. Angesichts der sich voraussichtlich noch länger hinziehenden Verhandlungen im Rahmen der WTO bleiben auch weiterhin parallele Bemühungen innerhalb der OECD sowie durch die Consultative Shipping Group - ergänzt durch den Weg bilateraler Verhandlungen - mit dem Ziel eines weiteren Abbaus noch vorhandener Hindernisse notwendig.

OECD-Schifffahrtsausschuß: Fehlender Konsens über weiteres Vorgehen

In einem Seminar im Mai 2000 haben Vertreter aus Schifffahrtsverwaltungen, Kartellbehörden, Reederverbänden, Verladern und Speditionswirtschaft über Vorschläge des Sekretariats der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD) diskutiert. Diese umstrittenen Vorschläge zielen auf eine weitestgehende Abschaffung der bisher trotz zahlreicher Wettbewerbsreformen immer wieder bestätigten Freistellung von Konferenzen in der Linienschifffahrt vom Verbot der Preisabsprachen. Die treibende Kraft war innerhalb der OECD das sogenannte „Competition Law Policy Committee“ (CLP), das sich branchenübergreifend um die Durchsetzung einer strafferen Wettbewerbspolitik bemüht.

Im Laufe des Seminars erwiesen sich die wesentlichen Handelspartnerstaaten - allen voran die Europäische Union, vertreten durch die beiden Generaldirektionen für Wettbewerbspolitik und Verkehr - sowie die US-Delegation und auch die Japaner als konsequente Verfechter der Erhaltung des *status quo*, d.h. des Fortbestandes der für die Schifffahrtskonferenzen geltenden „Anti-Trust-

Immunity“. Diese Zielrichtung wird von der Seeschifffahrt geteilt.

Angesichts der kritischen Haltung der europäischen Seeverlader und der verladenden Wirtschaft Kanadas sowie der amerikanischen Spediteure gab es keinen Konsens über das weitere Vorgehen. Damit bleibt offen, ob und gegebenenfalls auf welche Weise das Thema wieder aufgenommen werden kann.

Allgemein begrüßt wird die Fortsetzung der Bemühungen des Schifffahrtsausschusses der OECD um die schrittweise Beseitigung der wenigen noch vorhandenen Marktzugangshindernisse im maritimen Dienstleistungssektor. Auf diesem Gebiet leistet die OECD wertvolle Vorarbeit für die künftigen Liberalisierungsbemühungen in der WTO.

Die Zusammenarbeit mit der Volksrepublik China läßt erste positive Ergebnisse erkennen und dürfte auch im kommenden Jahr fortgesetzt werden.

Umstritten bleibt das Engagement des OECD-Sekretariats im Bereich der Haftungsbedingungen im internationalen Seeverkehr.

Maritime Wettbewerbspolitik: Linienschifffahrt weiterhin ohne Rechtssicherheit

Während die internationale Linienschifffahrt im operativen Bereich in der Form von Konferenzen, Konsortien und Allianzen immer effektivere Kooperationsformen entwickelt und sich dies bei den Allianzen sogar fahrtgebietsübergreifend vollzieht, hält die Gestaltung eines klaren und unzweideutigen Wettbewerbsrechts in der Europäischen Gemeinschaft mit dieser Entwicklung nicht Schritt. Die „Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt“ hatte den Rahmen für die Konferenzen der internationalen Linienschifffahrt gesetzt. Auch die Rechte und Pflichten gegenüber der verladenden Wirtschaft schienen eindeutig fixiert zu sein.

Aber die Interpretation der genannten Verordnung durch die für Wettbewerbsfragen verantwortliche Generaldirektion der Kommission hat ein zunehmendes Maß an Rechtsunsicherheit auf Seiten der Linienschifffahrt entstehen lassen.

Die Verhängung empfindlicher Geldstrafen gegen die Mitgliedsreedereien des „Trans-Atlantic Conference Agreement“ (TACA), die von der Schifffahrt vor den europäischen Gerichten angegriffen wird, ließ die Meinungsdivergenzen über die Interpretation des geltenden Rechts deutlich werden. Dasselbe gilt für die Geldbußen für die an den Stabilisierungsbemühungen im Fernost-Verkehr beteiligten Reedereien, denen die Kommission den Versuch vorgeworfen hatte, ihre publizierten Tarife auch wirklich einzuhalten, d.h. keine nicht-vereinbarten Rabatte zu gewähren. Beide Vorgänge stehen zur Entscheidung beim Europäischen Gerichtshof an und werden im Jahre 2001 kaum über die Erste Instanz gelangen.

In noch weiterer Ferne liegt die rechtliche Beurteilung der Frage, ob Linienschifffahrtskonferenzen künftig auch in Europa wie in den USA eine gemeinsame Gestaltung ihrer Inlandstarife verwirklichen

können. Nach Ansicht der Schifffahrt gibt die Interpretation der Gruppenfreistellungsverordnung von 1986 eine solche gemeinsame Tarifierung her, während die Interpretation eben dieser Verordnung nach Ansicht der Kommission sich nur auf die reine Seefracht zwischen zwei Häfen beschränkt.

Es ist zu wünschen, daß die entscheidenden Instanzen in Europa bei der immer noch offenen Beurteilung einer Reihe wettbewerbsrechtlicher Fragen in der Schifffahrt auch einen Blick über den Atlantik sowie auf eine Reihe asiatischer Handelspartnerstaaten werfen. Die internationale Linienschifffahrt benötigt dringend einheitliche Rahmenbedingungen auch in bezug auf die Formulierung ihrer Rechte und Pflichten gegenüber der verladenden Wirtschaft, der sie ein Optimum an Leistungsqualität im Rahmen eines gesunden und fairen Wettbewerbs zu bieten bestrebt ist.

Die Konsortialregelungen der Kommission zeigen, daß ein konstruktives Zusammenwirken zwischen der Wirtschaft und der Kommission möglich ist. Auch die Ankündigung der Kommission, mit Hilfe von Leitlinien zu einer Klärung umstrittener Fragen beizutragen, wird im Grundsatz positiv bewertet.

Inzwischen liegt ein neuer Vorschlag der Kommission vor, der einen Systemwechsel im europäischen Wettbewerbsrecht bedeutet. Er will das bisherige Anmeldesystem mit Erlaubnisvorbehalt in ein System der Legalausnahmen umwandeln. Die Anwendung des Wettbewerbsrechts soll dezentralisiert werden. Der Einfluß der Mitgliedstaaten in der Rechtssetzung soll beschränkt werden. Zugleich sollen die Untersuchungsbefugnisse der Kommission und die Zusammenarbeit mit den nationalen Kartellbehörden verstärkt werden. Für letztere wird eine Vorlagepflicht begründet. Bisherige Reaktionen aus den Mitgliedstaaten sind zurückhaltend bis

kritisch. Die Schifffahrtspraxis befürchtet erneute Unsicherheit, wenn das Anmeldesystem und die damit verbundene Freistellung von Bußgeldverfahren aufgehoben wird. Auch sind widersprüchliche

Entscheidungen nationaler Instanzen zu befürchten, die den einheitlichen grenzüberschreitenden Aktivitäten der Reedereien zuwiderlaufen können. Die Kommission strebt den Systemwechsel

Schiffbaupolitik: Wettbewerbsmärkte erhalten

Schifffahrt und Schiffbau sind eng miteinander verknüpfte Wirtschaftszweige. Beide geben Impulse für den technisch-organisatorischen Fortschritt im Seeverkehr und beide ziehen hieraus Nutzen. Beide Märkte sind international offene Märkte, beide Wirtschaftszweige müssen sich im weltweiten Wettbewerb bewähren. Deutsche Reedereien vergeben Neubaufträge an deutsche wie an ausländische Werften. Von beiden profitiert die deutsche Werftzulieferindustrie. In deren hoher Exportquote sind auch Zulieferungen für solche Schiffe enthalten, die bei ausländischen Werften für deutsche Reeder entstehen, ebenso wie deutsche Werften auch importierte Zulieferungen verwenden. Dieses Beziehungsgeflecht zwischen den Wirtschaftsbereichen hat im Ergebnis immer wieder zum wechselseitigen Vorteil funktioniert.

Die Schiffbaumärkte sind unverändert überschattet durch Staatsinterventionen in den Wettbewerb. Der Versuch, die Schiffbausubventionen in den Weltschiffbauländern über ein OECD-Abkommen koordiniert abzubauen, hat sich auch in diesem Jahr wegen des anhaltenden Widerstandes der USA nicht zum Erfolg führen lassen. Die deutsche Seeschifffahrt unterstützt den mit dem Abkommensentwurf eingeschlagenen Kurs nach wie vor. Auf seinen Prinzipien sollte auch eine weiterführende internationale Schiffbaupolitik aufbauen.

Der Anteil der europäischen Schiffbauindustrie am Weltmarkt geht weiter zurück. Als Hauptwettbewerber gelten die südkoreanischen Werften. Sie gehören derzeit

zu den Hauptauftragnehmern der deutschen Seeschifffahrt. Die EU-Kommission hat sich zu diesem Wettbewerb kritisch geäußert. Sie hat dargelegt, daß die Finanzhilfen des Internationalen Währungsfonds und der Weltbank von der südkoreanischen Regierung mittelbar zum Ausgleich von fehlenden Erlösen der heimischen Werften führen können. Die Kommission hat deshalb die Einstellung solcher Praktiken gefordert.

Die zwischen der EU-Kommission und der Regierung Koreas hierüber aufgenommenen Verhandlungen haben nach mehreren Gesprächsrunden im April 2000 zu einem Abkommen („Agreed Minutes Relating to the World Shipbuilding Market“) geführt, wonach die koreanischen (Staats-)Banken Kredite nur noch risikoorientiert an die Werften vergeben dürfen, Schuldenerlasse des staatlich kontrollierten Bankensektors nicht mehr zulässig sind und die Werften internationale Grundsätze der Bilanzierung anwenden müssen. Zudem ist ein Streitschlichtungsverfahren vereinbart worden.

Für den VDR, der sich stets für einen freien S c h i f f b a u m a r k t ohne Wettbewerbsverzerrungen eingesetzt hat, ist das Verhandlungsergebnis tragbar. Die europäische Schiffbauindustrie ist mit den Ergebnissen des Abkommens jedoch nicht zufrieden. Sie hat sich deshalb für die Einleitung eines WTO-Verfahrens gemäß dem „Agreement on Subsidies and Countervailing Measures“ ausgesprochen. Dazu gehört unter anderem ein formales Untersuchungsverfahren durch einen unabhängigen Ausschuß. Dieser muß feststellen, ob tatsächlich unerlaubte

Subventionen gezahlt werden, die effektive Gegenmaßnahmen rechtfertigen würden. Nach bisher einhelliger Auffassung gehören Schiffe allerdings nicht zu den Einfuhrgütern, für die notfalls Strafzölle erhoben werden können. Südkorea bestreitet die Vorwürfe und droht wegen der Werftsubventionen in Europa mit Gegenklagen.

Der VDR sieht diese Entwicklungen mit Sorge. Eine Eskalation von Handelskonflikten zwischen Europa und Südkorea kann nicht im Interesse offener Schifffahrts- und Schiffbaumärkte liegen. Der politische Einfluß der Europäischen Union sollte genutzt werden, um zu einem Abkommen zum koordinierten Abbau von Schiffbausubventionen zu kommen, das auch von den Hauptschiffbauländern

Zwischenstaatliche Schifffahrtsbeziehungen: Neue Abkommen

Der Ausbau des Netzes bilateraler Schifffahrtsverträge zwischen Deutschland und anderen Staaten geht weiter stetig voran. Durch Unterzeichnung abgeschlossen wurde das Abkommen mit Singapur, womit der Weg zur Ratifizierung dieses Vertrages geebnet wurde. Das gleiche gilt für Südafrika. Ratifiziert worden sind die Verträge mit Ägypten und Algerien; ihre Inkraftsetzung ist bereits erfolgt bzw. steht kurz bevor. In Kraft getreten ist in der Zwischenzeit ebenfalls das Abkommen mit Tunesien.

Zu einer ersten Verhandlungsrunde zwischen Deutschland und Saudi Arabien ist es im November 1999 in Riad gekommen. Der Zeitpunkt für die voraussichtlich abschließenden Verhandlungen muß noch

festgelegt werden. Auch mit Mexiko sollen in Kürze Schifffahrtsverhandlungen begonnen werden. Mit Malaysia, Syrien und der Türkei sind die zum Teil schon vor längerer Zeit eingeleiteten Verhandlungen noch nicht zu einem Abschluß gekommen.

Grundlage aller zweiundzwanzig in den vergangenen sieben Jahren ausgehandelten Schifffahrtsverträge ist ein schrittweise entwickelter „Mustervertrag“. Dieser enthält die Grundsätze der gegenseitigen Nichtdiskriminierung und der Inländerbehandlung und erstreckt sich auch auf die unter fremden Flaggen eingesetzten Schiffe deutscher Reedereien.

Internationale Rechtsentwicklungen

Haftungsrecht: Verschärfung der seerechtlichen Haftung

Der Rechtsausschuß der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (International Maritime Organization - IMO) hat die Diskussion über die Entwürfe dreier internationaler Übereinkommen abgeschlossen oder fortgesetzt.

Die Beratungen über ein neues Übereinkommen über die Haftung von Bunkerölschäden hat der IMO-Rechtsausschuß beendet. Die IMO hat zu einer Diplomatischen Staatenkonferenz im Frühjahr 2001 eingeladen, die das Übereinkommen verabschieden soll. Der Entwurf sieht eine Gefährdungshaftung des Eigentümers oder Ausrüsters für Bunkerölschäden innerhalb der Hoheitsgewässer und der Ausschließlichen Wirtschaftszonen der Vertragsstaaten vor. Die geltenden Haftungsregelungen für andere Personen, z.B. Charterer oder Bereederer, auf der Grundlage nationalen Rechts bleiben bestehen (in Deutschland nach dem Wasserhaushaltsgesetz). Die Haftung soll nach dem allgemeinen Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 durch Errichtung eines separaten Fonds beschränkt werden können. Sobald das Protokoll von 1996 zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 in Kraft getreten ist, soll sich die Haftungsbeschränkung danach richten. Darüber hinaus soll eine Pflicht zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung oder anderweitigen finanziellen Sicherheit mit direktem Anspruch gegen den Versicherer eingeführt werden. Wie bereits bei der Haftung für Ölverschmutzungsschäden soll eine Bescheinigung darüber auf dem Schiff mitgeführt werden. Offen ist, ob die Versicherungspflicht nur für Schiffe ab einer bestimmten Größe vorgeschrieben werden soll. Auf der Diplomatischen Staatenkonferenz wird insbesondere noch zu diskutieren sein, ob

die Haftung nach dem Vorbild des Ölhaftungsübereinkommens auf den Schiffseigentümer kanalisiert werden sollte.

