

Verband Deutscher Reeder

Seeschifffahrt 2001

Bericht des Präsidiums
anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung
in Hamburg am 6. Dezember 2001

Inhaltsverzeichnis

Das Schifffahrtsjahr 2001	
Überblick: Gespaltene Konjunkturverläufe	3
Seeschifffahrt im globalen Umfeld	
Weltwirtschaftliche Entwicklung: Einbruch im globalen Warenaustausch. Terroranschläge verstärken Konjunkturabschwung	5
Welthandelsflotte: Mäßiger Zuwachs	6
Weltschiffbau: Auftragsbestand weiterhin auf hohem Niveau	7
Entwicklungen auf Schifffahrtsmärkten	9
Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik	
Welthandelsorganisation: China wird Mitglied. Doha-Konferenz soll Weichen stellen	16
OECD-Schifffahrtsausschuß: OECD will Diskussion über Wettbewerbsrecht und Linienschifffahrt wiederholen	16
Maritime Wettbewerbspolitik: Unsicherheit in Europa, Beständigkeit in den USA	17
Internationale Schifffbaupolitik: Wettbewerbsmärkte erhalten	18
Zwischenstaatliche Schifffahrtsbeziehungen: Neue Abkommen	19
Internationale Rechtsentwicklungen	
Haftungsrecht: Verschärfung der seerechtlichen Haftung	20
Seefrachtrecht und multimodaler Transport: Neues Internationales Übereinkommen in Vorbereitung	21
ILO: Anhebung der Mindeststeuer. Joint Maritime Commission schlägt neues Normensetzungsverfahren vor	22
IMO/ILO Arbeitsgruppe: Haftung für Reederfürsorge und zurückgelassene Seeleute	22
Der "Erika"-Unfall: Nachwirkungen auch in 2001	23
Schädliche Antifoulingssysteme: Neue IMO-Konvention verabschiedet	25
Nothäfen: Neuer IMO-Arbeitsschwerpunkt	26
Abwracken von Seeschiffen: Schifffahrt legt Verhaltenskodex vor	26
Fahrgastschiffssicherheit: Künftige Generation großer Fahrgastschiffe im Blickpunkt	27
Bewaffnete Überfälle auf Schiffe: Keine Aussicht auf Entspannung	28
Blinde Passagiere: Internationale Vereinbarung steht noch aus	28
Rettung von Schiffbrüchigen: Der Fall "Tampa"	29
Schifffahrtsentwicklungen in Europa	
Europäische Kommission: Maßnahmenpakete in der Folge des "Erika"-Unfalls	30
Häfen und maritime Infrastruktur: Marktzugang für Hafendienste im Umbruch	31
Weißbuch zur EU-Verkehrspolitik: Kommission legt Aktionsprogramm vor	33
EU-Schifffahrtsabkommen: Neuland für Brüssel	33
Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland	
Tonnage- und Investitionsentwicklung: Verbesserte Standortbedingungen zeigen weiterhin Wirkung	35
Schifffahrtsförderungspolitik: Neue Initiativen der Bundesregierung	38
Tarifpolitische Lage: Heueranhebung und neue Tarifstrukturen	41
Neues EU- und ILO-Arbeitszeitrecht: Umsetzung in deutsches Recht wird vollzogen	42
Schiffsbesetzung: Stabilisationsfaktor für Beschäftigung und Ausbildung	43
Bordpersonal und seemännischer Arbeitsmarkt: Differenzierte Entwicklung	44
Internationale und nationale Nachwuchsentwicklung: Wachsende Engpässe beim Führungspersonal	45
Seemännische Berufsausbildung: Ausbildung verstärken	47
Berufsaufklärung und Nachwuchsgewinnung: Verstärkte Aktivitäten	48
Schifffahrtskaufmännische Ausbildung: Neuordnung des Berufsbildes kommt voran	49
Neues Signaturrecht: Elektronische Konnossemente möglich	49
Bergungsrecht: Bergungsübereinkommen von 1989 ratifiziert	49
Seeunfalluntersuchung: Gesetzentwurf weiter umstritten	50
Reform des Seelotswesens: Lotsgeldtarifizierung verfehlt ihr Ziel	50
"From Road to Sea": Short Sea Shipping Promotion Center aktiv	51
Wattenmeer: Ausweisung als "Besonders empfindliches Seegebiet"	52
Off-Shore Windenergie: Problem für die Schiffssicherheit	53
Abkürzungsverzeichnis	54

Das Schifffahrtsjahr 2001

Überblick: Gespaltene Konjunkturverläufe

Die Seeschifffahrt blickt am Ende des Jahres 2001 nach einem überwiegend sehr guten Vorjahr auf ein Jahr mit gespaltenen Konjunkturverläufen zurück. Nach noch positiven Tendenzen in der ersten Jahreshälfte hat sich das wirtschaftliche Umfeld in der zweiten Jahreshälfte deutlich verschlechtert. Der Blick nach vorn birgt für viele Marktteilnehmer eher trübe Aussichten. Eine rasche Erholung der Märkte erscheint mehr als fraglich. Die Hoffnung richtet sich auf ein erneutes Anspringen der Konjunkturlokomotive der Volkswirtschaft der USA. Die nach den Attentaten in New York und Washington beschleunigten geldpolitischen Lockerungen und die Ankündigung fiskalischer Konjunkturimpulse in den USA werden die konjunkturelle Entwicklung in dieser Volkswirtschaft stützen, voraussichtlich aber allein noch nicht zu einem schnellen und durchgreifenden Aufschwung führen. Die Unsicherheit in der Beurteilung der Marktentwicklung ist nach den Anschlägen in den USA und den sich anschließenden kriegerischen Entwicklungen hoch. Viele Marktbeobachter rechnen mit einer Rückkehr der außenwirtschaftlichen Dynamik erst auf mittlere Sicht.

In der ersten Jahreshälfte verlief die Mengenkonzunktur auf den meisten Märkten noch positiv. Es waren aber schon deutliche Anzeichen für einen Einbruch der Wachstumsraten des Welthandels erkennbar. Die für den Welthandel bedeutenden Wirtschaftsentwicklungen in den USA mußten schon zur Jahresmitte Einbußen hinnehmen. Dementsprechend trübten sich auch für viele andere Volkswirtschaften die Wachstumsaussichten ein. Vor allem in der zweiten Jahreshälfte schlugen sich diese dämpfenden Entwicklungen auf nahezu allen wichtigen Frachtenmärkten der Seeschifffahrt nieder. Auch die Wachstumsraten des weltweiten

Containertransportes verringerten sich deutlich.

Entsprechend negativ verliefen die Ratenentwicklungen auf den Märkten der Linienfahrt. Unterschiedliche Formen von Kapazitätsreduzierungen wurden im Rahmen der Allianzen der Linienreedereien diskutiert und umgesetzt. Korrespondierend verfielen die Raten auf den für deutsche Reedereien wichtigen Chartermärkten für Containerschiffe.

Die Mehrzahl der vercharterten Schiffe erfüllt noch Verträge aus der Zeit festerer Preisgestaltungen. Teilweise liegen den Charterverträgen Langzeitchartern zu Grunde. Die Erwartung ist darauf gerichtet, daß diese Verträge die depressiven Marktentwicklungen überstehen und Bonität und Vertragstreue der Charterer nicht ins Wanken gerät. Schiffe mit auslaufenden Charters und Neubauten ohne längerfristige Beschäftigungsverträge werden schon kurzfristig vor ernstern Ertragsproblemen stehen.

Tiefe und Dauer dieser depressiven Entwicklungen auf den Schifffahrtsmärkten hängt nicht nur von der schnellen Erholung des Welthandels ab, sondern auch von der Frage, wie schnell die sich aufbauenden Überkapazitäten auf den Chartermärkten von positiven Entwicklungen auf den Güterauschmärkten aufgenommen werden können. Angesichts hoher Neubauablieferungen in diesem und im kommenden Jahr gehen Marktbeobachter von einer länger als ein Jahr dauernden Talsohle aus.

Eine der hieraus folgenden Konsequenzen bei den Reedereien ist wiederum ein striktes Kostenmanagement. Dies ist um so wichtiger, als die internationalen Versicherungsmärkte nach

den Anschlägen in den USA auf breiter Front mit Prämien erhöhungen reagiert haben und die Diskussion über den künftigen Deckungsrahmen auf den Rückversicherungsmärkten eher auf weiteren Preisdruck hindeutet. Die Erhöhung der Versicherungssteuern in Deutschland wirkt vor diesem Hintergrund zusätzlich kostentreibend. Die Preisstabilität auf den Bunkermärkten und die Zinssenkungspolitik der Zentralbanken allein können Ertragsrückgänge nicht auffangen.

Vor diesem Hintergrund verschärft sich wiederum der Ausflaggingstrend. Dieses wiederum kann Beschäftigungsprobleme auf dem seemännischen Arbeitsmarkt auslösen, weil die Schiffe unter deutscher Flagge unverändert den wesentlichsten Teil des Beschäftigungsmarktes für deutsche Seeleute stellen.

Der VDR hat deshalb immer wieder im politischen Raum darauf gedrängt, daß die deutsche Schifffahrtspolitik den Vorgaben der Europäischen Kommission folgen möge, die 1997 in ihren Leitlinien für Schifffahrtshilfen der Mitgliedstaaten vorgegeben hatte, die Lohnnebenkosten europäischer Seeleute auf Schiffen unter europäischen Flaggen durch Maßnahmen der Mitgliedstaaten bis auf Null zu senken. Damit sollten die europäischen seemännischen Arbeitsmärkte stabilisiert und gleichzeitig Schiffe unter europäischen Flaggen auf Welt-

märkten wettbewerbsfähig eingesetzt werden können. Alle anderen Schifffahrtsnationen in Europa sind diesen Vorgaben mit unterschiedlichen Methoden gefolgt. Die deutsche Politik hängt auf diesem Feld noch hinterher.

Im Zusammenhang mit den vom Bundeskanzler einberufenen zwei nationalen maritimen Konferenzen in den Jahren 2000 und 2001 hat der Bundesverkehrsminister mit den Sozialpartnern in der Seeschifffahrt und den Küstenländern ein "Maritimes Bündnis" ins Leben gerufen, in dessen Rahmen sich die Bündnispartner auf Ziele und Methoden zur Schifffahrtsförderung verständigt haben. Ein erster wichtiger Schritt in die gemeinsam angestrebte Richtung ist die Bereitschaft der Bundesregierung, im Bundeshaushalt öffentliche Mittel zur Senkung der Lohnnebenkosten auf Schiffen unter deutscher Flagge zur Verfügung zu stellen. Zugleich sind die Mittel zur Förderung von Ausbildungsplätzen gemeinsam mit Finanzmitteln aus dem Haushalt des VDR aufgestockt worden. Das finanzielle Gesamtvolumen für diese Maßnahmen bleibt zwar noch deutlich hinter den Maßnahmen der europäischen Nachbarstaaten zurück, ist aber als wichtige politische Weichenstellung vom VDR nachdrücklich begrüßt worden. Wichtig erscheint, daß nunmehr unverzüglich die notwendigen weiteren strukturellen Reformen ergriffen und umgesetzt werden.

Seeschifffahrt im globalen Umfeld

Weltwirtschaftliche Entwicklung: Einbruch im globalen Warenaustausch. Terroranschläge verstärken Konjunkturabschwung

Einen drastischen Einbruch bei der Wachstumsrate des Welthandels erwartet die Welthandelsorganisation (World Trade Organisation - WTO) in einer Studie für das laufende Jahr. Nach dem Rekordjahr 2000, in dem der Warenumsatz weltweit um 12 vom Hundert gewachsen war, sinkt die Wachstumsrate im Jahre 2001 auf nur noch 2 vom Hundert. Ursprünglich war die WTO von einem Wachstum um 7 vom Hundert ausgegangen.

In diese Phase abwärts gerichteter Konjunktur wurde die Weltwirtschaft zusätzlich durch die Terroranschläge vom 11. September 2001 erschüttert. Die "Arbeitsgemeinschaft deutscher wirtschaftswissenschaftlicher Forschungsinstitute e.V." weist in ihrem Ende Oktober vorgelegten Herbstgutachten "Die Lage der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft im Herbst 2001" darauf hin, daß die Wirtschaft der USA und der übrigen Welt von den Terroranschlägen "in einer Phase ausgeprägter konjunktureller Schwäche" getroffen wurde. Es sei deshalb von besonderer Bedeutung für die weltwirtschaftliche Entwicklung, wie rasch sich die USA als die größte Volkswirtschaft der Welt von dem Schock erholen werde. Es sei schwer zu beurteilen, wie stark und wie lange dieses Ereignis das Verhalten der Konsumenten und Investoren verändert und wie rasch es der Wirtschaftspolitik gelingt, dem entgegenzuwirken.

Bereits vor den Anschlägen hatte sich die konjunkturelle Abkühlung verstärkt. Sie hatte Mitte letzten Jahres begonnen und auf immer mehr Länder übergegriffen. Die Institute weisen darauf hin, daß sich die Absatz- und Ertragsprognosen der Unternehmen unter dem

Einfluß der in vielen Ländern erfolgten Straffung der Geldpolitik und wegen der dämpfenden Wirkung der hohen Ölpreise verschlechtert haben. Verstärkt wurde der Abschwung durch den Einbruch im Informationstechnologie-Sektor. Es habe zwar vor den Anschlägen erste Anzeichen dafür gegeben, daß die Konjunktur sich anschickte, die Talsohle zu durchschreiten, eine Erholung sei aber noch nicht erkennbar gewesen.

Ganz ohne Hoffnung ist das Herbstgutachten dennoch nicht: Unter der Voraussetzung, daß es nicht zu weiteren massiven Anschlägen, zu einer Ausweitung des Konflikts sowie zu einer Beeinträchtigung der Ölversorgung kommt, erwarten die Institute ab dem ersten Halbjahr 2002 eine weltweite Erholung, die auch dem Welthandel Schwung verleihen wird. Sie begründen ihre Beurteilung damit, daß in den Industrieländern der wirtschaftliche Kurs bereits einige Zeit vor den Anschlägen expansiv ausgerichtet war und danach weitere stimulierende Maßnahmen ergriffen worden sind. Nach ihrer Einschätzung wird die rezessive Phase in den USA Anfang nächsten Jahres überwunden und die Konjunktur sich im weiteren Jahresverlauf deutlich erholen. In Japan sei die Produktion in der ersten Jahreshälfte spürbar gesunken, mit einem Wiederanstieg sei erst in der zweiten Hälfte des nächsten Jahres zu rechnen. Im Euroraum habe sich die Konjunktur seit dem Frühjahr deutlich abgekühlt. Erst im Verlauf des nächsten Jahres wird erwartet, daß die Auftriebskräfte allmählich die Oberhand gewinnen, wobei Ausfuhr und Inlandsnachfrage an Schwung gewinnen sollten.