Des Weiteren hat der IMO-Rechtsausschuß die Diskussion über die Einführung einer Versicherungspflicht für Schadensersatzansprüche bei Schäden von Passagieren durch Ergänzung des Athener Übereinkommens von 1974/90 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See fortgeführt. Der Rechtsausschuß tendiert zur Einführung einer Versicherungspflicht nach dem Vorbild der Ölhaftungs- und der Gefährdungshaftungsübereinkommen mit einem direkten Anspruch des Geschädigten gegen den Versicherer. Zugleich wird eine Verschärfung der Haftungsgrundlagen in eine Gefährdungshaftung und eine weitere Erhöhung der zuletzt 1990 geänderten Haftungshöchstsummen diskutiert. Dies wirft erhebliche Probleme für die Kapazität der Versicherungsmärkte auf und für künftige Garantiestellungen der P&I-Clubs. Diese Fragen bedürfen intensiver Prüfung, so daß mit einem schnellen Abschluß der Verhandlungen nicht zu rechnen ist.

Ebenfalls noch nicht abgeschlossen ist die Diskussion im IMO-Rechtsausschuß über ein Wrackbeseitigungsübereinkommen. Mit diesem Übereinkommen sollen Schiffseigentümer verpflichtet werden können, umwelt- oder verkehrssicherheitsgefährdende Wracks zu beseitigen oder die Kosten bis zu einer Höchstsumme nach dem allgemeinen Haftungsbeschränkungsübereinkommen dafür zu tragen. Die Schifffahrt sieht nach wie vor kein praktisches Bedürfnis für ein derartiges Übereinkommen, solange es nicht auch auf die Wrackbeseitigung in den Hoheitsgewässern der Vertragsstaaten erstreckt wird.

Die Bundesregierung hat die von der Schifffahrt wiederholt geforderte Umsetzung von zwei weiteren seerechtlichen Übereinkommen in deutsches Recht auf den Weg gebracht. Sie erfüllt damit zugleich Forderungen der Expertenkommission des Bundesministeriums für Verkehr und des Bundesrates, die als Konsequenz des „Pallas“-Unfalls erhoben worden waren. Das Gesetzgebungsverfahren zum Protokoll von 1996 zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 wurde im Sommer abgeschlossen. Das neue Übereinkommen, das die bisherigen Haftungshöchstsummen auf das 2,4-fache, bei kleinen Schiffen auf das

15-fache anhebt, kann aber erst in Kraft treten, wenn zehn Staaten beigetreten sind. Bisher haben außer Deutschland nur drei weitere Staaten das Übereinkommen ratifiziert. Das Gesetzgebungsverfahren zum Bergungsübereinkommen von 1989 steht kurz vor dem Abschluß. Da das den Umweltschutz stärker berücksichtigende Übereinkommen in der Praxis bereits durch die Standard-Bergungsverträge Lloyd's Open Form 1995 und Deutsches Seeschiedsgericht eingeführt war, hat die Ratifikation und Einarbeitung des Übereinkommens nur für Bergungen ohne vorherigen Vertragsschluß Bedeutung.

Bergungsrecht: SCOPIC-Klausel in Lloyd's Open Form

Die im englischen Markt zwischen der International Salvage Union, der International Group of P&I-Clubs und der International Union of Marine Insurers entwickelte und am 1. August 1999 probeweise in den Markt eingeführte Special Compensation P&I Clause

(SCOPIC) ist einer Revision unterzogen worden, um sie dem ebenfalls revidierten Standard-Bergungsvertrag Lloyd's Open Form 2000 anzupassen. Mit der vorzeitigen Revision sind jedoch keine substantiellen Änderungen verbunden.

Große Haverei:

Vorschlag der IUMI zur Änderung der York-Antwerpen-Regeln

Die Internationale Vereinigung der Seeverversicherer (International Union of Marine Insurers - IUMI) hat die Internationale Seerechtsvereinigung (Comité Maritime International - CMI) gebeten, die York-Antwerpen-Regeln 1974 in ihrer letzten Fassung von 1994 über das Verteilungsverfahren von Schäden aus großer Haverei einer prinzipiellen Änderung zu unterziehen. Im Kern geht es der IUMI in dem vorgelegten Vorschlag darum, durch eine Definition des Große-Haverei-Aktes wesentliche bisherige Vergütungen der großen Haverei auszuschließen. Die Änderung zielt darauf, die große Haverei nicht mehr während des Zeitraums zum Zuge kommen zu lassen, in dem sich Schiff und Ladung in der gemeinsamen Seeunternehmung („common

adventure“), sondern Schiff und Ladung sich in Gefahr befinden. Hierdurch würde sich die Kostenverteilung des Verfahrens wesentlich zu Lasten der Reedereien verschieben.

Der VDR, die Dispatcheure und die International Chamber of Shipping (ICS) haben sich nachdrücklich gegen diese Vorschläge ausgesprochen. Insbesondere die ICS hat darauf hingewiesen, daß die letzte Änderung der York-Antwerpen-Regeln erst fünf Jahre zurückliegt und es sich nach so kurzer Zeit schon aus diesem Grunde verbietet, erneut in eine Diskussion über eine Revision einzutreten. Das für die Änderung zuständige CMI wird die Änderungsvorschläge auf seiner nächsten Konferenz im Jahre 2001 in Singapur

Der „Erika“-Unfall: Erste Konsequenzen

Im Jahr 2000 stand das Thema „Schifffahrt und Umwelt“ unverändert im öffentlichen Interesse. Dominiert wurde das Sachthema von den nachwirkenden Reaktionen auf den „Erika“-Unfall vom 12. Dezember 1999 vor der Atlantikküste Frankreichs. Die dabei von der Ladung des auseinandergebrochenen und gesunkenen Tankers „Erika“ ausgehende Verschmutzung weiter Küstenbereiche sowie die Vorgänge um den Unfall selbst haben verständlichen Ärger und Unmut in der französischen Öffentlichkeit und damit nachhaltig auch auf der politischen Ebene hervorgerufen. Insgesamt hat der Unfall eine Vielzahl von grundsätzlichen Schiffssicherheitsfragen aufgeworfen, so z.B. über den baulichen Zustand älterer Schiffe, Prüfungen von Klassifikationsgesellschaften, Überwachung durch Hafenstaatkontrollorgane, Randbedingungen des Chartermarktes und die Effektivität des ISM-Kodex.

Wie nicht anders zu erwarten, hat der Unfall darüber hinaus diejenigen Kräfte bestärkt, nach deren Auffassung die vorhandenen Schiffssicherheitsmaßnahmen - insbesondere diejenigen für Öltankschiffe - als nicht ausreichend bewertet werden.

In der Folge dieser Diskussionen wurde der Ruf nach schnellen Maßnahmen immer lauter, nicht zuletzt aus Brüssel. Vor diesem Hintergrund hat die EU-Kommission im Rahmen einer Mitteilung an das Europäische Parlament und an den EU-Rat über „Die Sicherheit des Erdöltransportes zur See“ einen Maßnahmenkatalog vorgelegt, der sowohl Aktionen auf den Gebieten Hafenstaatkontrolle als auch der gemeinsamen Vorschriften und Normen für Klassifikationsgesellschaften vorsieht. Bei beiden Elementen hat die EU-Kommission die Kompetenz zur Rechtsetzung, da es sich bei den geplanten Maßnahmen um Änderungen bereits bestehender und in Kraft befindlicher Richtlinien handelt. Beide Änderungsvorschläge finden auch die Zustimmung des VDR.

Mit dem dritten Element des EU-Maßnahmenkatalogs, der Verordnung zur beschleunigten Einführung von Doppelhüllen oder gleichwertigen Konstruktionsanforderungen für Einhüllen-Öltankschiffe, wurde jedoch ein Konflikt mit der IMO herbeigeführt über die Frage nach dem geeigneten Forum für die Diskussion über Belange der Tankschiffssicherheit und Umweltschutz.

Bisher war unbestritten, Änderungen am Schiffs- und Betriebsstandard von Schiffen ausschließlich in der IMO zu beschließen. Diesen Normen wurde damit ein weltweiter Charakter gegeben. Alle Vertragsstaaten der in der IMO beschlossenen Übereinkommen waren daran gebunden. Mit dem Vorstoß der EU-Kommission wird eine neue Dimension angestoßen: Die Entwicklung europäischer Standards.

Die deutsche wie auch die internationale Schifffahrt lehnen aus gutem Grund regionale Standards ab. Globale Märkte verlangen globale Standards. Sicherheit darf nicht zum Wettbewerbselement werden. Regionale Standards sind ein Einfallstor zur Schaffung regionaler Märkte. Daß sie beim Schiffssicherheitsstandard von Öltankschiffen Halt machen könnten, ist unwahrscheinlich, wenn die politische Argumentation in Betracht gezogen wird, die zu ihrer Rechtfertigung ins Feld geführt wird.

Vor diesem Hintergrund bleibt zu hoffen, daß die von verschiedenen IMO-Mitgliedsstaaten - darunter auch EU-Mitgliedstaaten - eingebrachten Vorschläge zur Änderung der einschlägigen Vorschriften des Internationalen Übereinkommens zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL) nicht nur Alibifunktionen haben, sondern als ein ernsthafter Versuch anzusehen sind, die Fragen von Tankersicherheit und

Meeresumweltschutz ausschließlich in der dafür qualifiziertesten Institution - der IMO - zu einem Erfolg zu führen. Ein solcher Erfolg würde zugleich den schweren Nachteil der EU-Vorschläge verhindern, daß durch eine europäische Verordnung den EU-Mitgliedstaaten aufgegeben würde, völkerrechtliche Verpflichtungen, die sie nach MARPOL eingegangen sind, zu brechen.

Die deutsche wie auch die internationale Schifffahrt unterstützen den Weg über die IMO nachhaltig und haben deswegen einen ausgewogenen Kompromißvorschlag in die im Oktober 2000 begonnenen IMO-Beratungen eingebracht.

Auf dieser Sitzung konnte als vorläufiges Ergebnis eine Änderung der einschlägigen Regeln 13 G der Anlage I zu MARPOL erreicht werden. Diese Änderung sieht vor, daß sogenannte „Vor-MARPOL-Einhüllen-Öltankschiffe“ spätestens zum 1. Januar 2007, sogenannte „MARPOL-Einhüllentankschiffe“ spätestens zum 1. Januar 2015 bzw. 1. Januar 2017 aus dem Verkehr zu nehmen sind. Gleiche Ausphasungstermine sollen auch für Einhüllen-Öltankschiffe mit geringerer Größe als 20.000 tdw, aber größer als 5.000 tdw, d.h. für Schiffe, die von den bisherigen Regeln nicht erfaßt waren, zur Anwendung kommen. Ergänzt werden diese Maßnahmen um ein verschärftes Besichtigungs- und Zustandsüberwachungssystem für die genannten Schiffe.

Mit den vorgeschlagenen Änderungen, die im April 2001 endgültig in der IMO verabschiedet werden sollen, hat die IMO erneut bewiesen, daß sie schnell und umfassend handeln kann. Das Inkrafttreten der neuen Regel 13 G ist für den 1. Januar 2003

ISM-Kodex: Vorbereitung der zweiten Phase angelaufen

Mit Inkrafttreten des neuen Kapitel IX der Anlage zum Internationalen Übereinkommen von 1974/88 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (International Convention on Safety of Life at Sea - SOLAS) am 1. Juli 1998 ist der „Internationale Code für Maßnahmen zur Organisation eines sicheren Schiffsbetriebes und zur Verhütung der

vorgesehen.

Die deutsche und internationale Schifffahrt unterstützen die IMO-Vorschläge und hoffen, daß der kürzliche Unfall des Chemikalien-Tankschiffes „Ievoli Sun“ von der EU-Kommission nicht erneut zum Anlaß genommen wird, das auf internationaler Ebene erreichte Ergebnis durch neue Forderungen nach regionalen Maßnahmen wieder infrage zu stellen.

Zwischenzeitlich hat die EU-Kommission in Ergänzung des vorgenannten Sicherheitspaketes ein sogenanntes „Erika 2-Maßnahmenpaket“ geschnürt. Elemente dieses „Erika 2-Paketes“ sind die Weiterentwicklung und Ausdehnung eines umfangreichen „Europäischen Seeverkehrsmeldesystems“ aufbauend auf der „Richtlinie 93/75/EG über Mindestanforderungen an Schiffe, die Seehäfen der Gemeinschaft anlaufen oder aus ihnen auslaufen und gefährliche oder umweltschädliche Güter befördern“. Ferner wird die Bildung einer „Europäischen maritimen Sicherheitsagentur“ vorgeschlagen sowie die Errichtung eines „Europäischen Fonds für Ölverschmutzungsschäden“. Die deutsche Schifffahrt hat sich zusammen mit dem Verband der Reeder in der Europäischen Gemeinschaft (European Community Shipowners' Associations - ECSA) und ICS gegen letztgenannte Maßnahmen ausgesprochen. Das „Europäische Seeverkehrsmeldesystem“ wird in einzelnen Bereichen mit Zurückhaltung bewertet. Eine detaillierte Auseinandersetzung mit dem „Erika 2-Paket“ wird Anfang 2001 aufgenommen werden, wenn die Inhalte der Maßnahmen klarer abzuschätzen sein werden.

Meeresverschmutzung“ (International Safety Management Code - ISM-Code) weltweit für Fahrgastschiffe und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge, Öltankschiffe, Chemikaliertankschiffe, Gastankschiffe, Massengutschiffe und Fracht-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit mehr als BRZ 500 verbindlich.

Die Aufmerksamkeit beginnt sich jetzt auf die zweite Phase zu konzentrieren, nämlich die Umsetzung des ISM-Kodex durch den noch nicht erfaßten Teil der internationalen Handelsflotten (insbesondere der Container- und Stückgutschiffe) bis zum 1. Juli 2002. Schätzungsweise sind weitere rund 27.000 Schiffe hiervon betroffen sowie etwa zweimal soviel Reedereien wie bei der ersten Stufe. Viele dieser Reedereien sind kleine, regionale Unternehmen, für die die Anwendung von ISM-Standards eine neue Erfahrung darstellt. Die Reedereien sollten deshalb, sofern sie die ISM-Zertifizierung nicht bereits freiwillig vorgezogen haben, mit den oftmals langfristigen Vorbereitungsarbeiten zur Erarbeitung des reederei-individuellen „Safety Management Systems“ und der dazugehörigen ISM-Dokumentation rechtzeitig beginnen.

Aber auch Seeverwaltungen sind gefordert. Da die der zweiten Phase unterliegenden Schifffahrtsunternehmen viel kleinere Reedereien - bis hin zu Einachtsunternehmen - umfassen, sollte diesen im Rahmen der ISM-Kodex-Zertifizierung mit Augenmaß begegnet und von ihnen nichts verlangt werden, was den Randbedingungen, unter denen diese Unternehmen Schifffahrt betreiben, zuwider läuft und von ihnen objektiv nicht erfüllt

werden kann. Dieses gilt insbesondere für die ISM-Dokumentation, deren Aufmachung, Tiefe und Pflege. Hier sollten eine gewisse Flexibilität und auch Improvisation nicht als Schwachpunkte gewertet werden. Weit wichtiger ist vielmehr, daß die Ziele des ISM-Kodex durch das jeweilige Unternehmen erkannt, umgesetzt und „gelebt“ werden. Eine entsprechende Bewußtseinshaltung bezüglich des ISM-Kodex ist entscheidender als eine ausgefeilte Dokumentation. Der bürokratische Aufwand sollte auf das wirklich Notwendige reduziert werden und nicht Selbstzweck sein. Ansonsten schafft man nur Akzeptanzprobleme.

Der ISM-Kodex ist ein wichtiges internationales Sicherheitsinstrument. Sein Wert liegt nicht in seiner erstmaligen Anwendung, sondern darin, daß er ein Angebot darstellt für eine kontinuierliche **V e r b e s s e r u n g** der Schiffssicherheitsmaßnahmen durch die Reedereien selbst. Sein Erfolg wird gemessen an der nachhaltigen Verbesserung der Sicherheitskultur der Schifffahrt insgesamt. Er gibt der Branche die Chance, zu demonstrieren, daß sie sich eigenverantwortlich regulieren kann und damit ein wesentliches Element des Kodex erfüllt.

TBT-haltige Antifoulingfarben: IMO leitet Nutzungsverbot ein

Um einen Bewuchs des Unterwasserschiffes mit Algen und Muscheln zu vermeiden und um den damit einhergehenden Geschwindigkeitsverlust und erhöhten Treibstoffverbrauch eines Schiffes abzuwehren, werden sogenannte „Antifoulingfarben“ verwendet. Dabei wird der Wirkstoff Tributylzinn (TBT) in diesen Farben seit mehreren Jahren als kritisch betrachtet. Die bereits seit längerer Zeit beobachteten und für bestimmte Seegebiete auch wissenschaftlich nachgewiesenen negativen Auswirkungen dieses Wirkstoffes auf die marine Umwelt gaben weltweit zur Sorge Anlaß.

Die IMO-Vollversammlung hat im November 1999 einen wichtigen Schritt hin zu einem künftigen Verbot TBT-haltiger Antifoulingfarben eingeleitet. Mit der Verabschiedung einer entsprechenden Entschließung wurden als Termine für ein künftiges Nutzungsverbot dieser Farben der 1. Januar 2003 und der 1. Januar 2008 bestätigt.

Durch den mit dieser Entschließung erzeugten politischen Druck bestehen gute Aussichten, die Arbeiten an einem völkerrechtlich verbindlichen Instrument - z.B. in Form einer Ergänzung von MARPOL oder eines gänzlich neuen Übereinkommens - mit dem ein

weltweites Nutzungsverbot von TBT-haltigen Antifoulingfarben ausgesprochen wird, bis Anfang 2001 erfolgreich zu Ende zu bringen. Der dann vorliegende Konventionsentwurf soll auf einer Diplomatischen Staatenkonferenz der IMO Ende 2001 endgültig verabschiedet werden. Die Einhaltung dieser Zeitschritte würde es ermöglichen, die vorgegebenen Verbotstermine 2003 und 2008 international umzusetzen.

Die internationale Seeschifffahrt hat sich darauf einzustellen, daß nach den genannten Terminen eine Nutzung TBT-haltiger Antifoulingfarben nicht mehr möglich sein wird. Der VDR unterstützt das Ziel, in der IMO zu einem Anwendungsstop für TBT-haltige Farben zu kommen. Der VDR wird

sich aber (über die ICS) ebenfalls dafür einsetzen, daß das totale Verbot es nach dem 1. Januar 2008 nicht erforderlich macht, die Unterwasserschiffe gänzlich von dann noch vorhandenen Farbbreuten mit TBT-haltigen Substanzen zu befreien. Die (Neu-) Behandlung eines Unterwasserschiffs mit einer Antifoulingbeschichtung beschränkt sich in der Regel auf die Ausbesserung von schadhafte Bereichen, dem anschließend der vollständige Überstrich der vorhandenen alten Beschichtung folgt. Es muß deshalb sichergestellt werden, daß TBT-freie Antifoulingfarben auf Reste TBT-haltiger Antifoulingfarben aufgetragen werden können, wobei letztere durch Versiegelungen wirksam abzudecken sein werden.

Schwefelhaltige Schiffsbrennstoffe: Reduzierung von Emissionen

Der auf der MARPOL-Konferenz der IMO im Jahre 1997 verabschiedete Anhang VI des MARPOL-Übereinkommens mit dem Titel „Regeln zur Verhütung von Luftverschmutzung durch Schiffe“ konnte bisher noch nicht in Kraft gesetzt werden. Erforderlich sind Ratifikationen durch fünfzehn Staaten, die mindestens 50 vom Hundert der Welthandelstonnage auf sich vereinigen. Diese Schwelle ist bisher nicht erreicht. Insofern muß die Schifffahrt sich weiterhin mit einem nicht zufriedenstellenden Kompromiß abfinden. Dieses gibt jedoch zur Sorge Anlaß. Jede weitere Verzögerung eines internationalen Inkrafttretens der neuen Anlage VI zu MARPOL erhöht die Gefahr, daß lokale bzw. regionale Sonderregelungen zur Kontrolle von Luftschadstoffemissionen aus Schiffen durch einzelne Küstenstaaten erlassen werden. Vor diesem Hintergrund tritt der VDR für ein zeitnahes Inkrafttreten der neuen Anlage VI ein. Somit bleiben Schifffahrtsunternehmen weiterhin aufgefordert, vorerst auf freiwilliger Basis Schiffsbrennstoffe mit reduziertem Schwefelgehalt einzusetzen, der deutlich unter dem von der IMO künftig vorgeschriebenen Grenzwert von 4,5 vom Hundert Schwefel

Massenanteilen liegt. Vor diesem Hintergrund unterstützt der VDR die von der ICS koordinierten Arbeiten an einem „Industry Code of Practice on Fuel Quality“ und dessen freiwillige Anwendung. In diesem Zusammenhang fordert die Schifffahrt Aktivitäten auch von den IMO-Mitgliedstaaten, da zu erwarten ist, daß Bunkerfirmen sich gegenüber freiwilligen Maßnahmen zurückhaltend zeigen werden.

Auf internationaler Ebene werden die Arbeiten an dem Themenkomplex „Luftverschmutzung durch Schiffe“ weiter fortgesetzt. Hierzu gehören die Durchführung eines von den Niederlanden initiierten Programms zur weltweiten Überwachung des Schwefelgehaltes in Brennstoffen sowie die Analyse einer von der IMO in Auftrag gegebenen Studie über den Beitrag der Schifffahrt an der Emission sogenannter „Treibhaus-Gase“ - wie z.B. Kohlendioxyd (CO₂) - und den daraus abzuleitenden Regelungsbedarf. Das Thema „Luftverschmutzung“ bleibt damit auch weiter an prominenter Stelle auf der internationalen Tagesordnung.

Einleiten von Ballastwasser: IMO-Übereinkommen in Vorbereitung

Einen Schwerpunkt der gegenwärtigen IMO-Arbeit auf dem Gebiet des Meeresumweltschutzes bildet weiterhin der Umgang mit Ballastwasser. Für die Sicherung der Stabilität von Seeschiffen und damit deren Seetüchtigkeit ist die Aufnahme und Abgabe von Ballastwasser betriebsnotwendig und unabdingbar. Vor oder während des Entladens im Bestimmungshafen muß das in anderen Regionalgewässern oder auf Hoher See aufgenommene Ballastwasser - abhängig vom Beladungszustand - in die Hafengewässer des Löschhafens dann wieder abgegeben werden.

Dieser seit jeher übliche Vorgang wird heute als unerwünschtes Umweltrisiko eingestuft. Denn das in der Regel in fremden küstennahen Gewässern aufgenommene Ballastwasser kann mit schädlichen Mikroorganismen verseucht sein. Werden dieses „fremde“ Ballastwasser und die darin enthaltenen marinen Organismen in Gewässer des nachfolgenden Ladehafens eingebracht, so kann dies dazu führen, daß sich Kolonien dieser Organismen in Häfen- und Küstengewässern anderer Hafenstaaten ausbilden. Dabei ist nicht auszuschließen, daß dadurch die dort heimische Meeresfauna und -flora geschädigt wird.

Um dies zu verhindern, haben verschiedene Hafenstaaten Maßnahmen zur Kontrolle der Ballastwasserabgabe von Schiffen in ihren Häfen ergriffen. Im allgemeinen verlangen sie den Nachweis, daß das im vorangegangenen Hafen aufgenommene Ballastwasser auf der Hohen See ausgetauscht worden ist. Dieses auf der Hohen See aufgenommene Ballastwasser darf dann in der Regel im Ladehafen eingebracht werden.

Die Zunahme einseitiger nationaler Kontrollmaßnahmen in den einzelnen Hafenstaaten hat vor fünf Jahren die IMO veranlaßt, international einheitliche Leitlinien und Verfahrensregeln für das Ballastwasser-Management an Bord von Schiffen zu entwickeln. Einerseits soll damit das Risiko der Einschleppung schädlicher Meeresorganismen vermindert werden. Andererseits sollen die objektiven

Sicherheitsbelange der Schifffahrt berücksichtigt werden. Die Leitlinien und Verfahrensregeln sind als Entschließung A.868(20) von der IMO-Versammlung verabschiedet worden. In einem weiteren Schritt hat die Schifffahrt selbst ein Muster eines Ballastwasser-Management-Plans entwickelt, dessen Inhalt die von der IMO verabschiedeten Leitlinien und Verfahrensregeln für ein schiffsseitiges Ballastwasser-Management aufgreift.

Die Thematik wurde in der letzten Sitzung des IMO-Meeresumweltschutz-Ausschusses (MEPC) im Oktober 2000 weiter diskutiert mit dem Ziel, spätestens 2003 auf einer Diplomatischen Staatenkonferenz ein völkerrechtlich verbindliches Instrument für ein sicheres und umweltfreundliches „Ballastwasser-Management“ zu verabschieden. Die Arbeiten hierzu gehen jedoch nur sehr langsam voran und sollen auf der nächsten MEPC-Sitzung im April 2001 fortgesetzt werden.

Grundsätzlich wird eine sogenannte „Zwei-Ebenen-Lösung“ angestrebt. Diese beinhaltet einerseits allgemeine Vorsichtsmaßnahmen im Zusammenhang mit Ballastwasser, gültig für alle Schiffe in allen Seegebieten (z.B. Vorhalten eines „Ballast Water Management Plans“; Führung eines „Ballast Water Management Record Books“; Maßnahmen zur Vermeidung/Reduzierung einer Sedimentaufnahme beim Ballasten), andererseits weitergehende Maßnahmen im Zusammenhang mit der Aufnahme/Abgabe von Ballastwasser (z.B. Festlegung sogenannter „Ballast Water Management Areas“ durch Küstenstaaten auf der Grundlage von einheitlichen IMO-Kriterien). Zusätzlich sollen Kriterien entwickelt werden, nach denen neue Technologien in ihrer Effektivität gemessen werden können. Aus Gründen der Flexibilität und um der Entwicklung neuer Technologien zum Durchbruch zu verhelfen, könnten die Anforderungen an neue und existierende Schiffe unterschiedlich lauten.

Mit Sorge beobachtet die Schifffahrt einseitige

Aktivitäten, die darauf abzielen, bereits vor einer von der IMO getroffenen international einheitlichen Ballastwasser-Management-Regelung nationale und lokale Vorschriften für den Umgang mit Ballastwasser einzuführen.

Die von einzelnen Staaten oder Häfen initiierten Aktivitäten bergen die Gefahr in sich, daß unterschiedliche Standards eingeführt werden, die mit denen auf IMO-Ebene entwickelten nicht vereinbar sind.

Abwracken von Seeschiffen: IMO sucht Problemlösung

Das Abwracken und Recycling von Seeschiffen ist höchst sensitiv und komplex. Seit 1999 werden auf nationaler und internationaler politischer Ebene Diskussionen mit hoher Priorität darüber geführt, ob und gegebenenfalls wie die Arbeits- und Umweltbedingungen beim Abwracken von Seeschiffen in Entwicklungs- und Schwellenländern verbessert werden können.

Auf nationaler Ebene hat sich das Bundesumweltministerium der Angelegenheit angenommen und sie in mehreren Gesprächen mit dem VDR erörtert. Die deutsche Schifffahrt lehnt eine nationale Sonderregelung ab und befürwortet internationale Einheitsregeln der IMO. Innerhalb der ICS beschäftigt sich eine Arbeitsgruppe mit der Erarbeitung

pragmatischer und praxisorientierter Problemlösungen. Diese Arbeiten gehen zügig voran, so daß mit der Fertigstellung eines Verhaltenskodex für Anfang 2001 zu rechnen ist. Sein Ziel ist es, Reedereien Handlungsanweisungen für eine umweltfreundliche Verschrottungspraxis zu geben. Hierbei sind Anforderungen auch an die Abwrackeinrichtung selbst zu stellen.

Der VDR wird sich auch weiterhin zusammen mit anderen Reederverbänden und der IMO um eine Anhebung des Standards in diesem Bereich bemühen. In der IMO wird das Thema in einer Korrespondenz-Arbeitsgruppe vorangetrieben. Erste Ergebnisse dieser Beratungen werden im April 2001 vorgelegt werden.

Gefahrgutbeförderung auf See: Regelwerke ergänzt

Für die Beförderung von Gütern und Gegenständen mit gefährlichen Eigenschaften gibt es besondere Rechtsvorschriften. Damit soll das Risiko beim Umgang und Transport mit gefährlichen Stoffen möglichst ausgeschaltet werden. Für jeden Verkehrsträger gibt es eigene Gefahrgutvorschriften, in denen geregelt ist, unter welchen Bedingungen Güter mit gefährlichen Eigenschaften auf den jeweiligen Verkehrsträgern befördert werden dürfen.