Welthandelsflotte: Mäßiger Zuwachs

Zwischen Mitte 2000 und Mitte 2001 sind weltweit Schiffsneubauten mit einer Gesamttragfähigkeit von 46,4 Mio. tons deadweight (tdw) in Fahrt gesetzt worden (Vorjahreszeitraum: 42,1 Mio. tdw). Diesen Zugängen stehen Abgänge durch Verschrottungen von 15,6 Mio. tdw und Totalverluste von ca. 1,4 Mio. tdw gegenüber. Nach Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, folgt daraus ein Zuwachs der Welthandelstonnage um 3,9 vom Hundert auf 797,1 Mio. tdw.

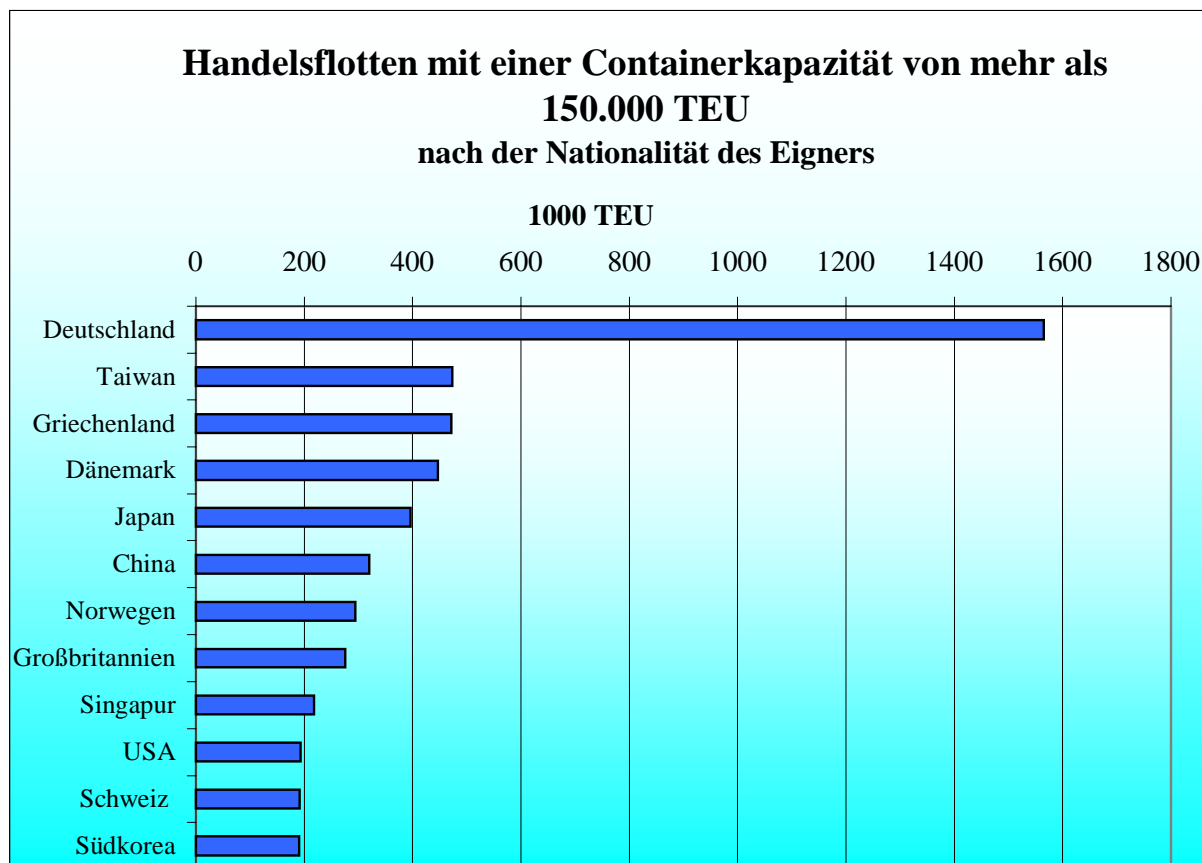
Die Öltankertonnage wurde gegenüber Mitte 2000 um 12 Mio. tdw vergrößert; sie hält mit 38,6 vom Hundert (Vorjahr: 38,5 vom Hundert) wie bislang den größten Anteil an der in Tragfähigkeit gemessenen Welthandelstonnage. Um 12,6 Mio. tdw zugenommen hat die in der trockenen Massengutfahrt eingesetzte Tonnage. Zusammen mit der um 0,7 Mio. tdw reduzierten Flotte der Erz-/Ölfrachter beträgt ihr Anteil 36,0 vom Hundert (Vorjahr: 35,8 vom Hundert). Eine Zunahme von 6,5 Mio. tdw verzeichnete die Tonnage der Containerschiffe; sie erhöhte damit ihren Flottenanteil auf 9,0 vom Hundert (Vorjahr: 8,5 vom Hundert). Der Flottenanteil der konventionellen Stückgutfrachter und Ro/Ro-Schiffe hat von 13,0 vom Hundert auf 12,3 vom Hundert abgenommen. 35 vom Hundert der Öltankertonnage und 45 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 22,2 vom Hundert (Vorjahr: 21,2 vom Hundert) die erste Position vor Liberia mit 12,0 vom Hundert (Vorjahr: 10,1 vom Hundert) weiter ausgebaut. Mit Abstand folgt an dritter Stelle die griechische Flagge, die mit einem Tonnageanteil von 5,9 vom Hundert (Vorjahr: 5, vom Hundert) wieder vor die Flaggen der Bahamas (ebenfalls 5,9 vom Hundert) und Maltas (5,8 vom Hundert) rückte. Zypern mit 4,5 vom Hundert, Norwegen mit

4,1 vom Hundert und Singapur mit 4,0 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 24. Position (Vorjahr: 23.).

Unter den sechs führenden Flaggen der Welthandelsflotte befinden sich somit fünf Staaten mit sogenannten "offenen" Schiffsregistern. Mehr als die Hälfte (54,5 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 18,5 vom Hundert vor japanischen Schiffahrtsunternehmen mit 12,7 vom Hundert. Norwegische Reeder mit 7,5 vom Hundert und in den USA ansässige Gesellschaften mit 5,4 vom Hundert halten die Plätze drei und vier. Es folgen die statistisch getrennt ausgewiesenen Reedereien in China mit 5,2 vom Hundert und Hongkong mit 4,6 vom Hundert. Deutsche Reedereien nehmen in dieser Statistik mit 4,2 vom Hundert der Welthandelstonnage den siebten Rang unter den führenden Handelsflotten ein. Nach dieser Statistik werden von Reedereien aus den EU-Mitgliedstaaten 34,8 vom Hundert, vom Europäischen Wirtschaftsraum aus 42,7 vom Hundert der Welthandelsflotte kontrolliert. Wird auf Schiffstypen abgestellt, verändert sich die Rangfolge erneut: Bei den Containerschiffen belegen deutsche Reedereien mit großem Vorsprung vor taiwanesischen, griechischen und dänischen Reedereien weltweit den ersten Platz, nach der Flaggenführung dagegen liegt Deutschland bei diesen Schiffen hinter Panama und Liberia an der dritten Position.



Weltschiffbau: Auftragsbestand weiterhin auf hohem Niveau

Der Weltauftragsbestand hat sich zwischen Mitte 2000 und Mitte 2001 um die Brutto-raumzahl (BRZ) von 8,4 Mio. und um die Tragfähigkeit von 9,8 Mio. tdw auf 74,2 Mio. BRZ und 104,2 Mio. tdw vergrößert und den höchsten Stand seit 1976 erreicht. Die Neubauaufträge, an denen Massengutschiffe für Trockenladungen mit 7,1 Mio. BRZ bzw. 12,5 Mio. tdw, Öltanker mit 11,9 Mio. BRZ bzw. 22,0 Mio. tdw und Containerschiffe mit 9,3 Mio. BRZ bzw. 10,5 Mio. tdw beteiligt waren, übertrafen somit erheblich das Tonnagevolumen der im selben Zeitraum fertiggestellten Schiffe. Die Öltankertonnage nahm zur Jahresmitte 2001 31 vom Hundert, die Massengutschiffstonnage 19 vom Hundert und die Containerschiffstonnage 22 vom Hundert des Gesamtvolumens ein. Nach Angaben von Lloyd's Register befanden sich 441 Containerschiffe (Vorjahr: 327) mit einer Kapazität von insgesamt 1.446.000 Twenty Foot Equivalent

Units (TEU) in Bau und Auftrag (Vorjahr: 1.106.000 TEU), darunter 137 Schiffe mit einer Kapazität zwischen jeweils 2.000 und 4.000 TEU und 172 Schiffe mit über 4.000 TEU.

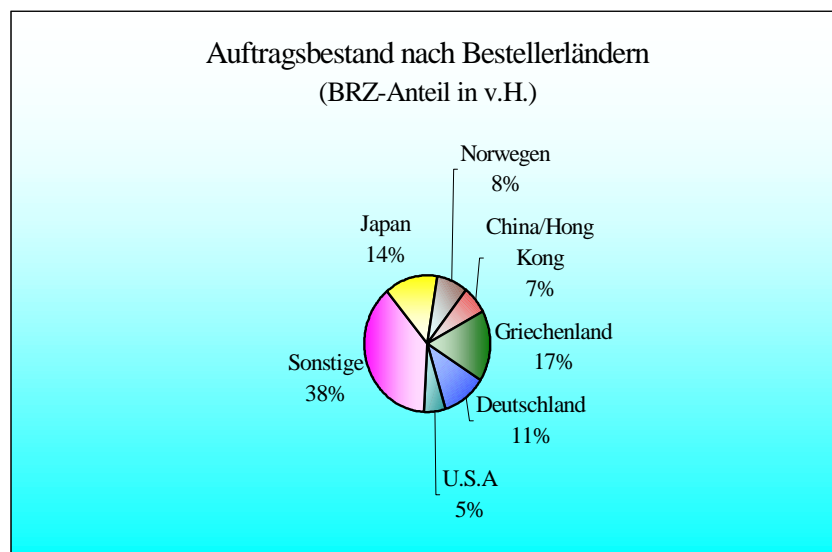
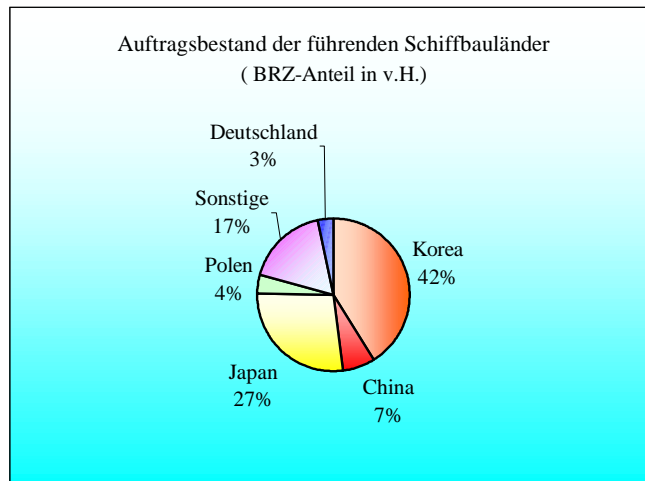
Von den 40,8 Mio. BRZ umfassenden Neubaufträgen des Berichtsjahres profitierten insbesondere japanische und koreanische Werften. Allein 37,1 vom Hundert der Neubautonnage wurden in Japan, weitere 36,1 vom Hundert in Süd-Korea geordert. Mit weitem Abstand folgen chinesische, deutsche und polnische Werften, die 5,5 vom Hundert, 3,9 vom Hundert und 3,8 vom Hundert der weltweiten Neubaufträge 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 drei Jahren Japan in der führenden Position abgelöst und den Vorsprung kräftig ausgebaut. Mit 30,9 Mio. BRZ hält Korea 41,1 vom Hundert (Vorjahr: 43,0 vom Hundert) des Weltauftragsbestandes vor Japan mit 20,4 Mio. BRZ entsprechend 27,2 vom Hundert (Vorjahr: 26,1 vom Hundert). Unverändert an dritter Position bleibt China mit 7,0 Prozent (Vorjahr: 7,7 vom Hundert). Deutschland folgt an vierter Stelle mit 2,6 Mio. BRZ entsprechend 3,5 vom Hundert (Vorjahr: 2,2 Mio. BRZ, 3,3 vom Hundert). Unter den weiteren Schiffbauländern verfügen Polen, Italien, Kroatien, Taiwan und die Vereinigten Staaten 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 8,6

Mio. BRZ einen Anteil von 11,5 vom Hundert (Vorjahr: 11,2 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 (mit Schwerpunkt bei den Massengutschiffen) zur Jahresmitte 2001 mit 12,6 Mio. BRZ, das sind 16,7 vom Hundert des Weltauftragsbestandes, die führende Rolle zu. Die zweite Position nehmen deutsche Schiffahrtsgesellschaften (mit Schwerpunkt bei den Containerschiffen) mit einem Auftragsvolumen von 8,6 Mio. BRZ entsprechend 11,4 vom Hundert ein. Weitere bedeutende Auftraggeber sind Reedereien aus Japan - 7,0 Mio. BRZ - und Norwegen - 5,4 Mio. BRZ -.



Entwicklungen auf Schiffahrtsmärkten

Das Jahr 2001 ist gekennzeichnet von einer mit rund 3 bis 4 vom Hundert deutlich verringerten Wachstumsrate der weltweiten Containertransporte. Hintergrund hierfür ist eine insgesamt eher ungewisse Entwicklung der Weltwirtschaft mit teilweise rezessiven Tendenzen in einigen Ländern. Auf den kapazitätsbestimmenden Abschnitten der großen Ost-West-Routen liegt das Wachstum unter der allgemeinen Steigerungsrate. Auffallend ist hier besonders die rückläufige Entwicklung bei den aus Nordamerika ausgehenden Transporten. Für das kommende Jahr wird eine geringfügige Verbesserung der Wachstumsraten erwartet.

Das relativ geringe Wachstum des Transportvolumens geht einher mit einer erheblichen Erhöhung der Transportkapazität, so daß der Kapazitätsüberhang 2001 wieder ansteigt. Diese Entwicklung führt zu einer teilweise deutlichen Reduzierung der Raten.

Durch die forcierte Nutzung des Internets und durch die weitere Optimierung der weltweit vernetzten Informationstechnologie-Infrastruktur sind weitere Produktivitätsfortschritte zu erwarten. Aufgrund der Kooperation bei der Steuerung und Nutzung von Schiffskapazitäten werden im Rahmen von Konsortien weiterhin Effizienzsteigerungen möglich sein. Die Indienststellung größerer Schiffe ermöglicht eine weitere Ermäßigung der je transportierter Containereinheit anfallenden Schiffssystemkosten.

2001 stellt sich die Ertragslage in der Containerlinienschifffahrt etwas schlechter als im sehr guten Vorjahr dar. Neben den positiven Ergebnismwirkungen der gestiegenen Transportmengen und des günstigeren Bunkerpreises hatte auch der relativ starke US-Dollar einen positiven Einfluß auf das Ergebnis. Diese positiven Effekte wurden allerdings durch eine sehr ungünstige Entwicklung bei den Raten mehr als kompensiert.