Für den Verkehrsträger „Seeschiff“ ist ein detailliertes internationales, regionales und nationales Gefahrguttransportrecht entwickelt worden. Auf internationaler Ebene ist dieses der „Internationale Kodex für die Beförderung gefährlicher Güter mit Seeschiffen“ (International Maritime Dangerous Goods-Code - IMDG-Kodex) der IMO. Im Rahmen ihrer regelmäßigen Überarbeitung des IMDG-Kodex hat die IMO die 30. Ergänzung zum Kodex verabschiedet. Mit dieser Ergänzung werden weitreichende Neuerungen eingeführt. Dazu gehören ein vollständig neues Format des Kodex, neu formatierte Stofflisten sowie substantielle inhaltliche Veränderungen. Um den Anwendern Gelegenheit zu geben, sich mit dem neuen IMDG-Kodex vertraut zu machen, wurde gleichzeitig mit dem Inkraftsetzungstermin am 1. Januar 2001 eine zwölfmonatige Übergangszeit festgelegt. Reedereien wird deshalb empfohlen, sich intensiv mit dem neuen Kodex zu beschäftigen und die vorgesehene Übergangszeit zu nutzen.

Die im Rahmen der IMO ebenfalls diskutierte Einbeziehung des IMDG-Kodex in das SOLAS-Übereinkommen und damit die Festschreibung einer international verbindlichen Anwendung des Kodex konnte im Berichtsjahr noch nicht erreicht werden. Die Arbeiten werden in den einschlägigen IMO-Gremien fortgesetzt. Der VDR unterstützt diese Aktivitäten nachhaltig.

Ein weiteres Element im Sicherheitskonzept des Gefahrguttransportes ist die Berücksichtigung des „human element“ durch

die Gefahrgutbeauftragtenverordnung. Diese Verordnung ist seit Dezember 1989 geltendes Recht in Deutschland. Durch die Einrichtung des Gefahrgutbeauftragten wird der Prävention Vorrang vor einer Schadensregulierung gegeben. Auf EU-Ebene hat die deutsche Gefahrgutbeauftragtenverordnung ihre Entsprechung in der „Richtlinie 96/35/EG des Rates über die Bestellung und die berufliche Befähigung von Sicherheitsberatern für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße, Schiene oder Binnenwasserstraßen“, die am 1. Januar 2000 in Kraft getreten ist. Infolge einiger abweichender Regelungen in beiden Rechtsakten war es erforderlich, die deutsche Gefahrgutbeauftragtenverordnung der EU-Richtlinie inhaltlich anzupassen.

Auf europäischer Ebene sind ferner Fortschritte bei der Harmonisierung der Prüfungsanforderungen für die Ausbildung der Gefahrgutbeauftragten erzielt worden. Im Berichtsjahr hat der EU-Ministerrat die von der EU-Kommission vorgeschlagene „Richtlinie des Rates zur Harmonisierung der Prüfvorschriften für Gefahrgutbeauftragte“ gebilligt und als Richtlinie 2000/18/EG im April 2000 in Kraft gesetzt. Das neue Regelwerk ergänzt die Gefahrgutbeauftragten-Richtlinie. Ziel ist es dabei, ein einheitlich hohes Niveau der Prüfungen und damit der Fachkenntnisse im Gefahrgutbereich sicherzustellen, so daß geprüfte Sicherheitsberater künftig ihre Tätigkeiten in der gesamten Gemeinschaft ausüben können. Für den Bereich Seeschiffahrt gelten dabei bestimmte Sonderregelungen. Deutschland muß zu dieser Richtlinie keine eigenständige Rechtsvorschrift mehr verabschieden, da am 1. Dezember 1999 in Kraft getretenen Gefahrgutbeauftragten-Prüfungsverordnung den Anforderungen bereits entspricht.

Die deutsche Seeschiffahrt arbeitet konstruktiv in den einschlägigen Gremien mit, die Vorschriften und Regelungen entwickeln, mit denen der Transport gefährlicher Güter mit Seeschiffen sicherer gestaltet werden kann.

Bewaffnete Überfälle auf Schiffe: Weitere Zunahme

Auch im vergangenen Jahr ist die Zahl der bewaffneten Überfälle auf Handelsschiffe nicht zurückgegangen, im Gegenteil, die Statistik für das erste Halbjahr 2000 zeigt insgesamt sogar Zuwächse. Während sich die Situation in brasilianischen Häfen zum Besseren zu wenden scheint, weist die Zahl der Überfälle im südostasiatischen Raum steigende Tendenz auf. Ebenso besorgniserregend ist die Entwicklung im Raum Indien/Bangladesch. Am afrikanischen Kontinent sind es insbesondere die Küstengewässer von Angola, Nigeria und Somalia, die ein hohes Gefährdungspotential aufweisen. In Südamerika scheint Ecuador seine Probleme nicht in den Griff zu bekommen. Insgesamt läßt sich nach den Erfahrungen der zurückliegenden Jahre feststellen, daß die internationale Handelsschiffahrt solange mit diesem Problem leben müssen, bis sich die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse in den betreffenden Regionen verbessert haben. Die betroffenen Küstenstaaten sind jedenfalls aus verschiedenen Gründen nicht in der Lage, den erforderlichen Sicherheitsstandard herzustellen.

Vor diesem Hintergrund ist in den zurückliegenden Monaten wiederholt die Forderung aufgetaucht, der Handelsschiffahrt zusätzlichen Schutz durch nationale oder internationale Marineeinheiten zu gewähren. Auch private Personen- und Objektschutzgesellschaften haben ihre Hilfe angeboten. Teilweise wird von diesen Angeboten Gebrauch gemacht. Ob und im welchem Rahmen sich derartige Maßnahmen auf breiterer Basis einsetzen lassen, wird derzeit geprüft.

Das ebenfalls wiederholt angepriesene „Anti-Piracy Tracking System“ für Handelsschiffe, mit dem die Position des betreffenden Schiffes via Satellit exakt festgestellt werden kann, bringt in den meisten Fällen keinen Vorteil, sondern ist nur dann zielführend, wenn ein Schiff als Ganzes entführt wird. Die Zahl von Schiffsentführungen ist jedoch vergleichsweise gering. Auch beschränken sich derartige Fälle bisher auf den ostasiatischen Raum. Möglicherweise ist dieses System für kleinere Schiffe interessant, die dort ständig im Regionalverkehr zum Einsatz kommen.

Blinde Passagiere: Internationale Vereinbarung angestrebt

Blinde Passagiere oder Einschleicher stellen nach wie vor ein erhebliches Problem an Bord von Handelsschiffen dar. Die im November 1998 von der IMO-Vollversammlung verabschiedete Entschließung A.871(20) „Leitlinien über die Zuweisung von Verantwortlichkeiten beim Umgang mit blinden Passagieren“ hat bisher nicht zu wesentlichen Verbesserungen der Situation für die Handelsschiffahrt geführt. Nach wie vor bestehen erhebliche Schwierigkeiten, Einschleicher nach Auffinden an Bord im nächsten Hafen an Land zu geben. Häufig müssen diese Personen wochenlang an Bord versorgt und betreut werden, was eine erhebliche zusätzliche Belastung für die Schiffsleitung bedeutet.

Insofern werden die Bemühungen, den Inhalten der IMO-Leitlinien einen verbindlicheren Charakter zu geben, weiterhin ernsthaft verfolgt. Eine IMO-Korrespondenzgruppe hat ihre Arbeit im November 1999 aufgenommen und mittlerweile Vorschläge für das weitere Vorgehen unterbreitet. Neben der Zielsetzung, den Richtlinien einen verbindlicheren Charakter zu geben, geht es auch darum, die Akzeptanz der Inhalte der Richtlinie auf eine breitere Basis zu stellen. Dies soll dadurch versucht werden, die Entschließung A.871(20) zum Bestandteil des IMO-Übereinkommens zur Erleichterung des Internationalen Seeverkehrs zu machen.

Schifffahrtsentwicklungen in Europa

Häfen und maritime Infrastruktur: Grünbuch der EU-Kommission

Die Folgearbeiten bezüglich des bereits im Dezember 1997 veröffentlichten Grünbuches der EU-Kommission „über Seehäfen und Seeverkehrs-Infrastruktur“ kommen nur langsam voran. Weder die angekündigte Bestandsaufnahme gebräuchlicher Formen der öffentlichen Finanzierung im Hafensektor der Gemeinschaft noch ein Richtlinienvorschlag zur Liberalisierung der Hafendienstleistungen liegen bisher vor. Ebenso fehlt der Vorschlag eines Rahmens für die künftige Erhebung von Hafengebühren im Hinblick auf eine nutzerbezogene „gerechtere“ Anlastung der Infrastrukturkosten. Die beauftragten Gutachter haben sich bisher außerstande gesehen, diskussionsreife Entwürfe vorzulegen.

Ohnehin war die Mehrzahl der im Grünbuch enthaltenen Überlegungen von der betroffenen Wirtschaft weitgehend mit Skepsis betrachtet worden. Warnende Hinweise, sich dieser komplexen Materie in der vorgesehenen Form zu nähern, hat es reichlich gegeben.

Grundsätzlich begrüßt der VDR das politische Ziel der EU-Kommission, den Wettbewerb nicht nur zwischen, sondern auch innerhalb der Häfen zu stärken und - soweit vorhanden - monopolistische Strukturen für den Wettbewerb zu öffnen. Dabei sollten auch Lotsendienste in die Betrachtung einbezogen werden.

Als wenig hilfreich werden allerdings die

Überlegungen zur nutzerbezogenen Anlastung der Infrastrukturkosten innerhalb der Häfen betrachtet. Die „gerechte“ Anlastung von Wege- und Infrastrukturkosten ist ein schwieriges und verkehrsträgerübergreifendes Problem. Es wäre verfehlt, dieses Thema zu allererst beim Verkehrsträger Seeverkehr mittels einer gemeinsamen europäischen Hafenspolitik angehen zu wollen. Ohnehin kann diese Frage nur im Zusammenhang mit dem Weißbuch zur „fairen Kostenanlastung im Verkehr“ behandelt werden.

Mit den am 5. September 2000 vorgelegten Empfehlungen für die zukünftige Finanzierung der Bundesverkehrswege hat die vom Bundesverkehrsminister beauftragte *R e g i e r u n g s k o m m i s s i o n* „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ neues Öl ins bereits zwischen Schiene und Straße lodernde politische Feuer gegossen. Im Abschlußbericht der Kommission wird allerdings - was den Bau und Betrieb von Bundeswasserstraßen betrifft - bezüglich der Refinanzierung über Gebühren berechtigterweise sehr zurückhaltend argumentiert. Unter anderem vor dem Hintergrund der verkehrspolitisch propagierten Verlagerung von Transporten auf die Wasserwege sollten die Rahmenbedingungen derart gestaltet werden, daß die Verkehrsträger Binnenschiff und Seeschiff eine wettbewerbsfähige Plattform finden.

„From Road to Sea“: Verkehrspolitisches Schwerpunktthema

Die Entlastung von Landverkehren durch den Wasserweg wird sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene als verkehrspolitisches Schwerpunktthema weiterverfolgt. Eine erfolgreiche Umsetzung von Verlagerungskonzepten wird davon abhängen, daß die Wasserwege bei Verladern und Spediteuren als eine attraktive Alternative zum Straßengüterverkehr angesehen werden. Staat und Politik kommt dabei primär die Aufgabe zu, die in ihrem Einflußbereich liegenden Rahmenbedingungen zielgerecht zu optimieren. In einer Entschließung vom 14. Februar 2000 hat sich der EU-Rat nochmals nachdrücklich für eine Förderung des Kurzstreckenverkehrs eingesetzt. Unter anderem wird die EU-Kommission gebeten, Möglichkeiten zu prüfen, einen größeren Anteil der derzeitigen finanziellen Ressourcen zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs bereitzustellen. Dies hat der VDR begrüßt, sich aber erneut gegen die Gewährung von Betriebskostensubventionen - auch nicht im Rahmen sogenannter Anschubfinanzierungen für neue Projekte - ausgesprochen.

Unterstützt wird hingegen die Einrichtung eines sogenannten „Short Sea Shipping-Promotion Center“ (SSSPC). Bundesregierung, Küstenländer und Wirtschaft beabsichtigen gemeinsam, ein solches Marketingbüro einzurichten, um die gemeinsamen Interessen hafen- und unternehmensneutral zu bündeln. Verkehrspolitisches Ziel ist es, eine informatorische Scharnierfunktion zwischen den maritimen Dienstleistern und den Verladern/Spediteuren herzustellen und real zur Entlastung der Straße von Güterverkehren beizutragen. Kernaufgabe des Büros wird es sein, Transparenz über das komplexe Leistungsangebot der Küstenschifffahrt herzustellen, in direkten Kontakten zur verladenden Wirtschaft für seegestützte Transportleistungen zu werben und alle geeigneten Marketinginstrumente für diese Zwecke einzusetzen. Die Seeverkehrswirtschaft hofft, daß die Finanzierung des SSSPC im Laufe des ersten Halbjahres 2001 gesichert werden kann und das Büro zum 1. Juli 2001 in der Lage ist, seine Arbeit aufzunehmen.

Steuerfreie Verkäufe an Bord: Das erste Jahr nach Beendigung von Duty-Free

Mit der Beendigung der „Stichfahrten“ am 12. Oktober 2000 mußten die abgabenfreien Verkäufe an Bord von Seeschiffen im innergemeinschaftlichen Verkehr („Duty-Free“) endgültig eingestellt werden. Die Auswirkungen des Wegfalls der steuerfreien Bordverkäufe wurden im unmittelbaren Bereich der Schifffahrt dadurch sichtbar, daß eine Reihe von Schiffen stillgelegt oder verkauft werden mußten. Als Folge hiervon haben zahlreiche Beschäftigte dauerhaft ihren Arbeitsplatz verloren.

Die für Bordverkäufe seitdem geltenden allgemeinen Regelungen des europäischen Mehrwert- und Verbrauchsteuerrechts zwingen die Reedereien, ihre Läden während

des Aufenthalts der Schiffe in den Hoheitsgewässern eines anderen EU-Mitgliedstaates zu schließen, wenn Waren in einem Mitgliedstaat mit Mehrwert- und Verbrauchsteuern belastet worden sind. Der VDR bemüht sich im Rahmen des Europäischen Reederverbandes (ECSA) weiterhin darum, diesen binnenmarktwidrigen Zustand durch eine Änderung der europäischen Mehrwert- und Verbrauchsteuerrichtlinien zu ändern. ECSA hat der EU-Kommission im Frühjahr konkrete Vorschläge für eine einheitliche Besteuerung dieser Verkäufe auf der Basis des niedrigsten Steuersatzes vorgelegt. Die EU-Kommission hat jedoch noch keine Entscheidung getroffen, entsprechende Änderungsvorschläge auf den

Fährschifffahrt : Erweiterte Überprüfungen

Im Dezember 1994 hat die EU-Kommission unter dem Eindruck des „Estonia“-Unglücks eine Entschließung zur Ro-Ro-Fährschiffsicherheit verabschiedet. Die Resolution war der Ausgangspunkt für eine Reihe von Sicherheitsmaßnahmen für diesen Sektor der Schifffahrtsindustrie.

Mit dem 1. Januar 1999 war der bis dahin noch ausstehende Teil der „Richtlinie 98/41/EG des Rates über die Registrierung der an Bord von Fahrgastschiffen im Verkehr nach oder von einem Hafen eines Mitgliedstaates der Gemeinschaft befindlichen Personen“ in Kraft getreten. Damit ist das von der Richtlinie vorgegebene Paket an Sicherheitsmaßnahmen für an Bord von Fahrgastschiffen befindliche Personen in allen Teilen umgesetzt. Im einzelnen soll mit diesen Maßnahmen insbesondere die Sicherheit und die Möglichkeit der Rettung von Fahrgästen und Besatzungsmitgliedern an Bord von Fahrgastschiffen verbessert werden, damit Such- und Rettungsmaßnahmen und die weitere Abwicklung nach einem eventuellen Unfall wirksamer durchgeführt werden können. Die Richtlinie verpflichtet Reedereien in den EU-Mitgliedstaaten, den Namen, das Geschlecht und die Altersgruppe aller Fahrgäste vor Antritt der Reise zu registrieren, wenn die Fahrtstrecke mehr als zwanzig Seemeilen vom Ausgangshafen beträgt. Darüber hinaus ist ein sogenannter „Fahrgastregisterführer“ zu benennen und ein System für die Registrierung vorzuhalten.

Um den in diesem Zusammenhang anfallenden bürokratischen Aufwand so gering wie möglich zu halten, hat sich der VDR mit der nationalen Schifffahrtsverwaltung bezüglich der Registriersysteme auf Vorgehensweisen verständigt, die sicherstellen sollen, daß insbesondere den betrieblichen Besonderheiten des Inselverkehrs ausreichend Rechnung getragen wird.

Ein weiteres Element europäisch-regionaler Sicherheitsmaßnahmen im Fährschiffsverkehr ist die bis zum 31. Dezember 2000 von den Mitgliedstaaten umzusetzende „Richtlinie

1999/35/EG des Rates über ein System verbindlicher Überprüfungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen im Linienverkehr“. Die Richtlinie hat die Festlegung von Bedingungen für den sicheren Betrieb von Ro-Ro-Fahrgastschiffen und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen, die im Linienverkehr von und nach Häfen der Mitgliedstaaten eingesetzt werden, zum Inhalt. Zweck der Richtlinie ist primär, ein System verbindlicher Besichtigungen für die betroffenen Schiffe festzulegen. Fahren und Fahrgast-Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge müssen die einschlägigen Sicherheitsanforderungen erfüllen und sich rechtzeitig vor der beabsichtigten Aufnahme des Betriebs einer Überprüfung durch den Gaststaat, in dessen Gewässern sie fahren wollen, unterziehen lassen. Ebenso wird der sogenannte „Voyage Data Recorder“ für diese Schiffe als Pflichtausrüstung eingeführt. Eine Ausrüstung mit diesem Gerät erfolgt dabei anhand des von der IMO festgelegten Zeitplanes. Einwendungen der Schifffahrt im Vorfeld der Beratungen haben dazu geführt, daß der ursprüngliche Vorschlag der EU-Kommission für die Einführung eines europäischen Lizenzsystems in Form von Betriebsgenehmigungen für Unternehmen, die einen entsprechenden Liniendienst betreiben wollen, aufgegeben worden ist.

In Gesprächen des VDR mit dem Bundesverkehrsministerium konnte ferner erreicht werden, daß das Ministerium von der in der Richtlinie enthaltenen Ermächtigung für eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs auch auf bestimmte in der „Richtlinie 98/18/EG des Rates über Sicherheitsvorschriften und -normen für Fahrgastschiffe“ definierte Schiffe in der nationalen Fahrt keinen Gebrauch machen wird.

Der VDR hat die Entwicklung der Richtlinien konstruktiv begleitet und begrüßt deren Einführung. Er erwartet dabei von den mit der Anwendung der Richtlinien betrauten nationalen Stellen eine den besonderen

Entsorgung auf Seeschiffen: Abgabepflicht in EU-Häfen

Die seit mehreren Jahren in der Diskussion befindliche Neuordnung der Entsorgung auf Seeschiffen im Bereich der Europäischen Union dauerte im Berichtsjahr weiter an. So hat die EU-Kommission immer wieder geänderte Entwürfe für eine neue Richtlinie über Hafenauffanganlagen vorgelegt.

Unter der deutschen EU-Präsidentschaft im ersten Halbjahr 1999 konnte schließlich ein sogenanntes „political agreement“ hierzu erreicht werden. Dies war ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer gemeinschaftsrechtlichen Regelung. Da der Ministerrat jedoch von der Stellungnahme des Europäischen Parlaments abgewichen ist, mußte die Richtlinie im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens weiter behandelt werden.

Streitpunkte waren insbesondere die Gebührengestaltung für eine Entsorgung der Schiffe in den Häfen der Gemeinschaft und die damit zusammenhängenden praktischen Umsetzungsprozesse. Seitens der skandinavischen Staaten und Deutschlands wurde immer wieder das sogenannte „no special fee“-System - das seit dem 1. Juli 2000 im Ostseebereich in Kraft ist - favorisiert. Ziel hierbei war es, die Gebührengestaltung EU-weit zu harmonisieren, um Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Gemeinschaftshäfen zu vermeiden.

In der Folge hat sich das Europäische Parlament mit deutlicher Mehrheit dafür entschieden, die Entsorgungskosten zu 90 vom Hundert in die Hafengebühren einzubeziehen. Dies war jedoch für die Regierungen der Mittelmeerländer wie auch für Großbritannien nicht akzeptabel. Bei der Suche nach einem Kompromiß konnte erreicht werden, daß nur noch 30 vom Hundert der Entsorgungskosten über die Hafengebühren abzudecken sind. Der Rest wird in Abhängigkeit von Art und Menge des entsorgten Gutes über den Entsorger beglichen. Darüber hinaus wurde als ein weiteres Element eine Überprüfung der Gebührenstruktur nach drei Jahren in Hinblick auf die damit in der Praxis gewonnenen Erfahrungen eingeführt. Eine EU-weite Anwendung der Inhalte dieser Richtlinie erfolgt vierundzwanzig Monate nach ihrem Inkrafttreten, voraussichtlich also Anfang 2003.

Die Schifffahrt begrüßt diesen Kompromiß, da damit ein mögliches Scheitern des gesamten Richtlinienentwurfs vermieden werden konnte. Ein Ergebnis, das nicht im Interesse der Schifffahrt gelegen hätte, da damit das Ziel, illegale Einleitungen von Rückständen aus dem Schiffsbetrieb in die Nord- und Ostsee zu reduzieren, weiterhin offen geblieben wäre.

Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland

Tonnage- und Investitionsentwicklung: Verbesserte Standortbedingungen zeigen Wirkung

Die dem wirtschaftlichen Einflußbereich deutscher Reedereien zuzuordnende Handelsflotte unter deutscher und ausländischen Flaggen bestand zur Jahresmitte 2000 aus mehr als 1.900 Schiffen (Einheiten über 100 BRZ) mit insgesamt 21,1 Mio. BRZ. Gegenüber Juli 1999 bedeutet dieses eine Zunahme der Schiffszahl um 100 Einheiten und eine Vergrößerung der Tonnage um 2,1 Mio. BRZ.

Die Flottensubstanz deutscher Reedereien setzt sich aus drei Sektoren zusammen, die vom deutschen Standort aus bereedert und eingesetzt werden:

- Schiffe, die in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind und die deutsche Flagge führen;
- Schiffe, die in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen sind und befristet mit Genehmigung des Bundes eine ausländische Flagge führen;
- Schiffe, die in ausländischen Seeschiffsregistern eingetragen sind und eine ausländische Flagge führen.

Der Handelsschiffsbestand unter deutscher Flagge belief sich nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums am 30. Juni 2000 einschließlich der im Küstenbereich eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe auf 722 Schiffe (Vorjahr: 770 Schiffe) mit 6,94 Mio. BRZ (Vorjahr: 7,27 Mio. BRZ). In dieser Zahl sind 407 Schiffe (Vorjahr: 501 Schiffe) mit 5,89 Mio. BRZ (Vorjahr: 7,1 Mio. BRZ) enthalten, die im Internationalen Seeschiffregister eingetragen sind.

Gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt ergibt sich

bei dem Sektor unter deutscher Flagge ein Minus von 48 Schiffen und 330.000 BRZ. Dieser Rückgang beschränkte sich auf das zweite Halbjahr 1999 mit den noch ungünstigen Ertragsverhältnissen, die wegen der Betriebskostennachteile unter deutscher Flagge zu weiteren Ausflagungen führten. Insbesondere neuere Schiffe wechselten Flagge und Register unter Beibehaltung des Managements, denn die steuerlichen Vorschriften über Sonderabschreibung verlangten in der Interpretation der Finanzverwaltung keine dauerhafte Registrierung in Deutschland, so daß eine Flaggenbindung nicht mehr bestand. Im ersten Halbjahr 2000 wurden dagegen die Abgänge aus der deutschen Flagge - zwanzig Ausflagungen und zwei Auslandsverkäufe - durch Zugänge - neunzehn Rückflaggen und acht Neubauten - mehr als ausgeglichen.

Stark zugenommen hat derjenige Teil der deutschen Flotte, der in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen ist und nach § 7 Flaggenrechtsgesetz befristet eine ausländische Flagge führt. Dieser Flottenteil ist zwischen Mitte 1999 und Mitte 2000 um 112 Schiffe und 1,59 Mio. BRZ auf 818 Schiffe mit 7,97 Mio. BRZ angestiegen.

Insgesamt waren in deutschen Seeschiffsregistern am 30. Juni 2000 1.540 Handelsschiffe mit 14,91 Mio. BRZ eingetragen, 88 Schiffe und 1,6 Mio. BRZ mehr als zu Beginn des Jahres 2000. Hier zeigt die 1999 eingeführte Tonnagesteuer, die eine Registrierung der Schiffe im Inland voraussetzt, bereits beachtliche Resultate.

Auch die Anzahl der Schiffe in ausländischen Registern, die von Deutschland aus bereedert

werden, hat im Betrachtungszeitraum zugenommen. Per Saldo weist dieser Sektor mit einem Plus von 40 Schiffen und 0,85 Mio. BRZ einen Bestand von 372 Handelsschiffen mit 6,15 Mio. BRZ auf.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2000 stellten deutsche Reeder 79 Neubauten mit 1,35 Mio. BRZ und 1,60 Mio. tdw in Dienst. Das entspricht einem Investitionsvolumen von ca. 3,5 Mrd. D-Mark (Januar bis September 1999: 56 Neubauten mit 0,70 Mio. BRZ). Diese Zahlen dürften sich bis zum Ende des Jahres noch deutlich erhöhen. Deutsche Werften waren mit 16 Schiffen und 0,17 Mio. BRZ entsprechend einem Investitionsvolumen von 0,7 Mrd. D-Mark an den Ablieferungen beteiligt.

Nach dem Wegfall der Finanzbeiträge, der Sonderabschreibungen und anderer mit der Bindung an die deutsche Flagge verbundenen Steuervorschriften ab 1999 wurde auch im ersten Halbjahr 2000 die weit überwiegende Zahl der Neubauten - 67 Schiffe mit 1,08 Mio. BRZ - unter ausländischer Flagge in Dienst gestellt.

Wie im Vorjahr haben deutsche Reedereien eine Reihe von Zweithandschiffen aus dem Ausland angekauft. In den ersten neun Monaten dieses Jahres wurden rund zwanzig Schiffe unterschiedlicher Typen und Größen mit rund 600.000 BRZ erworben und in Bereederung genommen. Zu diesem Zuwachs dürften die schiffahrtspolitischen Maßnahmen wesentlich beigetragen haben.

Auf wachsendes Vertrauen in die zukünftige Ertragslage, aber auch in den Reedereistandort Deutschland deuten die Neubaubestellungen

deutscher Reeder, die mit 133 Schiffen und 3,9 Mio. BRZ in den ersten neun Monaten 2000 bereits die Gesamtzahlen des Jahres 1999 und auch des bisher höchsten Ordervolumens im Jahre 1995 übertroffen haben.

Anfang Oktober 2000 befanden sich 265 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 6,81 Mio. BRZ bzw. 8,35 Mio. tdw für deutsche Reedereien in Bau oder Auftrag (Vorjahr 204 Handelsschiffe mit 3,43 Mio. BRZ). Diese 265 Schiffsneubauten, die überwiegend bis Ende 2001 fertiggestellt sein sollen, haben einen Anschaffungswert von rund 15,9 Mrd. D-Mark. 41 Schiffe mit 0,76 Mio. BRZ und einem Anschaffungswert von ca. 2,6 Mrd. D-Mark werden in Deutschland gebaut. Die wichtigsten Schiffbauländer deutscher Auslandsaufträge waren im Oktober 2000 Südkorea mit 82 Schiffen und 3,89 Mio. BRZ, Polen mit 49 Schiffen und 1,59 Mio. BRZ und China mit ca. 41 Schiffen und 0,62 Mio. BRZ. Vom Gesamtauftragsbestand deutscher Werften in BRZ entfielen 24 vom Hundert auf deutsche Auftraggeber.

Der überwiegende Anteil am Auftragsbestand der deutschen Reedereien entfällt auf Containerschiffe mit insgesamt 169 Neubauten, 5,86 Mio. BRZ und einer Stellplatzkapazität von 542.000 TEU, darunter 70 Schiffe mit einer Kapazität zwischen 2.000 und 4.000 TEU und 58 Schiffe mit mehr als 4.000 TEU. Bestellt sind darüber hinaus 63 zumeist kleinere Stückgutfrachter, 16 Massengutschiffe, sechs Roll-on/Roll-off Schiffe, sechs Chemikalien- und drei Flüssiggastanker sowie zwei Fährschiffe.

Schiffahrtsförderungspolitik: Neue Initiativen erforderlich

Die Schiffahrtsförderungspolitik des Bundes verlief auf den einzelnen Förderungsbereichen sehr unterschiedlich.