Trotz der teilweise recht ungewissen Perspektiven für die Entwicklung der Weltkonjunktur rechnen Marktteilnehmer für 2002 mit einem wieder leicht anziehenden Wachstum des Con-

tainertransportvolumens. Dennoch werden die Märkte den hohen Zulauf an zusätzlicher Angebotskapazität nicht auffangen können. Auch der Bunkerpreis und der Außenwert des US-Dollars werden das Ergebnis erheblich beeinflussen. Angesichts der Unsicherheiten nach den Terroranschlägen in Amerika und ihren weltweiten Konsequenzen ist ihre Entwicklung jedoch nur schwer zu prognostizieren.

Fahrtgebiet Europa - Nordamerika

Im Jahr 2001 stagnierten die von Europa ausgehenden Exporte, während die Transporte von Nordamerika nach Europa um rund 4 vom Hundert gesunken sind. Für 2002 wird mit leicht positivem Wachstum gerechnet. Die Ertragsituation ist gekennzeichnet durch die Unpaarigkeit des Verkehrs sowie durch starke Kapazitätswachse. Auch im Jahre 2002 wird eine ähnliche Entwicklung zu verzeichnen sein.

Fahrtgebiet Europa - Karibik

Das Marktvolumen wird nach vorsichtigen Einschätzungen und unter der Voraussetzung, daß aus der weltweiten Abschwächung des Wirtschaftswachstums keine weiteren negativen Einflüsse resultieren, leicht über dem letztjährigen Volumen liegen.

Fahrtgebiet Europa - Südamerika Ostküste

Die Volkswirtschaften der Länder Lateinamerikas sind beeinflußt durch die schwere Finanz- und Wirtschaftskrise in Argentinien sowie die Konjunkturschwäche und Energiekrise in Brasilien. Verbunden mit einer insgesamt schwächeren Weltwirtschaft geht das Marktvolumen im Importbereich zurück, während für den Export, aufgrund der Abwertung der brasilianischen Währung, ein geringes Wachstum erwartet wird.

Fahrtgebiet

Europa - Südamerika Westküste

Die Import- und Exportmärkte werden 2001 voraussichtlich das Vorjahresniveau erreichen. Die Volkswirtschaften in Chile und Peru scheinen weiterhin stabil, während sich in Ecuador und Kolumbien die Märkte aufgrund der politischen und sozialen Lage noch negativ entwickeln könnten.

Fahrtgebiet

US Ostküste - Südamerika Ostküste

Im Interamerika-Ostküstenverkehr werden die Volumina des Vorjahres nicht erreicht werden können. Das südgehende Marktvolumen wird angesichts der wirtschaftlichen Probleme Argentiniens und der Abschwächung des brasilianischen Real rund 6 vom Hundert unter dem Volumen von 2000 bleiben. Der nordgehende Gesamtmarkt stagniert durch die Abschwächung der Konjunktur in den USA auf dem Niveau des Vorjahres.

Fahrtgebiet

US Ostküste - Südamerika Westküste

Gegenüber 2000 wird mit einem rückläufigen südgehenden Marktvolumen gerechnet, nachdem aufgrund der schwachen Konjunktur in den USA die Exporte im ersten Halbjahr stark zurückgegangen sind. Bei den Exporten aus Südamerika ist hingegen ein leichter Zuwachs zu verzeichnen.

Fahrtgebiet

Asien/US Westküste - Südamerika Westküste

Es wird davon ausgegangen, daß der Markt zwischen der US-Westküste und Südamerika stagniert. Nordgehend wird jedoch mit einer leichten Volumensteigerung gerechnet. Der ostgehende Transpazifik-Markt zeigte sich während der Saison schwächer als erwartet.

Fahrtgebiet Transpazifik

Das gute Wachstum des Vorjahres fand 2001 ein abruptes Ende: Die nordamerikanischen Exporte waren im ersten Halbjahr rückläufig, während die Importe aus Asien im gleichen Zeitraum nur leicht anstiegen und es jeweils keine Aussicht auf eine Verbesserung der Si-

tuation im zweiten Halbjahr gibt. Da zugleich die Transportkapazität stark angestiegen ist, gingen die Frachtraten für die amerikanischen Importe um 10 vom Hundert zurück. Trotz einer prognostizierten leichten Mengensteigerung wird wegen nochmals ansteigender Überkapazitäten keine nennenswerte Erholung der Gesamtsituation für 2002 erwartet.

Fahrtgebiet Europa - Fernost

Das starke Wachstum der europäischen Exporte nach Asien hat sich 2001 nicht fortgesetzt, stattdessen kam es zu einer Stagnation der Transportmengen. Fernöstliche Exporte nach Europa verzeichneten eine zwar verringerte, aber weiterhin positive Wachstumsrate. Die starke Ausweitung der Kapazität führte zu einer Verschlechterung der Ratensituation. Für 2002 wird mit leicht steigenden Transportmengen bei angespannter Ratenentwicklung gerechnet.

Fahrtgebiet

Nordamerika - Australien/Neuseeland

Dieser Markt ist weiterhin geprägt von einem gegenüber Austral-Dollar und Neuseeland-Dollar starken US-Dollar, mit der Folge, daß südgehend das Marktvolumen weiterhin schrumpft, nordgehend aber konstant bleibt. Der Eintritt eines Global-Carriers in den Verkehr hat die Konkurrenzsituation verschärft. Nicht zuletzt hierdurch fallen die Frachtraten weiter.

Fahrtgebiet Südliches Afrika

Südafrika wird in den letzten Jahren weniger von einer Wirtschaftskrise als von einer Vertrauenskrise geplagt. Kriminalität, Aids-Epidemie und der Niedergang Simbabwe erschüttern unverändert das Vertrauen in die südafrikanische Wirtschaft. So hat der südafrikanische Rand in den letzten zwei Jahren etwa 40 vom Hundert gegenüber dem US-Dollar verloren.

Mit einem Wachstum des Bruttoinlandsproduktes von etwa 2 vom Hundert im ersten Quartal 2001 im Vergleich zum entsprechen-

den Vorjahresquartal fällt das Wirtschaftswachstum eher bescheiden aus. Ursache hierfür sind unter anderem die unveränderte Zurückhaltung ausländischer Investoren und auch die Neigung südafrikanischer Investoren, vielfach im Ausland zu investieren. Positive Meldungen gibt es vor allem aus dem Automobilsektor. Allerdings werden die positiven Entwicklungen durch Streiks oder die Schwierigkeiten, ausländische Fachkräfte zu beschäftigen, gehemmt.

Im Containerverkehr zwischen Südafrika und Europa haben sich die Ladungsströme im Vergleich zum Vorjahr positiv entwickelt. Hierzu hat insbesondere die Automobilindustrie beigetragen. Die Frachtraten konnten ebenfalls leicht gesteigert werden, so daß in diesem Fahrtgebiet derzeit befriedigende Ergebnisse erzielt werden. Problematisch ist die sinkende Produktivität in den südafrikanischen Häfen, die es fast unmöglich machen, den Fahrplan einzuhalten.

Durch den großen Anteil der Automobilindustrie am Ladungsaufkommen besteht für die Zukunft insofern eine Unsicherheit, als diese Branche unter der derzeit schwachen Weltkonjunktur leidet. Für die Zukunft werden südgehend eher marginale Mengensteigerungen erwartet, während nordgehend Mengenzuwächse im Bereich der Kühlladung möglich erscheinen.

Fahrtgebiet Indischer Ozean - Ostafrika

Die politischen Verhältnisse in Ostafrika und auf Reunion, Mauritius und Madagaskar zeigen sich derzeit stabil. Die Ladungsvolumina zu den Inseln des Indischen Ozeans bewegen sich auf dem Niveau des Vorjahres. Nordgehend ist ein Ladungsrückgang von Madagaskar zu verzeichnen, da der Export von Textilien und Kaffee abnimmt. Die damit einhergehende Steigerung der Unpaarigkeit der Ladungsströme von und zu den Inseln des Indischen Ozeans kann durch zusätzliche nordgehende ostafrikanische Ladung (vor allem Teeladung) kompensiert werden.

Die in diesen Märkten traditionell tätigen Reedereien treffen mit ihren direkten Diensten von

und nach Europa auf verschärften Wettbewerb, weil verstärkt Ladung von den Ost-West-Carriern via Oman oder Südafrika geroutet wird. Diese Entwicklung betrifft vor allem Ostafrika. Dennoch stufen Marktkenner die aktuelle Ergebnissituation noch als befriedigend ein.

Fahrtgebiet Westafrika

Die politischen Verhältnisse in den Ländern Westafrikas haben sich im laufenden Jahr nicht wesentlich verändert. Insbesondere die Elfenbeinküste - ehemals als Musterland bezeichnet - leidet unter großen wirtschaftlichen Problemen, begleitet von ethnischen Auseinandersetzungen zwischen dem christlichen Süden und dem moslemischen Norden. So hat sich auch das Klima zu den Nachbarländern Mali und Burkina Faso weiter verschlechtert. Das Land hat sich von den Auswirkungen des Putsches Ende 1999 bisher nicht wieder erholt.

Auch das für das Fahrtgebiet wichtige Land Nigeria hat innenpolitisch mit Problemen zu kämpfen. Gestiegene Einnahmen aus dem Rohölexport wirken sich jedoch positiv auf den Import aus, der vor allem den Verkehren aus Fernost zugute kommt. Aufgrund der mangelnden Infrastruktur in den Häfen und der Einführung einer vollständigen Zollinspektion für Importladung sowie der schleppenden Zollabfertigung können die Häfen kaum das zusätzliche Ladungsvolumen abfertigen. Dadurch kommt es zu erheblichen Problemen bei der Schiffsabfertigung. Hier scheint sich die Situation aber wieder zu bessern.

Während südgehend die Ladungsmengen auf dem Niveau des Vorjahres verharren, ist nordgehend ein Ladungsrückgang zu verzeichnen, weil insbesondere die Kakaoexporte aus der Elfenbeinküste rückläufig sind. Gleichzeitig wird ein größerer Teil des Kakaos in Bulkpartien verschifft, so daß sich das Ladungsungleichgewicht bei den Containerdiensten weiter verstärkt.

Die Ergebnissituation in diesem Fahrtgebiet wird insgesamt als unbefriedigend bezeichnet.

Weitere notwendige Frachtratenerhöhungen waren aufgrund des intensiven Wettbewerbs und der bestehenden Überkapazitäten nicht in dem gewünschten Umfang durchzusetzen. Für das kommende Jahr wird vor diesem Hintergrund auch keine durchgreifende Änderung der Ergebnisse erwartet.

Mittelmeer - Fahrt

Die Mittelmeerfahrt ist überschattet von der Wirtschaftskrise in der Türkei. Der Wettbewerb mit Fernost-Carriern, die versuchen, südgehende Kapazitäten mit Mittelmeerladung zu füllen, drückt zusätzlich auf die Märkte.

Weltweite Trampfahrt / Chartermarkt

Nachdem sich die Charraterraten seit 1999 erholt hatten, ist seit Mitte 2001 wieder eine deutliche Abschwächung der Raten zu verzeichnen. Diese betrifft insbesondere die mittelgroßen Containerschiffe. Neben der sich allgemein abschwächenden Konjunktur wird diese Entwicklung vor allem durch die hohe Anzahl der neu in Fahrt gesetzten Tonnage beeinflusst, die der Markt nicht absorbieren kann. Auch im Bulkcarriermarkt sind die Charraterraten kräftig gefallen. Die größeren Einheiten sind besonders von dieser Entwicklung betroffen. Auch hier ist die Angebotsausweitung als Hauptursache zu nennen. Eine kurzfristige Erholung der Märkte wird nicht erwartet. Angesichts der deutlich rückläufigen Ratenentwicklung wird eine Zurückhaltung bei der Vergabe weiterer Neubaufträge eine notwendige Folge sein. Ein Rückgang bei der Auslastung der Werftindustrie sollte nicht zu einer spekulativen Platzierung von Neubaufträgen führen, wenn die mittelfristige Erholung der Märkte nicht gefährdet werden soll.

Container-Zeitchartermarkt

Die Ertragslage auf den Container-Zeitchartermärkten hat sich im Jahre 2001 von Monat zu Monat verschlechtert und ist auf einem Niveau angelangt, das vergleichbar ist mit der Zeit um 1998/99. Diese Periode war gekennzeichnet durch die Folgen der Asienkrise und deren rezessive Auswirkungen. Heute jedoch befindet sich die Wirtschaft der

USA und der übrigen Welt in einer Phase ausgeprägter konjunktureller Schwäche, die durch die Terroranschläge vom 11. September 2001 noch verstärkt worden ist. Durch die Anzahl der in den Markt gekommenen Neubauten und der parallel dazu rückläufigen Nachfrage nach Tonnage haben sich die Charraterraten im Verlaufe des Berichtsjahres weiter abgeschwächt.

Bei den Großcontainerschiffen schließen Marktkenner nicht aus, daß mehrere Konsortien und Allianzen sich dazu entscheiden werden, erstmals wieder Schiffe "durch Auflegen" aus dem Markt zu nehmen. Marktkenner beurteilen die mittelfristige Entwicklung der Seefrachtraten pessimistisch. Deshalb erwarten sie, daß der Druck auf die Charraterraten, quer durch alle Schiffsgrößen, weiterhin zunehmen wird.

Containerschiffe bis 250 TEU

Dieser Bereich ist insbesondere für ältere Tonnage extrem schwierig. Beschäftigungen sind teilweise schwer und häufig zu nicht kostendeckenden Raten zu finden.

Containerschiffe 250 bis ca. 1.000 TEU

Dieser Bereich war verhältnismäßig stabil, weil relativ wenig Neubauten in Dienst gestellt worden sind und die Nachfrage nach Schiffen dieser Größenordnung im Kurzstreckenverkehr angehalten hat. Insbesondere jüngere Tonnage wird gesucht. Die Charraterraten befanden sich auf kostendeckendem Niveau.

Containerschiffe 1.000 bis 3.500 TEU

Dieser Marktbereich mit Schwerpunkten bei 1.400, 1.700 und 2.500 TEU ist von zunehmenden Ratenverfall gekennzeichnet, der sich seit Anfang des Jahres verstärkt hat. Ratenrückgänge bei freier Tonnage von bis zu 40 vom Hundert und mehr sind zu beobachten. Ursächlich hierfür sind starke Überkapazitäten sowie stagnierendes Transportaufkommen. Eine Trendwende ist kurzfristig nicht in Sicht.

Massengutfahrt

In den ersten Monaten des Jahres 2001 setzte sich in der Massengutfahrt der positive Trend des Vorjahres fort. Obwohl von vielen Marktbeobachtern auf Grund des massiven Tonnagezugangs eine Abschwächung schon für das erste Quartal vorausgesagt worden war, hielten sich die Märkte bis in den Mai 2001 hinein. Dies ist nicht zuletzt auf die festen Getreidemärkte ex River Plate zurückzuführen. Ab Mai begann sich dann der Zustrom neuer Tonnage in Verbindung mit der weltwirtschaftlichen Abschwächung bemerkbar zu machen. Die Ladungsvolumina konnten mit dem Tonnageangebot nicht Schritt halten. Die Raten fielen gegen Ende des dritten Quartals 2001 auf Tiefstände, die denen des Jahres 1999 vergleichbar sind.