Seit 1999 ist die Förderungspolitik auf neue Grundlagen gestellt worden. Die bis dahin gewährten Finanzbeiträge, mit denen die im internationalen Vergleich zu hohen deutschen Sozialkosten auf ein wettbewerbsfähiges Niveau gesenkt wurden, wurden gestrichen und durch einen Lohnsteuerabzug in Höhe von 40 vom Hundert ersetzt. Dessen Finanzvolumen blieb weit hinter dem Finanzvolumen der früheren Finanzbeiträge zurück. Entsprechend geringer war der Förderungseffekt. Die Folge war eine neue Ausflagungswelle im Jahre 1999, die erst im Jahre 2000 abebbte. Der Ausflagungsdruck besteht aber unverändert fort. Alle anderen europäischen Schiffahrtsnationen haben inzwischen ihre Förderungspolitik auf eine sehr viel höhere Senkung der Sozialkostenbelastung für die Schiffe unter ihren Flaggen eingerichtet. Dadurch entwickelten sich die deutschen Kosten zu den höchsten Belastungen in Europa. Grundlage der Förderungspolitik der Nachbarstaaten in Europa sind die Leitlinien der Europäischen Kommission aus dem Jahre 1997, denen die Bundesregierung bisher nicht ausreichend gefolgt ist.

Im Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung haben die Bündnispartner dieses Defizit der deutschen Förderungspolitik erkannt. Sie entwickeln Maßnahmenvorschläge zur Anpassung der Wettbewerbsbedingungen der Schiffe unter deutscher Flagge an die Bedingungen der Schiffe unter den anderen europäischen Flaggen. Bedauerlicherweise sah sich die Bundesregierung entgegen den Ankündigungen des Bundeskanzlers nicht in Lage, schon im Bundeshaushalt 2001 einen entsprechenden Förderansatz in den Haushalt einzustellen. Auf diesem Feld müssen daher dringend politische Initiativen entwickelt werden, um die angestrebte Stabilisierung der Beschäftigungsmärkte für deutsche Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge wirksam

ins Werk zu setzen.

Anders verlief die Entwicklung im Unternehmensteuerrecht für die Seeschifffahrt. Das 1999 eingeführte Gewinnermittlungssystem der Tonnagesteuer ist im Jahre 2000 erstmals in einem vollen Wirtschaftsjahr wirksam geworden. Das System wird vom Markt angenommen und löst die mit ihm verbundenen positiven politischen Standortwirkungen aus. Die Bereederungsaktivitäten der Reedereien werden in Deutschland stabilisiert. Die Beschäftigung in den Reedereibetrieben wächst. Das Personalmanagement der Unternehmen kehrt aus ausländischen Standorten in inländische Betriebe zurück. Die Zahl der in Deutschland registrierten Schiffe nimmt deutlich zu.

Inzwischen ist das Tonnagesteuersystem auch in England und Finnland eingeführt worden. Dänemark steht vor seiner Umsetzung. In Frankreich wird die Übernahme geprüft, in Holland, Griechenland und Norwegen galt es ohnehin. Es setzt sich damit ein europäisches Gewinnermittlungssystem für Reedereien in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union durch. Es ist in etlichen Detailbestimmungen jeweils unterschiedlich. In den Grundlagen aber entwickelt sich auf seiner Basis ein gleichgerichtetes Gewinnermittlungssystem für Reedereien in Europa.

Alle europäischen Tonnagesteuersysteme sind an den Standort der Reedereien gebunden, nicht an die Flaggenführung einzelner Schiffe. In Deutschland wird von interessierter Seite immer wieder die Forderung nach einer Flaggenbindung für das deutsche System erhoben. Würde solchen Forderungen gefolgt, würde ausgerechnet einer der wichtigsten europäischen Schiffahrtsstandorte aus dem gerade erreichten europäischen System wieder ausscheiden. Der bislang erreichte Erfolg würde in Frage gestellt. Solche Empfehlungen gehen daher an der politischen wie an der wirtschaftlichen Realität vollständig vorbei. Sie verwechseln im übrigen die

Standortsicherung für Unternehmen, die mit dem Unternehmensteuerrecht der Tonnagesteuer erreicht werden kann, mit der Senkung der Betriebskosten von Schiffen unter deutscher Flagge. Dieses Ziel kann nicht mit dem Unternehmensteuerrecht erreicht werden, sondern nur durch eine gezielte Kostensenkung an Bord der Schiffe selbst.

Für die künftige Eigenkapitalfinanzierung der Seeschifffahrt ist im übrigen nicht nur das Tonnagesteuersystem wichtig, sondern auch die Frage, in welchen wirtschaftlichen Zeiträumen die degressiven Abschreibungen für ein Seeschiff in Anspruch genommen werden können. Nachdem die Sätze der degressiven Absetzung für Abnutzung (AfA) durch die Steuerreformgesetzgebung des Jahres 2000 auf 16,67 vom Hundert gesenkt worden sind, gewinnt die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer der Seeschiffe für das Abschreibungsvolumen besondere Bedeutung. Es ist zu erwarten, daß die Finanzverwaltung

über diese Frage im Laufe des Jahres 2001 entscheiden wird. Dabei muß die wirtschaftliche Lebensdauer der Schiffe in einem Hochkostenland wie Deutschland ebenso in Betracht gezogen werden wie die Regelung dieser Frage in anderen europäischen Schifffahrtsnationen. Zugleich sollten Veränderungen der AfA-Tabellen bei Schiffsneubauten mit langen Vorlaufzeiten nicht an das Datum der Anschaffung, sondern an das Datum des Vertragsabschlusses anknüpfen.

Positiv ist die Entscheidung des Bundes zu bewerten, die Förderung der betrieblichen Ausbildung für seemännische Berufe auch im Jahre 2001 fortzusetzen und dafür künftig 8 Mio. DM bereitzustellen. Diese Förderung hat wesentlich dazu beigetragen, die Grundausbildung zum Schiffsmechaniker zu erhalten. Sie ist zielorientiert und zeitgerecht.

Tarifvertragsabschlüsse: Maßvolle Anhebung der Heuern

Zwischen der Tarifgemeinschaft im VDR - der 65 Mitgliedsreedereien angehören -, der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr sowie der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft sind mit Wirkung vom 1. Januar 2001 neue Heuertarifverträge vereinbart worden. Beide Gewerkschaften hatten die vorhergehenden Tarifverträge fristgerecht zum 31. Oktober 2000 gekündigt. Die neuen Heuertarifverträge sehen eine Anhebung der Heuern und geldwerten Nebenleistungen der Besatzungsmitglieder und Kapitäne mit Wirkung vom 1. Januar 2001 für zwölf Monate linear um 3,45 vom Hundert vor. Der HTV-See 1999 und der Kapitäns-HTV 1999 wurden über den 31. Oktober 2000 hinaus bis zum 31. Dezember 2000 verlängert. Die neuen Heuertarifverträge 2001 haben eine Laufzeit von zwölf Monaten mit einmonatiger Kündigungsfrist. In Anbetracht der beiden Leermonate November und Dezember 2000 ohne Anhebung und der Laufzeit der neuen Heuertarifverträge 2001 von zwölf Monaten beträgt die Belastung aus der diesjährigen Heuerrunde 2,96 vom Hundert und hält sich damit im Rahmen der maßvollen Tarifabschlüsse in der deutschen Wirtschaft im laufenden Jahr.

Die seit 1. Mai 1986 gültigen Manteltarifverträge für die deutsche Seeschifffahrt (MTV-See und Kapitäns-MTV) sind in diesem Jahr nicht gekündigt worden, so daß der bisherige tarifrechtliche Gesamtrahmen für ein weiteres Jahr Bestand hat. Unabhängig davon haben sich die Tarifvertragsparteien jedoch entschieden, aus Gründen der Rechtsklarheit einige Anpassungsänderungen an bestehende und zu erwartende gesetzliche Vorschriften vorzunehmen (Schriftform bei Kündigungen, Aufhebungsverträgen und bei befristeten Arbeitsverträgen). Hierzu haben die

Tarifvertragsparteien die Einsetzung einer Arbeitsgruppe vereinbart. Die Arbeitsgruppe soll zugleich nach Wegen suchen, wie die Strukturen des HTV-See und des Kapitäns-HTV an die neuen Patentstrukturen und Fahrtgebiete des STCW-Übereinkommens 1995 und an die entsprechenden EU-Richtlinien angepaßt werden können.

Die Heuern gemäß „GIS (German International Ship Register)-Fleet Agreement“ zwischen der International Transport Workers' Federation (ITF) in London, Bremen Office, und einzelnen Reedereien für Schiffe im Internationalen Seeschiffregister wurden zuletzt mit Wirkung vom 1. Januar 1998 auf kostenneutraler Basis geändert. Sie gelten noch bis Ende des Jahres 2000 weiter. Ab 1. Januar 2001 werden auf Beschluß der ITF die Heuern beim Eckmann „able body seaman“ in vier jährlichen Staffellungen von jeweils US\$ 50 von jetzt US\$ 1.200 auf US\$ 1.400 angehoben. Die Anhebungen für die übrigen Dienstgrade erfolgen proportional entsprechend. Das GIS-Fleet Agreement findet als Rahmenvereinbarung auf rund 265 Schiffen von Reedereien Anwendung, die Mitglieder in der Tarifgemeinschaft des VDR sind bzw. die den VDR zur Verhandlung des GIS-Agreementtextes bevollmächtigt haben. Es wird ergänzt durch Firmentarifverträge - Special Agreements to the GIS-Fleet Agreement - zwischen den einzelnen gebundenen Reedereien und der ITF in London. Mit nachdrücklicher Kritik bewertet der VDR, daß die ITF den Abschluß solcher Tarifverträge von Beitragszahlungen der Reedereien an die Gewerkschaft und an den ausschließlich von der Gewerkschaft verwalteten sogenannten „Wohlfahrtsfonds“ abhängig macht. Solche Forderungen sind mit dem deutschen kollektiven Arbeitsrecht nicht vereinbar.

STCW 1995: Planmäßige Umsetzung in nationales Recht

Mit der zum 1. August 1998 in Kraft getretenen Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung sowie den Ergänzungsverordnungen und Richtlinien des Bundesverkehrsministeriums hierzu hat Deutschland die formalrechtliche Umsetzung des 1995 von der IMO überarbeiteten Internationalen Übereinkommens von 1978 über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten (STCW-Übereinkommen) vollzogen. Die inhaltlichen und strukturellen Anpassungen der Ausbildung und der Befähigungserteilung an das neue Recht sind inzwischen abgeschlossen.

Dies betrifft auch die Umsetzung der gemäß STCW-Übereinkommen den Schiffahrtsunternehmen verbindlich übertragenen zusätzlichen Verpflichtungen, nach denen ordnungsgemäße und gültige Befähigungszeugnisse an Bord zu sein haben, die Besatzung den Anforderungen des Besatzungszeugnisses zu entsprechen hat, alle Personalunterlagen für die Schiffsbesatzung an Bord vorliegen müssen, die Seeleute vor Beginn ihrer Tätigkeit an Bord eingewiesen und sicherheitsbezogen geschult werden müssen sowie Notfälle durch die Besatzung effektiv koordiniert und durchgeführt werden müssen. Dieser unternehmensseitige Umsetzungsprozeß wurde und wird durch detaillierte Informationsgebung des neuen Rechts, durch Verfahrenshinweise und Umsetzungserläuterungen sowie durch gezielte reedereispezifische Beratungen seitens des VDR intensiv fördernd begleitet.

Hervorzuheben ist, daß Deutschland zu den ersten Vertragsstaaten des STCW-Übereinkommens gehört, die termingerecht zum 1. August 1998 ihren gemäß STCW-Übereinkommen

geforderten Bericht über die vollständige Einhaltung und Umsetzung der Änderungen von 1995 des STCW-Übereinkommens dem Generalsekretär der IMO übermittelt haben. Dieser Bericht wurde zwischenzeitlich in einigen Punkten ergänzt bzw. konkretisiert und abschließend von der IMO geprüft. Deshalb kann mit einem positiven Befund gerechnet werden, der zur Konsequenz haben wird, daß Deutschland zu den Vertragsstaaten des STCW-Übereinkommens gehören wird, die in die erste sogenannte „Weiße Liste“ der IMO aufgenommen werden. Das wird unter anderem zur Folge haben, daß alle von Deutschland ausgestellten Befähigungsnachweise sowie Befähigungszeugnisse STCW-konform sind und ohne weitere Prüfungsverfahren weltweit anerkannt werden müssen.

Zur Zeit haben noch einige Arbeitskräfte-Entsendeländer („labour supplying countries“), die Vertragsstaaten des STCW-Übereinkommens sind, mit dessen vollständiger Einhaltung und Umsetzung Schwierigkeiten. Falls diese Länder ihre Probleme nicht baldigst lösen, muß mit einer erst verspäteten Aufnahme in die „Weiße Liste“ der IMO gerechnet werden. Dies könnte zur Folge haben, daß sich der im ISF/BIMCO-Bericht 2000 aufgezeigte weltweite Bedarf an zusätzlichen 16.000 Schiffsoffizieren merklich erhöht. Nationale Maßnahmen zur Nachwuchssicherung müßten in diesem Falle dann in noch verstärkter Form in Angriff genommen werden. Der VDR geht jedoch davon aus, daß die wesentlichen Entsendestaaten ihre Bemühungen verstärkt darauf richten werden, die Anforderungen des STCW-Übereinkommens zeitgerecht zu erfüllen.

Neue Schiffsbesetzungsverordnung: Hohe Flexibilität erforderlich

Die seit 1. Januar 1999 in Kraft befindliche neue Schiffsbesetzungsverordnung wurde inzwischen relativ problemlos und in voller Übereinstimmung mit den Forderungen der Schiffssicherheit in die Praxis umgesetzt. Anfängliche Schwierigkeiten bei der Auslegung der Verordnung konnten aufgrund sachgerechter Interpretation des Bundesverkehrsministeriums überwunden werden.

Schwierigkeiten ergeben sich allerdings noch immer bei der Besetzung kleinerer Schiffseinheiten mit Patentinhabern. Im Gegensatz zu der Vorgängerverordnung und in Verbindung mit der alten Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung gestattet die neue Schiffsbesetzungsverordnung es nicht mehr, die Position des Alleinsteuermanns mit einem Wachoffizier-Patentinhaber zu besetzen. Dies wirkt sich als beschäftigungs- und ausbildungshindernd aus. Darüber hinaus konnte die Forderung von Reederseite, die BRZ-Grenzwerte 3.000/ 8.000 als Gleitwerte zu definieren, mit dem Ziel, eine bis zu 10 vom Hundert höhere BRZ-Vermessung in Sonderfällen sowie nach Einzelfallprüfung zuzulassen, trotz eingehender Erörterungen zwischen der Seeschifffahrt, dem Bundesverkehrsministerium, den Küstenländern und den Seeleute-Gewerkschaften bislang nicht praxisgerecht geregelt werden.