Bulkcarrier von 6000 tdw

Bei diesen kleineren Bulkcarriern ist das Rateniveau auch für ältere abgeschriebene Schiffe nun schon seit Jahren nur knapp auskömmlich und erfordert ein striktes - gerade auch bei den Personalkosten notwendiges - Kostenmanagement. Die allseits gestellte Forderung "from road to sea" hat eine lang erwartete Nachfragebelebung dieser relativ kleinen Tonnage noch nicht verwirklichen können.

Handysize Bulker

Wenn das Jahr 2001 in diesem Markt auch noch recht erfreulich begann, bleibt doch festzustellen, daß der Bereich in der Größenordnung 25.000 bis 35.000 tons, später 45.000 tons, zunehmend unter Druck geriet, so daß gegenwärtig nicht mehr von einer kostendeckenden Erlössituation gesprochen werden kann. Eine Ausnahme bildete zwischenzeitlich jüngere Tonnage dieser Größenordnung, die nun jedoch auch stark unter Druck geraten ist. Marktkenner erwarten bis in das nächste Jahr hinein keine Ratenfestigung.

Panmax Bulker

Als recht erfreulich wird die Erlössituation in der ersten Hälfte des Jahres bezeichnet. In diesem Zeitraum konnten Chartersätze zwischen US\$ 9.500 bis US\$ 11.000 je nach Position erzielt werden. Danach jedoch brach der

Markt stark ein. Dies wurde durch eine zunehmende Anzahl von Neubauten in diesem Segment sowie durch eine sich ausprägende Konjunkturdelle mit sinkender Transportnachfrage ausgelöst. Auch hier wird bis Mitte des kommenden Jahres keine Erholung erwartet.

Breakbulk- und Projektfahrt

In der Breakbulk- und Projektfahrt wächst das Ladungsaufkommen von Monat zu Monat. Dies ist insbesondere auf die Engpässe in der amerikanischen Energiewirtschaft sowie die steigende Nachfrage nach Projektverschiffungen in den Persischen Golf, nach Indien und China zurückzuführen. Die Hauptkunden dieses Marktes gehen in ihren Verschiffungsplanungen für das Jahr 2002 von Zuwächsen zwischen 20 und 60 vom Hundert aus. Die Charraten für größere Multipurpose-Heavy-Lift-Schiffe sind entsprechend stabil und werden nach Ansicht von Marktkennern tendenziell anziehen.

Kühltonnage

Auch das Jahr 2001 brachte keine Wende auf dem konventionellen Kühlschiffmarkt. Es besteht weiterhin das Problem, daß zu viele Schiffe um einen schrumpfenden Markt kämpfen. Saison und Nebensaison verliefen zwar leicht besser als im Vorjahr, es ist aber wiederum nicht zu nennenswerten Verschrottungen von Kühlschiffstonnage gekommen. Allerdings hat es auf Seiten der Kühlschiffsbetreiber erhebliche Konsolidierungen gegeben mit dem Ergebnis, daß es nur noch drei bedeutende Anbieter moderner Kühltonnage gibt.

Tankschifffahrt

Produktentankerfahrt

Die Produktentankerfahrt konnte zunächst ihre gute Verfassung des Vorjahres fortsetzen. Dieser Trend hielt bis in den Sommer hinein an. Dann kam es allerdings zu deutlichen Abschwächungen auf Grund von Nachfrageausfällen, bedingt durch die allgemein schwache wirtschaftliche Entwicklung - insbesondere in Japan und Taiwan. Während sich in der Vergangenheit politische oder militärische Krisen-

situationen meistens belebend auf die Öl- und damit Tankermärkte ausgewirkt haben, wurde durch die tragischen Ereignisse des 11. September 2001 besonders das Produktentankersegment negativ beeinflusst. Die wirtschaftliche Lähmung besonders in den USA sowie die weltweit stark eingeschränkten Flugaktivitäten führten zu extremen Reduzierungen im "sauberen" Bereich.

Chemikalien-Tankschifffahrt

Die Nachfrage nach Seetransportleistungen in der europäischen Chemikalienschifffahrt ist im Vergleich zum Vorjahr weiter leicht angestiegen. Da kaum zusätzliche Tonnage in Dienst gestellt wurde, konnten Ratenerhöhungen durchgesetzt werden, so daß derzeit - bezogen auf das eingesetzte Kapital - erstmals seit Jahren wieder fast auskömmliche Ergebnisse erzielt werden. Aufgrund des weiterhin niedrigen Neubaufauftragsbestandes wird für das kommende Jahr eine weitere, aber auch notwendige Verbesserung der Ergebnisse erwartet.

Europäische Küstenschifffahrt

Die Küstenschifffahrt im Bereich 2.000 bis 7.000 tons war im Jahre 2001 von leicht festere Frachtraten sowie von etwas günstigeren Preisen bei den Brennstoffen geprägt, was zu verbesserten Ergebnissen führte. Gegen den allgemeinen Trend konnten in den letzten Wochen Ratenerhöhungen von zwei bis drei Prozent durchgesetzt werden. Da die Frachtraten für die kleineren Einheiten den Ratenanstieg der größeren Containerschiffe im Jahr 2000 nicht mitgemacht hatten, liegen sie derzeit im Durchschnitt immer noch 10 vom Hundert unter dem Niveau von 1995/96 und sind bei vielen Einheiten nicht kostendeckend.

Die Märkte bleiben sensibel und werden von leichten Konjunkturschwankungen sowie den regelmäßigen saisonalen Schwankungen stark beeinflusst. Auch wenn in diesem Markt nur relativ wenige Neubauten zulaufen, ist eine nachhaltige Verbesserung der Einfahrergebnisse nicht zu erwarten.

Assistenz- und Schleppschifffahrt

Die Märkte waren auch im Berichtsjahr von der Wettbewerbssituation mit holländischen Konkurrenten geprägt. Die Preisangebote der Wettbewerber wurden gestützt durch hohe holländische Subventionen, deren Berechtigung aus deutscher Sicht in Frage gestellt wird. Ein betroffenes deutsches Unternehmen hat demzufolge bei der Europäischen Kommission in Brüssel Beschwerde eingelegt. Aufgrund dieser Beschwerde hat die Europäische Kommission Anfang Juli 2001 die niederländische Regierung aufgefordert, die Subventionen in der Schleppschifffahrt einzustellen. Ein entsprechendes Untersuchungsverfahren ist eingeleitet worden.

Weitere Rationalisierungsmaßnahmen wurden ausgeschöpft, die Flotte modernisiert und durch starke Mehrzweckschlepper, die auch für Ankerzieharbeiten eingesetzt werden können, erweitert. Da die Preise auch bei den Wettbewerbern nicht mehr kostendeckend sind, gehen Fachleute davon aus, daß in naher Zukunft keine weiteren Preiszugeständnisse mehr möglich sind, sondern aufgrund allgemein gestiegener Kosten bei auslaufenden Verträgen Preiserhöhungen verhandelt werden.

Eine neue, positiv eingeschätzte Entwicklung ist die Gründung der Arbeitsgemeinschaft Küstenschutz durch vier deutsche Schleppreedereien. Sie will die Kräfte bündeln und auf dem breiten Feld des Küstenschutzes eine leistungsfähige privatwirtschaftliche Alternative anbieten.

Forschungsschifffahrt

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

Ausblick für 2002

2002 wird für die Schifffahrt ein schwieriges Jahr. Die durch die schwache Entwicklung der Weltwirtschaft belasteten Schifffahrtmärkte, die durch die starken Verunsicherungen infolge der tragischen Ereignisse des 11. September 2001 zusätzlich Erschwernisse haben hinnehmen müssen, werden sich im Jahre 2002

frühestens in der zweiten Jahreshälfte wieder fangen können. Allerdings gibt es nur wenige Indikatoren, die eine mehr als marginale Erholung erhoffen lassen. Demgegenüber wird das Angebot an Tonnage insbesondere im Bereich der Post-Panmax Containerschiffe stark anwachsen und vom Markt nicht voll aufgenommen werden können. Damit werden sich die bereits im Jahr 2001 zu beobachtenden negativen Tendenzen beim Ratengefüge voraussichtlich noch verstärken. Ähnliches gilt auch für die Massengutschifffahrt. Die seit Jahren

schwächelnde konventionelle Kühlschifffahrt wird 2002 nur dann ihr Tief verlassen, wenn es zu massiven Verschrottungen von Tonnage kommt. Auch die Tankerfahrt ist für einen Aufschwung auf Verschrottungen angewiesen; hierfür bestehen aber aufgrund der von der IMO beschlossenen Ausmusterung von Einhülentankern begründete Hoffnungen.

Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik

Welthandelsorganisation: China wird Mitglied. Doha-Konferenz soll Weichen stellen

Chinas ist der Welthandelsorganisation beigetreten. Nach fünfzehnjährigen Verhandlungen konnten im September 2001 die letzten technischen Fragen geklärt werden. Der Beitritt der Volksrepublik China hat dann auch die Mitgliedschaft von Taiwan als das "Gesonderte Zollgebiet von Taiwan, Penghu, Kinmen und Matsu" ermöglicht. Die entsprechenden Verhandlungen mit Taiwan wurden schon vor einigen Jahren abgeschlossen.

Für die Schifffahrt der Mitglieder der Welthandelsorganisation könnte der Beitritt der Volksrepublik China den Marktzugang dort auch im intermodalen Bereich öffnen. Die tatsächliche Umsetzung solcher Maßnahmen hängt allerdings davon ab, ob und wie Seeschifffahrt tatsächlich in das Allgemeine Abkommen über den Handel in Dienstleistungen (General Agreement on Trade in Services - GATS) einbezogen wird. Aufgrund der bereits weit fortgeschrittenen Liberalisierung dieses Sektors war der Seeverkehr bisher vom Abkommen ausgeklammert. Auf der Ministerkonferenz

soll entschieden werden, ob die Schifffahrt im allgemeinen Verhandlungsrahmen oder in einer Sonderrunde behandelt wird. Darüber hinaus wäre eine Fortsetzung der Ausnahmeregelung denkbar. Auch gilt es zu entscheiden, welche maritimen Dienstleistungen gegebenenfalls im Einzelnen im Abkommen verankert werden sollen.

Die deutsche Schifffahrt befürwortet weiterhin die Einbeziehung ihrer Dienstleistungen in künftige Verhandlungsrunden. Die Liberalisierung in diesem Gebiet sollte völkerrechtlich gefestigt und mit wirksamen Mitteln zur Schlichtung von Streitigkeiten versehen werden. Die Bundesregierung, die Europäische Kommission sowie asiatische Industrieländer wie Japan und Korea teilen diese Sichtweise. Immer noch unklar ist die Haltung der USA, ohne deren Zustimmung zur Einbeziehung des Seeverkehrs in die Verhandlungen eine weitergehende Liberalisierung dieses Wirtschaftszweiges ernsthaft in Frage gestellt werden müßte.

OECD-Schifffahrtsausschuß: OECD will Diskussion über Wettbewerbsrecht und Linienschifffahrt wiederholen

Im Rahmen eines Seminars im Dezember 2001 soll der Schifffahrtsausschuß der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Co-operation and Development - OECD) erneut das Thema Wettbewerbspolitik aufgreifen und Empfehlungen zum Thema Linienschifffahrt im Wettbewerbsrecht aussprechen. Das Sekretariat der OECD beruft sich dafür auf eine Vereinbarung aus dem Jahr 1997, seinerzeit beschlossene wettbewerbspolitische Maßnahmen spätestens nach vier Jahren auf ihre Wirksamkeit zu untersuchen. Jedoch wurden entsprechende Diskussionen von Vertretern aus

Schifffahrtsverwaltungen, Kartellbehörden, Reederverbänden, Verladerorganisationen und Speditionswirtschaft bereits auf einem Seminar im Mai 2000 geführt. Zudem haben Länder wie die USA, Japan, Kanada und Australien sowie die Europäische Union gerade erst ihre Gesetzgebung mit erheblichem Aufwand überarbeitet. Deshalb würde eine erneute Diskussion nur von anderen, dringenden Fragestellungen - wie zum Beispiel Marktzugangshindernisse im maritimen Dienstleistungssektor - ablenken und zur Rechtsunsicherheit in der Wettbewerbspolitik besonders im Bereich der Linienschifffahrt beitragen.

Da das OECD-Sekretariat jedoch entgegen energischer Interventionen u.a. ihrer Mitglieder Dänemark, Deutschland und Japan und der Zurückhaltung anderer Staaten auf der Durchführung des Seminars besteht, werden Vertreter zahlreicher Reedereien sowie internationa-

ler Schifffahrtsorganisationen trotz der Kritik an der Veranstaltung teilnehmen, um eine notwendige Ausgewogenheit in der Diskussion und der Berichterstattung sowie eine Neuorientierung des Ausschusses auf dringendere Themen zu erreichen.

Maritime Wettbewerbspolitik: Unsicherheit in Europa, Beständigkeit in den USA

In der Europäischen Union regelt die "Verordnung (EWG) Nr. 4056/86 des Rates zur Anwendung des Grundsatzes des freien Dienstleistungsverkehrs auf die Seeschifffahrt" das Konferenzsystem der Linienschifffahrt. Die unterschiedlichen Interpretationen der Verordnung durch die Schifffahrt einerseits und die Europäische Kommission andererseits führten zur Verhängung von empfindlichen Geldbußen gegen Mitgliedsreedereien des Trans-Atlantic Conference Agreement (TACA) durch die Kommission. Ebenso wurden Geldbußen gegen die an den Stabilisierungsmaßnahmen im Fernostverkehr beteiligten Reedereien verhängt, nur weil sie versucht hatten, Unterbietungen ihrer eigenen publizierten Tarife zu minimieren. Die hiergegen von den betroffenen Reedereien eingelegten Widersprüche stehen beim Europäischen Gerichtshof noch immer zur endgültigen Entscheidung an. Hiermit wird frühestens Ende 2001 bzw. Anfang 2002 gerechnet.

Ebenso bleibt weiterhin die Frage offen, ob und inwieweit Mitglieder der Linienskonferenzen gemeinsam ihre Inlandstarife gestalten dürfen. Nach Ansicht der Schifffahrt gibt die Interpretation der Gruppenfreistellungsverordnung von 1986 eine solche gemeinsame Tarifierung her, während die Kommission die Verordnung auf die reine Seefracht beschränken will. Die Rechtsunsicherheit berührt die Linienschifffahrt in empfindlicher Weise, da verkehrsträgerübergreifende Dienstleistungen zunehmend das Geschäft von Reedereien bestimmen.

Die Unsicherheit im europäischen Wettbewerbsrecht würde auch nicht durch den von

der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Systemwechsel beseitigt. Im Gegenteil: Die vorgeschlagene Dezentralisierung der Überwachung auf nationale Kartellbehörden würde zu der Gefahr von Land zu Land unterschiedlicher Entscheidungen führen. Die Umwandlung des bestehenden Anmeldesystems mit Erlaubnisvorbehalt in ein System von Legalausnahmen ohne gleichzeitige Abschaffung von Geldbußen würde die Ausübung eines von Land zu Land unterschiedlich ausgelegten Wettbewerbsrechts mit erheblichem finanziellen Risiko behaften. Die Abschaffung der beratenden Expertengremien der Kommission würde zusätzliche Distanz zwischen Rechtsauslegung und praktischen Bedürfnissen schaffen. Wegen dieser und anderer Vorbehalte arbeiten nationale und internationale Reederverbände mit Nachdruck gegen den Vorstoß der Kommission.

Im US-amerikanischen Wettbewerbsrecht hingegen scheint eine gewisse Stabilität eingekehrt zu sein. Der "Ocean Shipping Reform Act" (OSRA) von 1998 ermöglicht es einzelnen Konferenzmitgliedern, vertrauliche Verträge mit Verladern abzuschließen. Der Umfang der Absprachemöglichkeiten wurde eingengt und die Berichterstattungspflicht der Reeder geändert. Mit dem Ergebnis scheinen Reeder wie Verloader zufrieden zu sein, wie die US-Federal Maritime Commission in ihrem im September vorgelegten Untersuchungsbericht über OSRA feststellte. Daher ist in absehbarer Zeit mit keinen weiteren Änderungen des amerikanischen Wettbewerbsrechts für die Schifffahrt zu rechnen.

Internationale Schiffbaupolitik: Wettbewerbsmärkte erhalten

Die Schiffbaupolitik war auch im Jahre 2001 von den anhaltenden politischen und wirtschaftlichen Divergenzen zwischen der europäischen Werftindustrie auf der einen Seite und der koreanischen Schiffbauindustrie auf der anderen geprägt. Die Europäische Kommission hatte schon im Juni 2000 mit Korea eine "Niederschrift" über die Bewertung des Weltmarktes im Schiffbau vereinbart. Sie enthielt eine Reihe von Zusicherungen sowie regelmäßige Konsultationen zwischen der Europäischen Kommission und Korea. Nach Auffassung der Kommission sind diese Zusicherungen von koreanischer Seite nicht vollständig eingelöst worden. Die Kommission sieht daher die Probleme in bestimmten Marktsektoren nach wie vor als ungelöst an. Sie hat daher vorgeschlagen, ein Verfahren bei der Welthandelsorganisation einzuleiten, um die koreanische Politik auf ihre Vereinbarkeit mit den Grundsätzen der Welthandelsorganisation überprüfen zu lassen. Bis zu einer Entscheidung sollten zeitgleich Schutzmaßnahmen in Form von Beihilfen für den europäischen Schiffbau eingeführt werden. Diese sollten sich auf die Marktsegmente der Containerschiffe sowie der Produkten- und Chemikalientanker beschränken.

Der Europäische Industrieministerrat hatte den beabsichtigten Anträgen bei der WTO zugestimmt und im übrigen die Vorschläge der Kommission zur Kenntnis genommen. Divergierende Interessen zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union hinsichtlich der Frage, ob Schiffbaubeihilfen in Europa fortgeführt werden sollten, waren offensichtlich.

Die Seeschifffahrt hat sich stets für die Erhaltung einer international wettbewerbsfähigen deutschen und europäischen Schiffbauindustrie ausgesprochen. Dabei darf es keinen Zweifel geben, daß die internationalen Schiffbaumärkte globale offene Märkte sind und bleiben müssen. Auf diesen Märkten herrscht - vergleichbar den Schiffahrtsmärkten - ein scharfer Wettbewerb zu nicht immer gleichen

Wettbewerbsbedingungen. Soweit diese Bedingungen auf unterschiedlichen Kostenstrukturen und wirtschaftlichen Leistungsvorsprüngen oder unterschiedlichen Währungsrelationen beruhen, sind sie wesentlicher Teil einer wettbewerbsorientierten Wirtschaft. Soweit sie auf Verzerrungen durch staatliche Interventionen in die Märkte zurückzuführen sind, muß ihnen gegebenenfalls mit Hilfe von Abwehrmechanismen begegnet werden. Das politische Vorgehen muß jedoch sorgfältig abgewogen werden. Für die deutschen Reedereien hat sich die moderne Werftindustrie in Korea zu einem der wichtigsten Schiffbauplätze entwickelt. Auch Auslandsaufträge deutscher Reedereien führen zu steigenden Aufträgen für die deutsche Werftzulieferindustrie. Die deutschen Reedereien verfolgen daher die politische Auseinandersetzung zwischen der Europäischen Kommission und Korea mit hoher Aufmerksamkeit und sprechen sich für eine pragmatische Lösung der politischen Divergenzen aus. An einem Handelskrieg mit Korea kann niemand interessiert sein.

Neben der Frage, ob und in welchem Umfang neue Schiffbauhilfen in Europa eingeführt werden sollten, ist im Jahr 2001 die Neufassung der Exportkreditvereinbarung für Seeschiffe im Rahmen der OECD international verhandelt worden. Mit dem Inkrafttreten einer neuen Sektorvereinbarung wird zum Ende des Jahres gerechnet. Von der deutschen Regierung geäußerte Bedenken gegen die Einführung eines neuen Systems auf der Basis einer Commercial Interest Reference Rate (CIRR) haben sich nicht durchgesetzt. Fast alle anderen europäischen Mitgliedstaaten haben auf die Einführung des CIRR-Systems gedrängt. Damit wird auch in Deutschland ein hierauf aufbauender Zinsausgleichsmechanismus eingeführt werden müssen.

CIRR-Finanzierungen eröffnen die Möglichkeit, für einen Teil des Risikos die öffentliche Hand in Anspruch zu nehmen. Chancen werden gegebenenfalls mit der öffentlichen Hand geteilt werden müssen.

Die Seeschifffahrt hat die Diskussion mit Aufmerksamkeit verfolgt. Sie hat bei sich bietender Gelegenheit darauf verwiesen, daß es aus ihrer Sicht keine Probleme bei der Eigen- und Fremdfinanzierung für Schiffe auf kommerziellen Finanzmärkten gegeben hat. Die Schifffahrt selbst hat daher nicht nach neuen Zinsausgleichsmodellen gerufen. Auch auf diesem Sektor wird es darauf ankommen, auf international offenen Märkten gleiche Wettbewerbsbedingungen zu schaffen. Deshalb wird auf der

OECD-Grundlage ein entsprechendes System auch in Deutschland eingeführt werden müssen, wobei darauf geachtet werden sollte, daß nicht unterschiedliche Interpretationen zu Wettbewerbsverzerrungen auf den Finanzmärkten führen. Darüber hinaus wird zu prüfen sein, ob die CIRR-Finanzierung auch für "Home Credit Schemes" eingeführt werden muß, um die heimischen Märkte im Wettbewerb nicht zu benachteiligen.

Zwischenstaatliche Schifffahrtsbeziehungen: Neue Abkommen

Die Erweiterung des Netzes bilateraler Schifffahrtsabkommen ist einer der Eckpunkte deutscher Schifffahrtspolitik. Zwischenstaatliche Schifffahrtsabkommen sollen den Zugang deutscher Schifffahrtsunternehmen zu ausländischen Märkten erleichtern.

Im Jahre 2001 traten Abkommen mit Südafrika und Algerien in Kraft, der Vertrag mit Thailand wurde unterzeichnet. Mit Iran und Syrien fanden weitere Verhandlungsrunden statt. Zudem wurden Gespräche mit Panama und Libyen angestrengt.

Beruhend auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit vereinbaren die Vertragspartner in der Regel Nichtdiskriminierung und Inländerbehandlung bei Hafenauswahl und Hafendienstleistungen, freie Wahl des Seetransportunternehmens, Reisebestimmungen für Besatzungsmitglieder und Gewährleistung von Unterstützung bei Notfällen auf See. Derzeit bestehen 50 Abkommen. In zukünftigen Abkommen sollen Themen wie z.B. intermodaler Verkehr, Niederlassungen im Ausland und elektronischer Datenaustausch verstärkt berücksichtigt werden.

Internationale Rechtsentwicklungen

Haftungsrecht: Verschärfung der seerechtlichen Haftung

Eine Diplomatische Staatenkonferenz der International Maritime Organization hat im Frühjahr 2001 ein neues Internationales Übereinkommen über die Haftung für Bunkerölschäden verabschiedet. Das Übereinkommen sieht eine Gefährdungshaftung des Eigentümers, Ausrüsters und Bereederers für Verschmutzungsschäden durch Bunkeröl und für Kosten von Maßnahmen zur Verhütung oder Beseitigung solcher Schäden innerhalb der Hoheitsgewässer und der Ausschließlichen Wirtschaftszonen der Vertragsstaaten vor. Die geltenden Haftungsregelungen für andere Personen, z.B. Charterer, auf der Grundlage nationalen Rechts bleiben bestehen (in Deutschland nach § 22 des Wasserhaushaltsgesetzes). Die Haftung kann nach dem allgemeinen Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 durch Errichtung eines separaten Fonds beschränkt werden. Sobald das Protokoll von 1996 zum Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976 in Kraft getreten ist, wird sich die Haftungsbeschränkung danach richten. Das Übereinkommen verpflichtet den Schiffseigentümer, Ausrüster und Bereederer außerdem, für Schiffe mit einer Bruttoreaumzahl von über 1.000 eine Versicherung oder anderweitigen finanziellen Sicherheit für diese Haftung mit direktem Anspruch gegen den Versicherer nachzuweisen. Wie nach dem Internationalen Übereinkommen über die Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1992 muß an Bord eine Bescheinigung über das Bestehen der Versicherung mitgeführt werden.

Der IMO-Rechtsausschuß hat seine Beratungen über die Ergänzung des Athener Übereinkommens von 1974/90 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck über See abgeschlossen und die Einberufung einer Diplomatischen Staatenkonferenz vorgeschlagen, die wahrscheinlich im Oktober 2002 stattfinden wird. Auch in dieses Übereinkommen soll eine Pflichtversicherung nach dem Vorbild des Ölhaftungs- und des Gefahrguthaftungsübereinkommens mit direktem Anspruch des Ge-

schädigten gegen den Versicherer eingeführt werden. Darüber hinaus sollen die Anspruchsgrundlagen der Haftung zugunsten der Passagiere verschärft werden. Für schiffstypische Schäden (Untergang, Kollision, Strandung, Explosion, Feuer und Mängel des Schiffes) ist bis zu einer noch zu bestimmenden Schadenshöhe eine Gefährdungshaftung vorgesehen. Für darüber hinausgehende Personenschäden und andere Personen- und Gepäckschäden soll der Beförderer für vermutetes Verschulden mit der Möglichkeit der Entlastung haften. Die Haftungshöchstsummen für Passagier- und epäckschäden sollen in einem noch offengelassenen Umfang erhöht werden.

Im Jahr 2002 ist mit einer weiteren Diplomatischen Staatenkonferenz zu rechnen. Sie wird ein Protokoll zum Internationalen Übereinkommen über die Errichtung des Internationalen Fonds für die Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden von 1992 verabschieden, das den bestehenden Internationalen Ölschadenentschädigungs-Fonds um einen Ergänzungsfonds aufstocken soll. Dessen endgültiges Finanzvolumen wird erst die Diplomatische Konferenz selbst beschließen. Mit dem Vorhaben will die IMO dem insbesondere von europäischen Regierungen und der Europäischen Kommission nach dem Unglück des Tankers "Erika" entwickelt politische Druck nachgeben, noch höhere Entschädigungssummen zur Verfügung zu stellen. Andernfalls hätte die Europäische Kommission den europäischen Instanzen einen Verordnungsentwurf über die Errichtung eines zusätzlichen europäischen Fonds zugeleitet. Die Schifffahrt lehnt nachdrücklich jede regionale Lösung ab und tritt für eine internationale Lösung der Probleme im Rahmen des bestehenden internationalen Fonds ein. Die neuen IMO-Vorschläge sehen die Errichtung eines zusätzlichen Internationalen Fonds vor, der zunächst von der ölimportierenden Wirtschaft mit entsprechenden Beiträgen gespeist werden soll. Die Ölindustrie drängt nach wie vor auf eine Beteili-

gung der Schifffahrt an dem Fonds. Sie bietet statt dessen eine freiwillige Lösung über die International Group der P & I-Clubs an, die für eine höhere Entschädigung bei Ölverschmutzungsschäden durch kleinere Tanker als das geltende Ölhaftungsübereinkommen von 1992. Darüber hat die Diplomatische Staatenkonferenz zu befinden.

Noch nicht abgeschlossen ist die seit Jahren andauernde Diskussion im IMO-Rechtsausschuß über ein Internationales Wrackbeseitigungsübereinkommen. Mit einer Diplomatischen Staatenkonferenz ist hier erst in den Jahren 2004/2005 zu rechnen.

Seefrachtrecht und multimodaler Transport: Neues Internationales Übereinkommen in Vorbereitung

Seit einer Reihe von Jahren befassen sich internationale Organisationen wie die OECD, die Economic Commission for Europe, die United Nations Conference on International Trade Law (UNCITRAL) mit der Revision des Internationalen Seefrachtrechts. Zur Vorbereitung eines neuen Übereinkommens haben sie das Comité Maritime International (CMI) gebeten, einen Entwurf vorzulegen. Das CMI hat den Entwurf eines Übereinkommens über die Güterbeförderung über See einschließlich des multimodalen Transports im November 2001 beschlossen. Der Entwurf wird anschließend der UNCITRAL zur weiteren Beratung und Beschlußfassung übersandt. Das CMI schlägt ein Übereinkommen vor, das für Beförderungen zwischen Häfen und für multimodale Transporte mit Einschluß einer Seestrecke gelten soll. Es soll nicht auf Charterparties angewendet werden. Die Haftungsregelungen des Vorschlags lehnen sich an die Haager/Visby-

Regeln an, erweitern den Haftungsumfang jedoch beträchtlich. Der Haftungszeitraum ist der Zeitraum, in dem sich die Güter in der Obhut des Beförderers befinden. Die Haftung erstreckt sich nicht nur auf Verlust und Beschädigung der Güter, sondern bei Vereinbarung von Beförderungszeiten auch auf Verzug. Der bekannte Haftungsausschluß der Haager/Visby-Regeln für nautisches Verschulden entfällt, der für Feuer wird eingeschränkt. Neu ist die Haftung des ausführenden Beförderers. Der Beförderer haftet für vermutetes Verschulden, d.h. er kann sich entlasten. Daher müssen die Verlader weiterhin für eine Transportversicherung ihrer Ladung sorgen. Beim multimodalen Transport bleibt das bekannte Netzwerksystem erhalten. Gerichtsstandsklauseln sollen der UNCITRAL überlassen bleiben. Die weitere Diskussion in der UNCITRAL wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

ILO: Anhebung der Mindeststeuer. Joint Maritime Commission schlägt neues Normensetzungsverfahren vor

Im Januar 2001 fand bei der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization - ILO) in Genf eine Sitzung des Paritätischen Seeschiffahrtsausschusses (Joint Maritime Commission) statt. Der Ausschuss besteht aus 20 Reeder- und 20 Seeleutevertretern aus den bedeutenden Seeschiffahrts- und Seeleuteentsendeländern. Der Ausschuss einigte sich auf eine Anhebung der weltweit anwendbaren ILO-Mindeststeuer für den Matrosen (ohne Überstundenvergütung, Urlaubsentgelt und Sozialabgaben) mit Wirkung vom 1. Januar 2002 von US\$ 435 auf US\$ 450 und mit Wirkung vom 1. Januar 2003 auf US\$ 465. Die Anpassung der ILO-Mindeststeuer erfolgt auf Grundlage einer seit langem bestehenden Berechnungsformel, die Änderungen von Verbraucherpreisen und Wechselkursen der Landeswährungen zum US-Dollar in 48 Seeschiffahrtsländern und -regionen berücksichtigt.