Problematisch erweist sich in der Praxis für bestimmte Schiffsgrößen die zwingend vorgeschriebene Besetzung mit Schiffmechanikern - eine Vorschrift, die für diese Schiffsgrößen erhebliche Betriebskostenprobleme bedeutet.

Mit der Zustimmung des Bundesrats zur Neuordnung der Bemannungsregelungen am 10. Juli 1998 hatte dieser der Bundesregierung zugleich den Auftrag erteilt, die Auswirkungen der Verordnung auf die Beschäftigungs- und Ausbildungssituation der deutschen Seeleute zu überprüfen und bis Ende 2000 darüber einen Bericht vorzulegen. Die mit der Umsetzung der Schiffsbesetzungsverordnung beauftragte See-Berufsgenossenschaft hat hierzu Mitte 2000 einen ausführlichen Zwischenbericht erstellt, der nach Auffassung der Reederseite die bisherige Verordnungsumsetzung in allen Punkten zutreffend wiedergibt. Positiv herauszustellen ist dabei, daß die von der See-Berufsgenossenschaft bei der Festsetzung der sicheren Besetzung berücksichtigten zusätzlichen Kriterien - die auf die Verbreiterung der Ausbildungsmöglichkeiten und die Verbesserung der Beschäftigungschancen für Junior-Offiziere abzielen - offensichtlich nicht zu Situationen an Bord geführt haben, durch die die Schiffssicherheit beeinträchtigt war. Daraus läßt sich aus der Sicht der Reedereien ableiten, daß alle zugelassenen Besetzungsvarianten die Anforderungen der Schiffssicherheit erfüllen. Dies steht im Gegensatz zu den Befürchtungen, die die Seeleute-Gewerkschaften bei Schaffung der neuen Schiffsbesetzungsordnung geäußert hatten. Nach Vorlage des Ende 2000 oder Anfang 2001 erwarteten Berichts des Bundesverkehrsministeriums wird geprüft werden müssen, an welchen Stellen das bisherige Umsetzungsverfahren der Schiffsbesetzungsverordnung verbessert oder korrigiert werden muß.

Bordpersonal und seemännischer Arbeitsmarkt: Differenzierte Entwicklung

Auf deutschen Seeschiffen - ohne Fischerei - waren am 30. September 2000 (in Klammern jeweils die Zahlen vom 30. September 1999) 12.361 (13.189) bei der See-Berufsgenossenschaft (See-BG) versicherte Seeleute beschäftigt. Die Zahl der deutschen Führungskräfte (Kapitäne und Schiffsoffiziere) belief sich auf 4.594 (4.583), die der ausländischen Offiziere auf 789 (923). Die Anzahl der Schiffsleute betrug 6.978 (7.683). Darunter befanden sich 3.561 (3.773) deutsche und 3.417 (3.910) ausländische Arbeitnehmer. Auf Schiffen unter fremden Flaggen fahren mehr als 2000 deutsche Seeleute, die überwiegend nicht bei der See-BG versichert sind.

Der Gesamtrückgang von 828 versicherungspflichtigen Seeleuten im Berichtszeitraum erklärt sich zum erheblichen Teil durch den staatlich verordneten Wegfall der Duty-Free-Verkäufe an Bord von Schiffen, durch die erhöhte Inanspruchnahme der vorzeitigen Seemannsrente und durch weitere Ausflaggungen.

Die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt der deutschen See- und Küstenschiffahrt verlief im Laufe dieses Jahres differenziert. Im Mannschaftsbereich bestand nur noch sehr geringer Bedarf. Überwiegend werden diese Bordarbeitsplätze aus dem Überangebot an ausländischen Seeleuten zu ausländischen Heuerbedingungen besetzt. Bei den Schiffsmechanikern besteht z.Z. das Verhältnis Bewerberangebot zu Stellenangebot zehn zu eins. Hier handelt es sich überwiegend um Facharbeiter, die kein Patent anstreben.

Verbunden mit der 1999 eingeführten Tonnagesteuer kehren einige Reedereien unter die deutsche Flagge zurück, um die mit früheren Sonderabschreibungen verbundenen Flaggenbindungszeiten unter deutscher Flagge nachzuholen. Sie stellen zunehmend wieder deutsche Führungskräfte ein. In erster Linie betrafen diese Positionen I. und II. Nautische Offiziere (NO), Ltd. und II. Technische Offiziere (TO). Vermehrt werden Absolventen

der Fach- und Fachhochschulen wieder Bordplätze für III. NO und III. TO angeboten. Allerdings wird bei diesem Personenkreis in der Regel der Schiffsmechanikerbrief vorausgesetzt. Bei I. NO und II. TO zeichnet sich ein ernstzunehmender Vermittlungsengpaß ab. Auch der Bedarf an Alleinsteuern in der Kleinen und Mittleren Fahrt nahm weiter zu. Bei ausgedünntem Markt sind gute Bewerber rar geworden.

Die Inanspruchnahme der Fachvermittlungsstellen für Seeleute konzentriert sich im wesentlichen auf nur noch vier von ehemals dreizehn Heuerstellen. Die Vermittler und Berater dieser Heuerstellen gehen in den kommenden ein bis drei Jahren in den Ruhestand. Der VDR hat der Bundesanstalt vorgeschlagen, eine Heuerstellenzentrale in Hamburg mit einer ausreichenden und qualifizierten Besetzung auszustatten, die nicht nur Beratungs- und Vermittlungsstelle für Seeleute, sondern gleichzeitig Leistungsabteilung für arbeitslose Seeleute und Beratungsstelle für den Seeleutenachwuchs sowie Ausbildungsstellenvermittlung entsprechend der Neustrukturierung des „Arbeitsamtes 2000“ sein sollte. Die Mitarbeiter müßten sich untereinander vertreten können. Voraussetzung zum zukünftigen Gelingen ist u.a. die sofortige Aufnahme einer entsprechenden Ausbildung von befahrenen Schiffsoffizieren durch die Bundesanstalt für Arbeit. Eine positive Entscheidung der Bundesanstalt wird voraussetzen, daß die Reedereien bereit sind, zukünftig der zentralen Heuerstelle in Hamburg alle Stellenangebote im Bereich der Bordarbeitsplätze für deutsche Seeleute zu melden, um die Existenz und den Einschaltgrad der zentralen Heuerstelle rechtfertigen zu können. Der VDR wird seine Mitgliedsreedereien zu gegebener Zeit darüber informieren und entsprechend beraten. Mit einer Entscheidung der Bundesanstalt zu diesem Thema ist noch vor Jahresende 2000 zu rechnen.

Internationale und nationale Nachwuchsentwicklung: Engpässe beim Führungspersonal

Wie schon in den Jahren 1990 und 1995 haben die International Shipping Federation (ISF) und der Baltic and International Maritime Council (BIMCO) gemeinsam den weltweiten Seeleute-Arbeitsmarkt untersucht mit dem Ziel, die international sowie national ermittelten Entwicklungsdaten als Grundlage für Empfehlungen zur Nachwuchssicherung zu nutzen.

Der im April 2000 veröffentlichte ISF/BIMCO-Bericht „Worldwide Demand For and Supply Of Seafarers“ kommt zu dem Ergebnis, daß heute dem weltweiten Bedarf an ca. 420.000 Schiffsoffizieren ein Bestand an 404.000 aktiven Patentinhabern gegenüber steht und damit eine Angebotslücke an Schiffsoffizieren um 4 vom Hundert (16.000 Schiffsoffiziere) besteht. Dies entspricht in etwa der Situation im Jahre 1995. Trotz der Feststellung, daß in fast allen Schifffahrtsnationen die Anwärter-Einstellungszahlen gestiegen sind und sich das Verhältnis von Offiziers- aspiranten zu fahrenden Führungskräften gegenüber 1995 von 1 : 13 auf 1 : 10 verbessert hat, sagt der Bericht eine in Zukunft steigende Verknappung an Schiffsoffizieren voraus, wenn keine zusätzlichen geeigneten Maßnahmen zur Gewinnung von mehr Auszubildenden sowie zur Anhebung der Verweildauerzeiten der ausgebildeten Schiffsoffiziere umgesetzt werden. Der Bericht stellt fest, daß durchschnittlich pro Schiff 1,5 Nachwuchskräfte ausgebildet werden müßten, um den zukünftigen weltweiten Bedarf bei einer um jährlich 1 vom Hundert wachsenden Handelsflotte abdecken zu können.

Ferner zeigt der Bericht im Vergleich zu den Ergebnissen aus 1990 und 1995 markante regionale Verschiebungen bei der Gewinnung von Seeleuten auf. Danach hat sich die Rekrutierung von Seeleuten von den traditionellen OECD-Schifffahrtsländern in Europa, Japan und Nordamerika weiter in die Länder des Fernen Ostens, des indischen Subkontinents und in Osteuropa verlagert.

Waren 1995 noch 31,5 vom Hundert der Seeleute aus OECD-Ländern weltweit eingesetzt, ist dieses Kontingent auf 27,5 vom Hundert zurückgegangen. Dabei weist der Bericht auf die beunruhigende Altersstruktur der OECD-Seeleute hin, von denen 40 vom Hundert älter als 50 und mehr als 18 vom Hundert das 55. Lebensjahr überschritten haben. Da Schiffsoffiziere aus Asien und dem indischen Subkontinent im Vergleich zu ihren OECD-Kollegen in ihrer Mehrzahl mit 50 Lebensjahren die aktive Seefahrtzeit beenden, warnt der Bericht vor der Fehleinschätzung, daß in der nächsten Zukunft der Abgang von OECD-Patentinhabern sich durch entsprechende Ersetzung qualifizierter asiatischer Seeleute wird kompensieren lassen. Darüber hinaus wird warnend darauf hingewiesen, daß es in einigen wichtigen Arbeitskräfte-Entsendeländern („labour supplying countries“) noch großer Anstrengungen bedarf, die Qualifikation ihrer Seeleute den Anforderungen des STCW-Übereinkommens anzupassen, um deren internationale Anerkennung zu gewährleisten.

Im Mannschaftssektor steht zur Zeit weltweit einem Angebot von 823.000 Seeleuten ein Bedarf von 599.000 gegenüber. Dies entspricht einem Überhang von über 37 vom Hundert.

Vor dem Hintergrund der Ergebnisse des ISF/BIMCO-Berichts für den Bereich der Schiffsoffiziere gewinnt die nationale Nachwuchssituation und deren Entwicklung besondere Bedeutung. Legt man den Ist-Stand der deutschflaggen Flotte ohne Fischerei, jedoch einschließlich der Bagger-, Schlepper-, Spezial- und Behördenschiffe, von zur Zeit 1.017 Einheiten mit insgesamt 8.000 deutschen Seeleuten zu Grunde, beläuft sich der schiffsbesetzungsrechtlich erforderliche Bedarf an deutschen Patentinhabern, Schiffsmechanikern und wachbefähigten Schiffsteuten Deck und Maschine auf insgesamt 6.108 deutsche Seeleute. Die ca. 1.860 deutschen Seeleute, die über die Anforderungen der

Schiffsbesetzungsverordnung hinaus beschäftigt werden, können aufgrund der ungünstigen Altersstruktur dieser Beschäftigtengruppe für die Zukunft nicht als signifikantes Personalpolster betrachtet werden.

Die seit einigen Jahren ansteigende Zahl von Berufsanfängern muß sich, um den zukünftigen Bedarf an deutschen Patentinhabern, Schiffsmechanikern und wachbefähigten Schiffsleuten zu sichern, von dem Einstellungskontingent von 345 im Jahre 1999 noch um ca. 8 bis 10 vom Hundert erhöhen. Dabei wird von einer Stabilisierung der heutigen Flotte unter deutscher Flagge ausgegangen. Sollte allerdings die Schiffszahl wesentlich zunehmen, wäre ein höherer Prozentsatz an jährlich einzustellenden

Berufsanwärtern erforderlich. Der Ausbildungsplatzförderung des Bundes kommt daher besondere Bedeutung zu. Sie ist zielorientiert und zielgerecht und wird von der schiffahrtspraxis als wichtiges Förderungsinstrument betrachtet.

Positiv bleibt festzustellen, daß statistisch die deutsche Seeschifffahrt in jüngster Vergangenheit insgesamt ihre Nachwuchspolitik in etwa dem Nachwuchsbedarf entsprechend gestaltet hat. Diese Entwicklung darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich in Teilsektoren der deutschen Seeschifffahrt die personellen Engpässe an qualifizierten deutschen Patentinhabern langsam verstärken.

Seemännische Berufsausbildung: Kapazitätsausweitung notwendig

Zur Zeit werden auf Schiffen unter deutscher Flagge ca. 555 Patent- und Facharbeiteranwärter ausgebildet. Davon befinden sich rund 400 im 1. - 3. Lehrjahr zum Schiffsmechaniker, acht haben im abgelaufenen Jahr mit der Ausbildung zum Nautischen sowie zwei mit der zum Technischen Offiziersassistenten (OA) begonnen, 116 neue Patentanwärter durchlaufen das jeweilige nautische bzw. technische Fachhochschulpraktikum und 27 begannen ihre Ausbildung mit dem *Berufsfachschulgang zum Schiffsbetriebstechnischen Assistenten (SBTA)*.

Hatte sich die Gesamtzahl der jährlich neu in Ausbildungs- und Vorausbildungsverhältnisse der Seeschifffahrt aufgenommenen Berufsanwärter von 1994 (121) bis 1999 (345) kontinuierlich erhöht, entschieden sich im Jahre 2000 nur insgesamt 303 Jugendliche für eine seemännische Ausbildungslaufbahn. Dabei ist allerdings als bemerkenswert hervorzuheben, daß sich die Anzahl der Schiffsmechaniker-Auszubildenden/Offiziersassistenten im Vergleich zu 1999 (149) zu 2000 auf insgesamt 160 (150 Schiffsmechaniker-Auszubildende und 10

OA's) erhöhte, dagegen die Anzahl der Fachhochschulpraktikanten/Berufsfachschüler „SBTA“ von 1999 (161 bzw. 35) zu 2000 auf 116 bzw. 27 zurückging. Damit kehrte sich das Verhältnis der originären berufspraktischen Ausbildungen „Schiffsmechaniker/Offiziersassistenten“ zu den alternativen Vorausbildungsalternativen „Fachhochschul-Praktikum/Berufsfachschule SBTA“ von 1999 (46:54) zu 2000 (53:47) zugunsten der Schiffsmechaniker-/OA-Ausbildung um. Ob es sich hierbei um eine sich abzeichnende Trendwende in der Berufswahlentscheidung von Jugendlichen handelt, müssen die Entwicklungen der nächsten Jahre zeigen.