Der Ausschuss einigte sich ferner darauf, die internationalen Arbeits- und Sicherheitsbedingungen in der Seeschifffahrt, wie sie sich aus den Übereinkommen der ILO ergeben, künftig auf eine neue rechtliche Grundlage zu stellen. Diese als "Geneva Accord" bezeichnete Vereinbarung sieht vor, daß die heute noch gültigen 30 Übereinkommen und

23 Empfehlungen, die seit 1920 von der ILO auf dem Gebiet der Seeschifffahrt verabschiedet wurden und von denen viele veraltet sind, in einem einheitlichen, flexiblen "Rahmen-Übereinkommen" zusammengefaßt werden, ergänzt um ein vereinfachtes Änderungsverfahren. Das neue Übereinkommen soll verbindliche Mindestarbeits- und Mindestsozialstandards für Seeleute regeln, die künftig neben den von der International Maritime Organization aufgestellten Schiffssicherheitskriterien in die Beurteilung, ob ein Schiff als "substandard" anzusehen ist, mit einbezogen werden sollen.

Mit den Vorarbeiten zu der neuen "Rahmen-Konvention" hat der ILO-Verwaltungsrat inzwischen eine dreigliedrige Arbeitsgruppe ("High Level Tripartite Working Group") bestehend aus je zwölf Regierungs-, Reeder- und Seeleutevertretern betraut. Sie nimmt ihre Arbeit im Dezember 2001 auf und soll während der nächsten drei Jahre einen Entwurf ausarbeiten. Dieser Entwurf soll im Jahre 2005 der dann stattfindenden Seeschiffahrtskonferenz der ILO als neues, alles umfassendes Seeschiffahrts-Übereinkommen zur Annahme vorgelegt werden.

IMO/ILO-Arbeitsgruppe: Haftung für Reederfürsorge und für zurückgelassene Seeleute

Die dritte Sitzungsrunde der "IMO/ILO Joint Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation Regarding Claims for Death and Personal Injury and Abandonment of Seafarers" (Arbeitsgruppe) fand im April 2001 bei der International Maritime Organization (IMO) in London statt. Die 1999 eingesetzte Arbeitsgruppe hat anlässlich dieser Sitzung Entwurfstexte für je zwei Entschließungen und Richtlinien über ein international vereinheitlichtes Verfahren bei der Zurücklassung von Seeleuten bei Insolvenz des Reeders und

der Anspruchsregelung bei Krankheit und Tod von Seeleuten während ihrer Bordbeschäftigung verabschiedet.

Bei der Resolution und der begleitenden Richtlinie betreffend die Ansprüche von Besatzungsmitgliedern bei Krankheit, Verletzung oder Tod während des Heuerverhältnisses soll künftig ein Mindestschutz gelten, der in Deutschland durch die Regelungen des Sozialgesetzbuchs bereits besteht. Bei Staaten, die bisher keinen Sozialversicherungsschutz hier-

für kennen, ist künftig vorgesehen, daß der Reeder einen ausreichenden Versicherungsschutz oder eine sonstige finanzielle Garantie für die prompte Versicherungs- oder sonstige Entschädigungsleistung nachweisen muß. Den Betroffenen wird der direkte Rechtsweg zu den Versicherungsdienstleistern eröffnet.

Bei der Entschließung und der ergänzenden Richtlinie für die Ansprüche von Seeleuten bei Zurücklassung geht es um den Schutz der Seeleute, wenn die Beziehungen des Reeders zur Besatzung des Schiffs abgebrochen sind - z.B. bei Insolvenz des Reeders - und die Seeleute ihre Heuer- und Heimschaffungsansprüche nicht realisieren können. In der Resolution wird gefordert, daß generell Vorsorge für den Unterhalt während der Zurücklassung, die Heimschaffung und unverzügliche Zahlung der ausstehenden Vergütungen zu treffen sind und daß hierüber eine finanzielle Garantie oder ein besonderer Versicherungsschutz vom Reeder zu stellen ist. Wenn der Reeder dieser Pflicht nicht nachkommt, hat der Flaggenstaat

- und in einigen Fällen der Heimatstaat der Seeleute und der Hafenstaat - zu intervenieren. Die finanzielle Garantie kann in Form einer Sozialversicherungs- oder sonstigen Versicherungsleistung, eines nationalen Fonds oder einer anderen wirksamen Sicherheit erbracht werden. Die Seeleute sollen einen direkten Anspruch gegen diese Stellen der finanziellen Sicherheit erhalten. Über das Bestehen einer finanziellen Garantie ist für Zwecke der Hafenstaatkontrolle ein Zertifikat an Bord mitzuführen. Das Zertifikat und Einzelheiten über die Kontaktstellen, die für die Erfüllung der Ansprüche zuständig sind, sind an Bord an sichtbarer Stelle auszuhängen.

Beide Entschließungen und Richtlinien werden nunmehr der IMO-Vollversammlung im November 2001 und dem ILO-Verwaltungsrat auf seiner nächsten Tagung ebenfalls im November 2001 zur Annahme vorgelegt. Nach Zustimmung durch beide Organisationen IMO und ILO sollen die Entschließungen und Richtlinien am 1. Januar 2002 in Kraft treten.

Der "Erika"-Unfall: Nachwirkungen auch in 2001

Auch im Jahr 2001 zeigte der "Erika"-Unfall Nachwirkungen in der politischen Diskussion um Schiffssicherheit und marinen Umweltschutz. Angesichts einer durch die Vorstöße der Europäischen Kommission zum Thema "Öltankersicherheit" zeitweise in die Defensive geratenen IMO beherrschten noch Anfang 2001 Unsicherheit und Zweifel den Öltankersektor. Zweifel deswegen, da lange Zeit nicht klar war, inwieweit sich die International Maritime Organization gegen die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen für ein einseitiges, regionales Ausmusteren vorhandener Einhüllen-Öltankschiffe würde behaupten können. Unbestrittener Ausgangspunkt war bisher, daß Änderungen am Schiffs- und Betriebszustand von Schiffen ausschließlich in der IMO festzulegen sind. Die deutsche wie auch die internationale Schifffahrt haben

sich stets gegen regionale Standards in den Bereichen Schiffssicherheit und mariner Umweltschutz gewandt. Globale Märkte verlangen globale Standards. Schiffssicherheit und Umweltschutz dürfen nicht zu Wettbewerbselementen werden. Regionale Standards bergen den Ansatz zur Schaffung regionaler Märkte in sich.

Vor diesem Hintergrund ist es zu begrüßen, daß am Ende die IMO mit den im April 2001 verabschiedeten Ergänzungen zur International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL-Konvention) über ein vorgezogenes Ausmusteren von Einhüllen-Öltankschiffen sichergestellt hat, daß weiterhin ein weltweit einheitlicher Standard und weltweit einheitliche Verfahren bei der Behandlung von vorhandenen Einhüllen-Öltankschif-

fen zur Anwendung kommen werden. Die auf IMO-Ebene verabschiedeten neuen Regelungen für vorhandene Einhüllen-Öltankschiffe werden von der Schifffahrt mitgetragen, die ihrerseits - in Anerkenntnis der politischen Gegebenheiten - sich aktiv und konstruktiv an den Beratungen beteiligt und damit maßgeblich zu dem in der IMO erzielten Ergebnis beigetragen hat.

Einzelne spektakuläre Unfälle wie die Havarie der "Erika" dürfen nicht die Kompetenz der Schifffahrt als ein sicheres, umweltfreundliches und in Bezug auf den benötigten Energieeinsatz im Verhältnis zum transportierten Ladungsvolumen als günstigstes heute übliches Transportsystem in Zweifel ziehen. Ständige Aufgabe für die Schifffahrt bleibt daher, auch im Rahmen ihres eigenverantwortlichen Handelns immer wieder zu demonstrieren, daß Schiffssicherheit und mariner Umweltschutz herausragender Bestandteil einer neuen, nicht zuletzt durch den International Safety Management Code (ISM-Code) initiierten Sicherheitskultur sind und bleiben.

Die Konzentration der politischen und fachlichen Diskussion auf das Ausmustern von vorhandenen Einhüllen-Öltankschiffen hat die öffentliche Aufmerksamkeit von den positiven Elementen eines anderen Instruments abgelenkt, das aus Sicht der Schifffahrt einen herausragenden Beitrag zur Schiffssicherheit leistet: die Arbeit mit dem ISM-Code. Die bis zum 1. Juli 2002 umzusetzende Stufe 2 des ISM-Code verspricht weiteren Sicherheitsgewinn. Die verpflichtende Einführung des ISM-Code ab Mitte 1998 kennzeichnet einen signifikanten Wechsel beim Einsatz und Betrieb von Schiffen. Der ISM-Code ist als ein international beschlossenes Rechtsinstrument inhaltlich weiter verbesserungsfähig.

Jedoch ist das Grundkonzept vernünftig und aus Sicht des VDR - als einem der deutlichen

Befürworter dieser Vereinbarung - gibt es keinen durchgreifenden Anlaß, den ISM-Code und dessen Umsetzung negativ zu kommentieren. Dieses gilt auch für Entwicklungen, die von den Klassifikationsgesellschaften angestrebt werden. Bedenken im Hinblick auf die unterschiedliche Qualität der Prüfungsverfahren lassen sich im Rahmen der ISM-Zertifizierung lösen. Statt dessen wurde der Vorschlag in die IMO eingebracht, die Häufigkeit der ISM-Prüfungen zu erhöhen und diese Prüfungsverfahren mit den sonstigen gesetzlich vorgeschriebenen Schiffsbesichtigungen durch die Klassifikationsgesellschaften zu verknüpfen. Hierbei wird jedoch übersehen, daß der ISM-Code ein System für die Prüfung einer von Reedereien sich selbst vorgegebenen Geschäftspolitik ist, in der das Schiff nur einen Teilaspekt darstellt. Prüfungen im Rahmen des ISM-Systems sind somit keine zusätzlichen Besichtigungen des Schiffes, die losgelöst von den vorgenannten Elementen durchgeführt werden könnten.

Sofern häufigere Kontrollen auf Einhaltung und Umsetzung des reedereispezifischen "Safety Management Systems" für ein Schiff notwendig sind, schreibt der ISM-Code hierfür eine Vorgehensweise vor. Eine routinemäßige Einführung von jährlichen Prüfungen für alle Schiffe - wie von den Klassifikationsgesellschaften angeregt - würde dazu führen, daß der Unterschied zwischen "guten" und "schlechten" Betreibern von Schiffen verwischt werden würde.

Die bevorstehende Einführung der Stufe 2 des ISM-Code sollte genutzt werden, um die mit dem Code verbundene Sicherheitskultur zu stärken und sie nicht durch Forderungen nach Veränderungen zu verunsichern.

Schädliche Antifoulingssysteme: Neue IMO-Konvention verabschiedet

Nach langwierigen und schwierigen Verhandlungen haben die Mitgliedstaaten der International Maritime Organization im Jahre 2001 auf einer Diplomatischen Konferenz das neue "Übereinkommen zur Kontrolle schädlicher Antifoulingssysteme auf Schiffen" verabschiedet. Durch dieses Übereinkommen wird ein weltweites Verbot des in Antifoulingssystemen enthaltenen Problemstoffes "Tri-Butylzinn" (TBT) eingeleitet. TBT wurde bisher als ein äußerst wirksames Mittel zur Vermeidung von Bewuchs an Schiffsrümpfen betrachtet. Zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen haben jedoch zweifelsfrei nachgewiesen, daß TBT dauerhafte Schädigungen an marinen Organismen hervorruft. Nicht zuletzt diese Erkenntnisse haben ein TBT-Nutzungsverbot beschleunigt.

In der Konvention wird der 1. Januar 2003 als Zeitpunkt festgelegt, an dem Neuanwendungen von TBT-haltigen Antifoulingssystemen nicht mehr zulässig sind. Ab dem 1. Januar 2008 ist der weitere Verbleib dieser Farben an Schiffsrümpfen überhaupt nicht mehr gestattet, wenn nicht sichergestellt werden kann, daß der vorhandene Altanstrich durch einen TBT-undurchlässigen Versiegelungsanstrich abgedeckt oder vollständig entfernt worden ist.

Das Abkommen soll in Kraft treten, wenn es durch mindestens 25 Staaten, die mindestens 25 vom Hundert der Welthandelstonnage auf sich vereinigen, ratifiziert worden ist. Damit ist der Weg für ein baldiges Inkrafttreten frei. Es bleibt zu hoffen, daß der Ratifizierungsprozeß in Deutschland und auch in den übrigen IMO-Mitgliedstaaten so bald wie möglich eingeleitet wird.

Die Schifffahrt begrüßt das neue Übereinkommen. Die Verbotsinhalte der Konvention haben bereits deutlich vor ihrer internationalen Inkraftsetzung Eingang in die betriebliche Schifffahrtspraxis gefunden. TBT-freie Antifoulingssysteme werden auch schon jetzt auf einer größeren Anzahl von Schiffen deutscher Reedereien eingesetzt. Positiv ist ferner anzumerken, daß zwei zentrale Anliegen der Schifffahrt in zufriedenstellender Weise Eingang in das Übereinkommen gefunden haben. Zum einen hatte die Schifffahrt auf ein klares Anwendungsdatum der Konvention gedrängt. Diese Forderung ist mit den genannten Daten erfüllt. Des weiteren hatte sich die Schifffahrt nachhaltig dafür eingesetzt, die Versiegelungslösung als Standard zuzulassen. Auch dieses Ziel konnte erreicht werden.