Wie in der jüngeren Vergangenheit hat sich ebenfalls in 2000 der überwiegende Teil der Berufsanfänger für eine Laufbahn zum Schiffsoffizier entschieden. Dies läßt sich auch aus der Verteilung der Schulabschlüsse der die seemännische Ausbildung in 2000 begonnenen Jugendlichen ableiten. Danach liegt der Anteil der Abiturienten und Realschulabsolventen bei rund 78 vom Hundert, der der Hauptschüler bei ca. 22 vom Hundert.

Berufsaufklärung und Nachwuchsgewinnung: Verstärkte Aktivitäten

Erstmals seit vielen Jahren ist es im Berichtszeitraum 1999/2000 trotz der verstärkten Aufklärungsarbeit nicht gelungen, einen erwünschten Überhang an Bewerbern für den späteren Erwerb nautischer und technischer Patente zu gewinnen, aus dem dann eine Auswahl getroffen werden könnte. Reedereien, die seit Jahren kontinuierliche Schiffsmechanikerausbildung betreiben, finden nicht immer ausreichend für sie geeignete Interessenten.

Im Jahre 2000 hat der VDR in enger Zusammenarbeit mit den örtlichen Arbeitsämtern in elf Städten berufskundliche Ausstellungen durchgeführt. Die Bundesanstalt für Arbeit sucht in der berufskundlichen Informationsarbeit inzwischen die Nähe zur Wirtschaft, indem sie von Arbeitsämtern und Wirtschaft organisierte sogenannte „Berufsmessen“ für einzelne Berufszweige durchführt. Auch dem VDR war es möglich, sich an diesen Ausstellungen zu beteiligen. Die Berufsmessen, zu denen alle Schulen der Region eingeladen werden, erstrecken sich regelmäßig über drei Tage und schließen den Sonnabend mit ein. Damit wird auch Eltern und Lehrern Gelegenheit gegeben, sich umfassend zu informieren. Der VDR begrüßt diese Initiative und bemüht sich um möglichst häufige Beteiligung.

Weiterhin hat der VDR zwölf berufskundliche Informationsveranstaltungen mit Berufsberatern und Lehrern sowie über zwanzig berufskundliche Vortragsreihen vor Schülern, Eltern und Lehrern in verschiedenen Städten der Bundesrepublik abgehalten. Insgesamt konnten bei allen Veranstaltungen rund 92.000 Besucher gezählt werden. Eine weitere berufskundliche Informationsgebung erfolgt durch Verbreitung der ständig aktualisierten Broschüren des VDR „Berufe an Bord“, die auch in den Dokumentationen der Berufsinformationszentren der Arbeitsämter enthalten sind. Über das Internet haben Interessenten seit diesem Jahr ebenfalls die Möglichkeit des berufskundlichen Informationsabrufes. Dadurch erfährt der VDR eine auffallende Resonanz von

Anfragen. Neben dem Einsatz seiner umfangreichen Ausstellungen wird der VDR in der berufskundlichen Arbeit zukünftig seine Mitarbeiter mit modernster Informationstechnik und entsprechender, neu zu erstellender Software ausstatten, die mit den Einrichtungen der Bundesanstalt kompatibel sind.

Beim VDR gehen täglich schriftliche und telefonische Anfragen ein. Viele Jugendliche, die vor der Berufswahlentscheidung stehen, kommen - gelegentlich auch gemeinsam mit ihren Eltern - in den VDR, um sich beraten zu lassen. Der VDR empfiehlt allen an einem Schifffahrtsberuf Interessierten, sich frühzeitig an die zuständige zentrale Beratungs- und Ausbildungsvermittlungsstelle des Arbeitsamts Hamburg zu wenden. Gleiches sollte durch die Reedereien für ein rechtzeitiges Angebot an Ausbildungsstellen erfolgen.

Die vom VDR seit vielen Jahren organisierten Berufspraktika auf Seeschiffen für Schüler, die sich für seemännische Berufe interessieren, nehmen auch weiterhin einen hohen Stellenwert ein. Im Jahre 2000 haben 54 Jugendliche während der Sommermonate am Schiffspraktikum teilgenommen. Die Praktika werden mit Schülern durchgeführt, deren potentielle Eignung für die spätere Ergreifung des Seemannsberufes vorher geprüft wird. Sie dienen der sorgfältigen Berufswahlentscheidung der Schüler. Die Praktika werden anschließend ausgewertet. Seit Bestehen des Schiffspraktikums haben sich im Durchschnitt etwa drei Viertel aller Teilnehmer anschließend für den Seemannsberuf entschieden. Viele Reedereien besetzen Ausbildungsplätze bevorzugt mit ehemaligen Schiffspraktikanten. Sie greifen damit auf motivierte Berufsanfänger zurück, die frühzeitig einen praxisorientierten Einblick in den Seemannsberuf erlangt haben. Die Ausbildung dieses ausgewählten Personenkreises minimiert das Risiko der vorzeitigen Berufsaufgabe für den Auszubildenden und den Reeder gleichermaßen.

Kaufmännische Ausbildung in Reedereibetrieben: Günstige Perspektiven

Die Ausbildung von Jugendlichen ist von zentraler Bedeutung für die Zukunftsfähigkeit unserer Gesellschaft. Im Bündnis für Arbeit, Ausbildung und Wettbewerbsfähigkeit wurde deshalb im Konsens vereinbart, daß jeder junge Mensch, der kann und will, ausgebildet werden soll. Die Effizienz des Dualen Systems wird damit auf einen anspruchsvollen Prüfstand gestellt. Andererseits fehlt es einigen vergleichsweise unattraktiven Branchen bereits seit Jahren an ausreichend qualifiziertem Nachwuchs. Dies gilt zwar noch nicht im gleichen Maße für die Ausbildungsberufe in der Transportwirtschaft, doch deutet sich auch hier ein Trendwandel an. Nicht nur die Bewerberzahl ist im Vergleich zu den vergangenen Jahren abgesunken, sondern auch die Qualität der Bewerber läßt zunehmend zu wünschen übrig. Diese Entwicklung trifft die Seeschiffahrtsunternehmen in einer Situation, in der sie feststellen müssen, daß in den vergangenen Jahren insgesamt offensichtlich zu wenig junge Menschen für die kaufmännischen Betriebe ausgebildet wurden und mehr junge Leute als erwartet die Unternehmen verlassen und ein Studium begonnen haben. Insofern stoßen qualifiziert ausgebildete junge Schiffskaufleute schon

heute auf ein breites Stellenangebot und die Unternehmen sehen sich gehalten, ihre Ausbildungsaktivitäten weiter zu intensivieren. Eine kaufmännische Ausbildung im Bereich der Seeverkehrswirtschaft birgt damit günstige berufliche Perspektiven.

Unternehmen und berufsbildende Schulen sind derzeit darum bemüht, die kaufmännische Berufsausbildung in der Seeverkehrswirtschaft noch attraktiver zu gestalten. So wurden unlängst zwischen den Lernortpartnern neue Lerninhalte für Schiffskaufleute vereinbart. Es ist beabsichtigt, die bisher nur für Hamburg gültige Vereinbarung auch auf die Berufsschulen in den übrigen Bundesländern zu übertragen.

Darüber hinaus hat der VDR im Einvernehmen mit dem Zentralverband Deutscher Schiffsmakler am 24. Oktober 2000 beschlossen, das seit 1979 unverändert bestehende Berufsbild „Schiffskaufmann/-kauffrau“ neu zu ordnen. Der diskussionsreife Entwurf eines neu gegliederten Ausbildungsrahmenplanes liegt bereits vor. Die Verbände beabsichtigen, Ende 2000/Anfang 2001 in ein Neuordnungsverfahren des Berufsbildes einzutreten.

Neuordnung der See-Unfalluntersuchung: Seeämter künftig nicht mehr zuständig ?

Das Bundesverkehrsministerium hat einen Gesetzentwurf zur Neuordnung des deutschen See-Unfalluntersuchungsverfahrens vorgelegt. Der Entwurf sieht die Einrichtung einer zentralen Bundesstelle zur Untersuchung von Seeunfällen vor. Die Untersuchung soll sich in einem verwaltungsinternen Verfahren auf die objektiven Unfallursachen konzentrieren. Die bisher damit befaßten Seeämter bleiben zwar bestehen, ihre Zuständigkeit soll jedoch auf die Entziehung von Befähigungszeugnissen beschränkt werden. Im Verfahren soll die Untersuchungsstelle weitreichende

Kompetenzen, Akteneinsicht und das Recht zur Zeugenvernehmung erhalten. Das bisherige zweistufige Verfahren der Seeämter und beim Bundesoberseeamt würde damit entfallen.

Die Einführung des geplanten Systems würde mit der Tradition der See-Unfalluntersuchung in Deutschland brechen. Wie viele andere Beteiligte sieht auch der VDR das neue Verfahren kritisch. Aus seiner Sicht sollte das bewährte zweistufige Verfahren mit seiner **A u f g a b e n t e i l u n g z w i s c h e n**

Untersuchungsstelle und Widerspruchsstelle erhalten bleiben. Die angestrebte Objektivierung der Untersuchung ließe sich auch im Rahmen des geltenden Rechts mit relativ geringen Veränderungen erreichen. Auf

nachdrückliche Kritik stößt die Absicht des Gesetzentwurfs, die Reedereien mit Verfahrenskosten zu belasten und die Rechtsstellung der "designated person" des ISM-Kodex inhaltlich zu verändern. Die

Reform des deutschen Seelotswesens: Neue Tarifvorschläge des Bundes für Lotsgeld und Lotseinkommen

Die bereits seit mehreren Jahren laufende Debatte über die im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Häfen notwendige Neuordnung des Seelotswesens an der deutschen Küste ist in eine neue Phase getreten, nachdem das Bundesverkehrsministerium im Sommer dieses Jahres einen Vorschlag zur Neutarifizierung der Lotsgelder und Lotseinkommen ab 1. Januar 2001 vorgelegt hat. Der Vorschlag beinhaltet einerseits eine moderate Absenkung der Lotsgeldtarife und andererseits eine angemessene Anhebung des tarifierten Lotseinkommens.

Diesem Tarifvorschlag waren zahlreiche Diskussionen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes mit den Küstenländern, Vertretern der Lotsenorganisationen und Wirtschaftsverbänden einschließlich des VDR vorausgegangen. Zusätzlich hatte die Arbeitsgruppe Verkehr der SPD-Bundestagsfraktion eine Anhörung aller Beteiligten durchgeführt. Trotz dieser intensiven Bemühungen war es nicht möglich, ein konsensfähiges Ergebnis zwischen den Seelotsen als Anbieter der Lotsdienstleistungen und der maritimen Wirtschaft als Nachfrager dieser Dienstleistungen zu erzielen. Während die Wirtschaftsverbände eine wesentlich weitgehendere Entlastung bei den Lotsgeldern für richtig hielten, waren die Vorstellungen der Lotsenorganisationen wesentlich auf Erhaltung und Ausweitung der Besitzstände gerichtet. Der vorliegende Tarifierungsvorschlag der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes berücksichtigt die Erkenntnisse, die aus der

Vielzahl von Diskussionen mit den beteiligten Parteien gewonnen werden konnten und betrachtet dies als Kompromißlösung. Die Wirtschaftsverbände haben dazu als Kompromiß Zustimmung signalisiert.

Anlässlich der Ende Juli von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes durchgeführten offiziellen Anhörung der Küstenländer und der Bundeslotsenkammer haben die Seelotsenorganisationen den Tarifvorschlag des Bundes als ein für sie „nicht akzeptables Ergebnis“ bezeichnet. Gleichzeitig wurde öffentlich angekündigt, dieses Ergebnis nicht „kampfflos“ zu akzeptieren.

Damit wurde der Sachverhalt, um den es geht, in eine unangemessene Dimension gehoben, die den Bund zwingt, die Lotsenorganisationen auf die Einhaltung ihrer rechtlichen Verpflichtungen hinzuweisen. Aus gesetzlicher Lotsenannahmepflicht und rechtlichen Monopolen folgen Verhaltenspflichten der Lotsen. „Arbeitskämpfe“ sind hier nicht vorgesehen. Wer Tarifforderungen mit „Kämpfen“ durchsetzen will, liefert die Argumente für eine Änderung des Systems. Tarifkämpfe gehören auf Wettbewerbsmärkte. Von Wettbewerbsmärkten aber wollen die Lotsenorganisationen nichts wissen. Hier wird man sich entscheiden müssen. Wer nach „Kämpfen“ ruft, beseitigt die Grundlagen des bisherigen Systems.

Wenige Vorschläge des Bundes sind intensiver vorbereitet und beraten worden als der Vorschlag zur Neutarifizierung der Lotsgelder. Weitere Erkenntnisse in der Sache

Abkürzungsverzeichnis

Art.	Artikel
BIMCO	The Baltic and International Maritime Council
BRZ	Bruttoreaumzahl
CMI	Comité Maritime International
CO ₂	Kohlendioxyd
ECSA	European Community Shipowners' Associations
EG	Europäische Gemeinschaften
EU	Europäische Union
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FlaggRG	Flaggenrechtsgesetz
GIS	German International Ship Register
HTV-See	Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt
ICS	International Chamber of Shipping
ILO	International Labour Organisation
IMDG-Kodex	International Maritime Dangerous Goods-Code
IMO	International Maritime Organization
ISF	International Shipping Federation
ISM-Kodex	International Safety Management Code
ISU	International Salvage Union
ITF	International Transport Workers' Federation
IUMI	International Union of Marine Insurers
Kapitäns-HTV	Vereinbarung über die Bezüge der Kapitäne in der deutschen Seeschifffahrt
Kapitäns-MTV	Vereinbarung über Anstellungsbedingungen für Kapitäne in der deutschen Seeschifffahrt
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
Mio.	Millionen
MSC	Maritime Safety Committee
NOA	Nautischer Offiziersassistent
OECD	Organisation for Economic Co-Operation and Development
P&I-Club	Protection and Indemnity Club
Ro-Ro-Schiff	Roll-on/Roll-off-Schiff
SBTA	Schiffsbetriebstechnischer Assistent
SCOPIIC	Special Compensation P&I Clause
SOLAS	International Convention on Safety of Life at Sea
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
TBT	Tributylzinn
tdw	tonnage deadweight/tons deadweight
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
VDR	Verband Deutscher Reeder
WTO	World Trade Organisation