Mit dem weltweit eingeleiteten Verbot der Verwendung von TBT-haltigen Antifoulingfarben auf Schiffen hat die IMO erneut ihre Funktionsfähigkeit als die zur Entwicklung und Einführung globaler mariner Umweltschutz- und Schiffssicherheitsstandards geeignetste Organisation unter Beweis gestellt. Das jetzt verabschiedete neue Übereinkommen trägt weiter dazu bei, die toxische Belastung der marinen Umwelt abzubauen und zu minimieren. Deshalb bewertet der VDR das Übereinkommen als einen vernünftigen und wichtigen Schritt im Meeresumweltschutz, der von der Schifffahrt mitgetragen wird. Vor diesem Hintergrund und wegen der in der Konvention enthaltenen Rückwirkungsklausel gibt es keine Notwendigkeit mehr, separate nationale TBT-Verbotsregelungen zu erlassen.

Nothäfen: Neuer IMO-Arbeitsschwerpunkt

Im Januar 2001 traten auf dem beladenen Öltankschiff "Castor" während seiner Reise durch das westliche Mittelmeer Beschädigungen und Risse in den Decksverbänden auf. Die Besatzung wurde durch spanische Seenotrettungseinheiten abgeholt. Bei dem anschließenden Versuch, das Schiff durch einen Bergungsschlepper in einen Nothafen zu schleppen, zeigte es sich, daß kein Hafenstaat in der Region bereit war, dem Havaristen Zugang zu einem seiner Häfen zu gewähren.

Es ist unbestritten, daß Hafenstaaten gute Gründe haben, vor der Aufnahme eines havarierten Schiffes, von dem ein Sicherheits- oder Umweltrisiko ausgehen kann, dieses Risiko abzuwägen mit der Verpflichtung, Schiffen in Not angemessene Hilfe zuteil werden zu lassen. Die Verweigerung solcher Hilfe - und damit Schiffe in Not als "maritime Aussätzige" zu behandeln - offenbart aber einen Mangel an internationaler Kooperation, der neue Gefährdungen schafft. Die deutsche wie auch die internationale Schifffahrt haben deshalb die Vorgänge um die Odyssee der "Castor" zum Anlaß genommen, auf diesen Mißstand öffentlich aufmerksam zu machen.

Zwischenzeitlich hat sich auch der Generalsekretär der International Maritime Organization dafür ausgesprochen, das Thema "Nothäfen" auf die IMO-Tagesordnung zu setzen. Nach einer Entscheidung des IMO-Schiffssicherheitsausschusses (Maritime Safety Committee - MSC) wird sich dessen Unterausschuß "Safety of Navigation" federführend mit dieser Angelegenheit befassen und Lösungsvorschläge dazu ausarbeiten. Die Schifffahrt begrüßt diese Entwicklung und wird an Lösungen konstruktiv mitwirken.

Aus Sicht der Schifffahrt ist es notwendig, in den anstehenden Beratungen Antworten dafür zu finden, aufgrund welcher Kriterien Schiffe in Not in Häfen oder geschützten Gewässern aufgenommen werden müssen, anhand welcher Kriterien solche Schutzhäfen auszuwählen sind und mit welchen Verfahren eine länderübergreifende und erfolgversprechende Kooperation gewährleistet werden kann. Der VDR wird die weiteren Beratungen auf IMO-Ebene wie auch auf Ebene der Europäischen Union durch aktive Teilnahme weiterhin begleiten.

Abwracken von Seeschiffen: Schifffahrt legt Verhaltenskodex vor

Das Abwracken von Seeschiffen vornehmlich in Staaten Ostasiens ist in den letzten Jahren unter Umwelt- und Arbeitsschutzgesichtspunkten von Umweltschutzorganisationen und einzelnen Presseorganen problematisiert worden. Seit 1999 wird das Thema auf politischer wie fachlicher Ebene im Rahmen der International Maritime Organization und der Europäischen Union diskutiert.

Ziel der Diskussion in der IMO ist es, zu international abgestimmten Vorgehensweisen zu kommen, die das Interesse ostasiatischer Staaten an Ausbau und Modernisierung ihrer Abwrack- und Recyclingeinrichtungen mit

dem Interesse der Industriestaaten verbindet, das Abwracken von Schiffen in geordneten und umweltfreundlichen Verfahren ablaufen zu lassen.

Die Schifffahrt selbst hat über ihre internationalen Verbände, insbesondere über die International Chamber of Shipping (ICS), die Diskussion maßgeblich vorangetrieben. Im Februar 1999 wurde unter der Koordination der ICS eine "Industry Working Party on Ship Recycling" ins Leben gerufen, mit dem Ziel, einen Industry Code of Practice on Ship Recycling zu erarbeiten. Unterstützt wurden diese Arbeiten durch die übrigen Schifffahrtsorganisationen

wie BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, ITOFF, ITF und OCIMF. Der VDR war in der Arbeitsgruppe aktiv vertreten. Die Arbeit am Code ist im Berichtsjahr abgeschlossen und im August 2001 in London der Öffentlichkeit vorgestellt worden.

Wesentliche Inhalte des Codes sind:

- Sicherstellung von mehr Transparenz über Umfang und Zustand an Bord befindlicher Schadstoffe bei Andienung des Schiffs an eine Abwrack-Einrichtung;
- Empfehlungen an die Schifffahrt, Schiffe in einem sicheren (z.B. gasfreien) und umweltgerechten Zustand anzudienen;
- Erstellung eines Formblattes zur Erfassung der an Bord befindlichen Schadstoffe nach Art und Lagerort;
- Empfehlungen an die Schiffbauindustrie, bei den beim Bau des Schiffs verwendeten Materialien den späteren Recyclingprozeß zu berücksichtigen.

Mit dem neuen Code of Conduct werden für Reeder und Abbruchwerften Empfehlungen für die umweltgerechte Behandlung gefährlicher Materialien und zugleich für die Einhaltung von Sicherheitsstandards festgelegt. Ebenso lenkt der Code die Aufmerksamkeit darauf, sich mit diesen Fragen schon vor Übergabe des Schiffs an einen Abbruchbetrieb zu befassen.

Die im Code niedergelegten Erkenntnisse und Empfehlungen bieten eine gute Ausgangsbasis für die in 2002 in der IMO fortzuführenden Diskussionen. Mit dem Code ist ferner die aus dem nationalen politischen Raum erhobene Forderung nach einer nationalen Selbstverpflichtung der Schifffahrt entbehrlich geworden, da der Code of Conduct eine globale Selbstverpflichtung enthält, die der Verantwortung entspricht, ein Schiff am Ende seines Lebens in verantwortungsbewußter Weise einem geordneten Recyclingprozeß zuzuführen. Bei der in der IMO weiter anstehenden Behandlung dieses Themas wird sich die Schifffahrt aktiv beteiligen.

Fahrgastschiffssicherheit:

Künftige Generation großer Fahrgastschiffe im Blickpunkt

Der seit geraumer Zeit im Fahrgastschiffsneubau zu beobachtende Trend zu immer größeren Einheiten mit Vermessungen von mehr als 140.000 BRZ hat Diskussionen darüber ausgelöst, inwieweit die zur Zeit geltenden Sicherheitsvorschriften für Fahrgastschiffe auch bei dieser neuen Generation von Schiffen wirksam werden können.

Die heute in Fahrt befindlichen Fahrgastschiffe weisen bereits einen sehr hohen Sicherheitsstandard auf. Kritik an den bestehenden Sicherheitsvorschriften für die in Fahrt befindlichen Fahrgastschiffe ist nicht geäußert worden und hinsichtlich deren Umsetzung sind keine Besorgnisse bekannt geworden.

Dennoch ließ die sich abzeichnende Entwick-

lung es angeraten erscheinen, sich mit der Sicherheit zukünftiger großer Fahrgastschiffe im Detail zu beschäftigen. Die Anregung hierzu erfolgte durch eine Initiative des IMO-Generalsekretärs. Es soll nunmehr eine alle Bereiche umfassende Sicherheits- und Risikoanalyse durchgeführt werden, mit deren Hilfe mögliche Defizite bei der Anwendung der vorhandenen Sicherheitsvorschriften - die sich auf deutlich kleinere Schiffsgrößen beziehen - auch auf zukünftige große Fahrgastschiffe ermittelt werden sollen.

Der IMO-Schiffssicherheitsausschuß beschäftigt sich seitdem im Rahmen einer Expertengruppe mit den Sachverhalten. Die deutsche und auch die internationale Schifffahrt begrüßen diese Aktivitäten. Der VDR ist aktiv in die

bestehende Arbeitsgruppe eingebunden. Eine objektive und vom Druck eines konkreten Unfallereignisses losgelöste Beschäftigung mit den Sachverhalten bietet die Gewähr dafür, daß die Beratungen in ihren Ergebnissen vernünftig, praxisorientiert und den Belangen der Fahrgastschifffahrt Rechnung tragend vorgenommen werden. Aus Sicht der deutschen Fahrgastschifffahrt gehört dazu auch, den Be-

griff "große Fahrgastschiffe" zu definieren und eine Abgrenzung zu den zur Zeit in Fahrt befindlichen Fahrgastschiffen zu treffen.

Die Sicherheit zukünftiger großer Fahrgastschiffe bleibt weiterhin an prominenter Stelle auf der Tagesordnung der internationalen Beratungen.

Bewaffnete Überfälle auf Schiffe: Keine Aussicht auf Entspannung

Auch im vergangenen Jahr sind die bewaffneten Überfälle auf Handelsschiffe nicht zurückgegangen. Die Statistiken für das erste Halbjahr 2001 zeigen regional sogar steigende Zahlen auf. Letzteres gilt insbesondere für den gesamten südostasiatischen Raum. Ebenso besorgniserregend ist die Entwicklung im Raum Indien/Bangladesch. Am afrikanischen Kontinent sind es die Küstengewässer von Angola, Nigeria und Somalia, die ein besonders hohes Gefährdungspotential aufweisen. Aber auch in Häfen Kenias und der Elfenbeinküste ist es zu Überfällen gekommen. In Süd- und Zentralamerika scheint Ecuador die Probleme nicht in den Griff zu bekommen, während sich die Situation in brasilianischen Häfen zur Zeit weniger dramatisch darstellt. Übergriffe auf Schiffe waren außerdem aus Häfen Perus und der Dominikanischen Republik zu vermeiden.

Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen hat die International Maritime Organization im Sommer dieses Jahres ihr MSC-Rundschreiben 623 "Piracy and Armed Robbery against Ships

- Guidance to Shipowners and Shipoperators, Shipmasters and Crews on Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships" einer zweiten Überarbeitung unterzogen, um den jeweiligen lokalen Besonderheiten mehr Rechnung zu tragen.

Mit besonderer Aufmerksamkeit verfolgt die internationale Handelsschifffahrt auch die gegenwärtigen politischen Entwicklungen, da terroristische Angriffe auf Handelsschiffe ebenfalls nicht völlig ausgeschlossen werden können. International abgestimmte Verhaltensmaßnahmen und Handlungsempfehlungen liegen vor. Für bestimmte Schiffe mit einem vermeintlich besonders hohen Gefährdungspotential gab es im übrigen - zumindest was deutsche Unternehmen betrifft - bereits vor September 2001 sowohl im präventiven als auch operativen Bereich eine Reihe ausgewählter Sicherheitsvorkehrungen. Diese Sicherheitsvorkehrungen sind in den zurückliegenden Wochen im Rahmen des möglichen verstärkt sowie auf andere Bereiche ausgedehnt worden.

Blinde Passagiere: Internationale Vereinbarung steht noch aus

Blinde Passagiere (auch Einschleicher genannt) 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 Handelsschifffahrt 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 und in Einzelfällen auch ein Sicherheitsrisiko bedeutet.

Die Bemühungen, den Inhalten der IMO-Leitlinien einen verbindlicheren Charakter zu geben, sollten nachdrücklich verfolgt werden. Eine IMO-Korrespondenzgruppe hat ihre Arbeit im November 1999 aufgenommen und Vorschläge für das weitere Vorgehen unterbreitet.

Rettung von Schiffbrüchigen: Der Fall "Tampa"

Die Vorgänge, die sich in den australischen Hoheitsgewässern mit dem norwegischen Schiff "Tampa" und der Weigerung Australiens und Indonesiens zur Übernahme von schiffbrüchigen Flüchtlingen entwickelt haben, werfen die Frage auf, wie sich Schiffsleitungen in einem solchen Fall zu verhalten haben und ob Australien rechtswidrig gehandelt hat.

Das norwegische Schiff "Tampa" hatte in indonesischen Hoheitsgewässern einen Ruf des Rescue Coordination Centre Australia mit der Bitte erhalten, ein in der Nähe und in Seenot befindliches Fischereifahrzeug zu retten. Während der Rettungsaktion sah sich die "Tampa" plötzlich mit der Situation konfrontiert, daß sie 438 Personen - Flüchtlinge - an Bord nehmen mußte. Schon allein die große Zahl der Flüchtlinge ließ den Kapitän keine Alternative sehen als den nächstgelegenen Hafen auf den zu Australien gehörenden Weihnachtsinseln anzulaufen. Dort wurde ihm das Anlaufen verweigert. Später gingen australische Soldaten an Bord der "Tampa" und brachten die Schiffbrüchigen nach acht Tagen an Bord eines Marinetransportschiffes, das sie nach Papua-Neuguinea bringen sollte.

Nach der SOLAS-Konvention trifft jeden Kapitän eine zwingende persönliche Pflicht zur Hilfeleistung gegenüber in Seenot geratenen Personen. Es entspricht dem Völkergewohnheitsrecht, daß ein Kapitän von ihm aufgenommene Schiffbrüchige im nächsten Anlaufhafen

Parallel dazu laufen auf europäischer und nationaler Ebene Diskussionen über die ausländerrechtliche Behandlung blinder Passagiere. So hat der VDR die allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Ausländergesetz vom 28. Juni 2000 zum Anlaß genommen, die bisher stets angenommene Rückbeförderungspflicht für "Frachtschiffsbeförderer" in Frage zu stellen. Auch zu dieser Fragestellung steht eine abschließende Beurteilung noch aus.

ausschiffen kann, ohne daß der Hafenstaat dem widerspricht. Die Geretteten müssen als Schiffbrüchige aufgenommen und anschließend einem innerstaatlichen Prüfverfahren unterworfen werden, ob sie möglicherweise Flüchtlinge im Sinne der einschlägigen Konventionen sind oder nicht.

Dieser Fall macht deutlich, daß es Staaten gibt, die offensichtlich nicht gewillt sind, sich an geschriebenes oder ungeschriebenes Völkerrecht zu halten. Sie bewerten offenbar den möglichen Flüchtlingsstatus von Schiffbrüchigen höher als die Tatsache, daß es sich um Schiffbrüchige handelt. Diese Einschätzung ist zwar unzulässig, wenn sie aber dennoch von Staaten vertreten wird, müssen für künftige Fälle dringend und schnell internationale Lösungen gefunden werden. Hier könnten sich als Vorbild die DISERO-Programme anbieten, die seinerzeit vom United Nations High Commissioner for Refugees für die vietnamesischen "Boatpeople" erarbeitet wurden mit dem Ergebnis, daß die an diesem Programm beteiligten Staaten Aufnahmegarantien für die Flüchtlinge gewährt haben. Dadurch konnten Verzögerungen bei der Abfertigung der Schiffe in Anlaufhäfen gering gehalten werden. Den im Gemeinwohl liegenden Interesse der humanitären Hilfeleistung wurde eine rechtliche und ökonomische Basis gegeben, die seinerzeit den Hintergrund für die Rettungsaktionen der Schifffahrt bildete.

Schifffahrtsentwicklungen in Europa

Europäische Kommission: Maßnahmenpakete in der Folge des “Erika”-Unfalls

Vor dem Hintergrund des “Erika”-Unfalls hatte die Europäische Kommission im Jahr 2000 im Rahmen einer Mitteilung an das Europäische Parlament und an den Europäischen Rat über “Die Sicherheit des Erdöltransportes zur See” einen umfangreichen Maßnahmenkatalog zur Verbesserung der Schiffssicherheit und des marinen Umweltschutzes vorgelegt. Die Inhalte dieses Maßnahmenkatalogs dominierten auch im Berichtsjahr die Diskussionen in den politischen Gremien der Europäischen Union.

Mit zwei ineinandergreifenden Maßnahmenpaketen soll nach dem Willen der Europäischen Kommission eine Gesamtstrategie der Gemeinschaft für die Sicherheit im Seeverkehr zum Tragen kommen. Ziel ist eine Verbesserung des Schutzes der europäischen Gewässer vor Unfällen und in deren Folge vor Meeresverschmutzungen.

In einem ersten Paket (“Erika 1-Paket”) sollen kurzfristig eine Verschärfung der bestehenden Richtlinien über die Kontrolle von Schiffen in den Häfen (Hafenstaatkontrolle), die Harmonisierung und Zentralisierung der Zulassung der Klassifikationsgesellschaften und deren schärfere Überwachung sowie eine Verordnung zum beschleunigten und vorzeitigen Ausmusterung von Einhüllen-Öltankschiffen, auf den Weg gebracht werden.

Das zuletzt genannte Element steht wegen seines regionalen Ansatzes im Widerspruch zu den auf Ebene der International Maritime Organization getroffenen Entscheidungen. Hierzu wurde inzwischen vom Europäischen Rat eine “Gemeinsame Position” entwickelt, wonach die IMO-Entscheidung vom April 2001 zur Änderung der MARPOL-Konvention (Anlage I, Regel 13 G) auch in der Gemeinschaft angewendet werden soll. Allerdings gilt dies mit der Einschränkung, daß von der in Regel 13 G vorgesehenen Möglichkeit, für bestimmte Öltankschiffe die Ausmusterungster-

mine zu überschreiten, in der Europäischen Union kein Gebrauch gemacht wird.

Die internationale wie auch die deutsche Schifffahrt begrüßen diese Entscheidung. Sie trägt der im Vorfeld zu den EU-Vorschlägen von der Schifffahrt nachdrücklich geäußerten Ablehnung von regionalen Bau- und Sicherheitsstandards für Öltankschiffe Rechnung und erkennt gleichzeitig an, daß alle Entscheidungen zu Schiffssicherheit und Meeresumweltschutz nur dann frei von Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schifffahrt unter Gemeinschaftsflaggen gehalten werden können, wenn sie weltweit einheitlich angewendet werden.

Dafür hat sich die IMO stets als wichtiges und wirksames Instrument bewährt. Dieses muß auch in Zukunft so bleiben. Der durch das Eingreifen der Europäischen Kommission auf den vielfältigen Feldern der Schiffssicherheit immer wieder entstandene Eindruck, internationale Gremien konkurrierten miteinander, sollte im Interesse effizienter Maßnahmen für “Schiffssicherheit” und “Meeresumweltschutz” endlich der Vergangenheit angehören.

Mit den ebenfalls dem “Erika 1-Paket” zugehörigen Elementen “Hafenstaatkontrolle” und “Klassifikationsgesellschaften” - für welche die Europäische Kommission eine Kompetenz zur Rechtsetzung hat - befaßt sich zur Zeit das Europäische Parlament. Eine abschließende Entscheidung hierzu wird erst Ende 2001 oder Anfang 2002 erwartet.

Während die Vorschläge zur Überwachung der Klassifikationsgesellschaften die Zustimmung der Schifffahrt finden, werden Teile der Vorschläge zu den Hafenstaatkontrollen von der Schifffahrt kritisch bewertet. Hierbei handelt es sich um Vorkehrungen für die Ausrüstung von Schiffsdatenschreibern auch für vorhandene Frachtschiffe; eine Verpflichtung ist in den einschlägigen IMO-Vorschriften (SOLAS-

Übereinkommen, Kapitel V/Regel 20) für diese Schiffe nicht vorgesehen.

Im Zusammenarbeit mit dem Europäischen Reederverband (European Community Shipowners' Association – ECSA) wird in Gesprächen mit der Europäischen Kommission weiter darauf hingewirkt, diese regionale Verschärfung des ab dem 1. Juli 2002 weltweit geltenden Standards abzuwehren. Inzwischen zeichnet sich hier ein Einlenken der Europäischen Kommission ab.

In einem ebenfalls von der Europäischen Kommission vorgelegten zweiten Maßnahmenpaket ("Erika 2-Paket") zur Verbesserung der Sicherheit auf See geht es um eine Verschärfung von Meldepflichten von Schiffen und um die Einführung eines europäischen Informationssystems für den Seeverkehr in Gemeinschaftsgewässern, um Änderungen des Übereinkommens über die Haftung und Entschädigung bei Ölverschmutzungsschäden durch Tankschiffe und um die Ergänzung durch einen zusätzlichen Fonds auf europäischer Ebene sowie

schließlich um die Einrichtung einer Europäischen Agentur für Schiffssicherheit.

Der VDR hat im Laufe des Jahres 2001 ausführlich zu den Vorschlägen der Europäischen Kommission Stellung genommen, die Kritik der Schifffahrt an einer Reihe von Elementen des Maßnahmenpaketes deutlich gemacht und hierzu praxisgerechtere Alternativen vorgeschlagen.

Es geht hier neben der geforderten Ausrüstungspflicht von Schiffsdatenschreibern auch für vorhandene Frachtschiffe um das vorgesehene allgemeine Auslaufverbot bei schlechtem Wetter, die Errichtung einer "European Maritime Agency" sowie die Konstruktion und Modalitäten für die Errichtung eines zusätzlichen Entschädigungsfonds auf europäischer Ebene. Gegenwärtig konzentrieren sich alle Aktivitäten auf die Schaffung der Europäischen Agentur für Schiffssicherheit.

Häfen und maritime Infrastruktur: Marktzugang für Hafendienste im Umbruch

Im Grünbuch über Seehäfen und Seeverkehrsinfrastruktur vom Dezember 1997 begründete die Europäische Kommission ihre Absicht, einen Rechtssetzungsrahmen vorzulegen, mit dem der Zugang zum Hafendienstemarkt in Gemeinschaftshäfen mit internationalem Verkehr gewährleistet werden sollte. Vor diesem Hintergrund hat die Kommission im Februar 2001 den Vorschlag für eine "Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste" unterbreitet. Der Richtlinienentwurf, in Kurzform auch "Port Package" genannt, schafft Grundregeln über den Zugang zum Hafendienstemarkt, die Rechte und Pflichten gegenwärtiger und künftiger Diensteanbieter sowie Verfahren im Hinblick auf Genehmigungen und Bewerberauswahl. Ziel ist es, auf Gemeinschaftsebene den Zugang zum Hafendienstemarkt zu erleichtern, vorhandene Beschränkungen, die diesen Zugang behindern, zu beseitigen und dadurch insgesamt die Qualität der gegenüber Hafennutzern erbrachten Dienstleistungen zu verbessern. Gleichzeitig sollen Effizienz und Flexibilität erhöht, die Kosten gesenkt und zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und des kombinierten Verkehrs beigetragen werden. Als "Hafendienste" werden in diesem Zusammenhang solche Dienstleistungen definiert, die normalerweise gegen Bezahlung in einem Hafen erbracht werden. Im Sinne des Richtlinienentwurfes umfaßt dies technisch-nautische Dienste (Lotsen, Schleppen, Festmachen) und den Ladungsumschlag (Laden, Stauen, Umladen, Löschen, Lagern, Konsolidieren). Auch die Fahrgastdienste (einschließlich Ein- und Ausschiffen) sind einbezogen.

dienstemarkt zu erleichtern, vorhandene Beschränkungen, die diesen Zugang behindern, zu beseitigen und dadurch insgesamt die Qualität der gegenüber Hafennutzern erbrachten Dienstleistungen zu verbessern. Gleichzeitig sollen Effizienz und Flexibilität erhöht, die Kosten gesenkt und zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und des kombinierten Verkehrs beigetragen werden. Als "Hafendienste" werden in diesem Zusammenhang solche Dienstleistungen definiert, die normalerweise gegen Bezahlung in einem Hafen erbracht werden. Im Sinne des Richtlinienentwurfes umfaßt dies technisch-nautische Dienste (Lotsen, Schleppen, Festmachen) und den Ladungsumschlag (Laden, Stauen, Umladen, Löschen, Lagern, Konsolidieren). Auch die Fahrgastdienste (einschließlich Ein- und Ausschiffen) sind einbezogen.

Wesentliche Elemente des Richtlinienentwurfs sind :

- der Marktzugang für Diensteanbieter soll grundsätzlich frei sein;
- nur in Ausnahmefällen soll die Zahl der zugelassenen Hafendiensteanbieter begrenzt werden können. Beim Ladungsumschlag soll bei bestimmten Rahmenbedingungen die Zahl der Diensteanbieter nicht auf weniger als zwei voneinander unabhängige Anbieter beschränkt werden;
- wo die Zahl der Hafendiensteanbieter begrenzt ist, sind diese durch die zuständige Behörde in einem transparenten Verfahren auszuwählen;
- Mitgliedstaaten können Genehmigungen für Diensteanbieter vorschreiben. Die Kriterien zur Erteilung einer solchen Genehmigung müssen objektiv, transparent, nicht diskriminierend, sachgerecht und verhältnismäßig sein;
- Diensteanbieter sollen das Recht haben, Personal ihrer eigenen Wahl zu beschäftigen;
- für Hafennutzer sollte Selbstabfertigung zulässig sein;
- im Zuge eines Auswahlverfahrens erteilte Genehmigungen sollten zeitlich begrenzt sein.

Die europäische Seeschifffahrt und die verladende Wirtschaft unterstützen diesen Ansatz.

Bei Teilen der Hafenwirtschaft ist der Entwurf auf Kritik gestoßen. Insbesondere Hafenum-

schlagsbetriebe und Lotsen befürchten entweder eine stärkere Bürokratisierung bei schon bestehendem Wettbewerb oder betrachten die vorgesehene Liberalisierung ihrer angestammten Märkte als ungerechtfertigt und haben jeweils die Herausnahme ihrer Sektoren aus dem Dienstleistungspaket gefordert.

Diskussionen werden auf allen Ebenen geführt. Der Bundesrat hat auf Drängen der Küstenländer bereits eine eigene Position formuliert, die deutsche hafengewirtschaftliche Interessen in den Vordergrund stellt. Die Bundesregierung sollte in ihrer Stellungnahme berücksichtigen, daß der Richtlinienentwurf hafengewirtschaftliche wie schiffahrtspolitische Komponenten aufweist und solche Hafendienste dem Wettbewerb öffnen will, die - wie teilweise in nicht deutschen Hafenstandorten - monopolistische Strukturen aufweisen. Auch in den Debatten des Europäischen Parlaments spiegeln sich die Interessensgegensätze wider.

Aus Sicht des VDR gibt es keinen Anlaß, Ladungsumschlagsbetriebe oder nautisch-technische Dienste einschließlich der Lotsendienste aus den Verfahrensvorschriften der Richtlinie auszunehmen. Sollte sich die Richtlinie im Ergebnis nur noch auf wenige Teilbereiche der Hafendienstleistungen erstrecken, würde sie vermutlich insgesamt ihre politische Tragfähigkeit verlieren. Da die Seeverkehrsmärkte im Binnenmarkt inzwischen nahezu vollständig liberalisiert sind und dies für die Überseemärkte ohnehin gilt, würde die internationale Seeverkehrswirtschaft wenig Verständnis dafür haben, wenn in bestimmten europäischen Häfen wettbewerbsabträgliche Strukturen erhalten blieben.

Weißbuch zur EU-Verkehrspolitik: Kommission legt Aktionsprogramm vor

Anfang September hat die Europäische Kommission das zweite Weißbuch über die Verkehrspolitik der Gemeinschaft veröffentlicht. Mit ihm soll die im Gründungsabkommen der Gemeinschaft vorgesehene europäische Verkehrspolitik gestaltet werden. Die bisherige mangelhafte Umsetzung einer gemeinschaftlichen Politik sieht die Kommission als Grund für Probleme wie:

- unterschiedliches Wachstum der Verkehrsträger
- Engpässe auf Straßen, in Städten und an Flughäfen
- die schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt und die öffentliche Gesundheit sowie die schweren Folgen von Verkehrsunfällen.

Aufgrund des Wandels in wirtschaftlichen Strukturen und der Erweiterung der Europäischen Union ist mit weiterhin stark wachsender Nachfrage für Verkehrsdienstleistungen und -infrastruktur und einer entsprechenden Verschärfung der Probleme zu rechnen. Zugleich möchte man den erhöhten Umwelt-

schutzanforderungen, unter dem Begriff "nachhaltige Entwicklung" zusammengefaßt, gerecht werden. Deswegen soll die Kausalkette "wirtschaftliches Wachstum gleich Zunahme von Verkehr" gebrochen werden.

Um dieses Ziel zu erreichen setzt die Kommission auf einen Maßnahmenkatalog von Preismechanismen, Revitalisierungsmaßnahmen und Infrastrukturinvestitionen. Insgesamt unterbreitet die Kommission im Weißbuch rund sechzig Maßnahmen. Sie sollen im Rahmen eines Aktionsprogramms bis 2010 umgesetzt werden. Maßnahmen für die Schifffahrt umfassen z.B. die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und des kombinierten Ladungsverkehrs, die Fortschreibung der "Erika"-Maßnahmen und ein Verkehrsführungssystem für extraterritoriale Gewässer.

Als Vertreter eines sicheren und umweltfreundlichen Verkehrsträgers begrüßt der Verband das Diskussionspapier und wird sich direkt und über internationale Reederverbände an der Formulierung der aus dem Weißbuch für die Seeschifffahrt folgende Politik aktiv beteiligen.

EU-Schiffahrtsabkommen: Neuland für Brüssel

Ein Novum für die Europäische Kommission sind die Verhandlungen über Schiffahrtsabkommen mit der Volksrepublik China, die in diesem Jahr begonnen haben. Nach dem Europäischen Vertrag fällt die Schifffahrt in die Kompetenz der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Um den Zugang zum chinesischen Markt zu sichern, die außenwirtschaftliche Rolle der Kommission zu stärken und zugleich den europäischen Binnenmarkt zu festigen, erteilte der Europäische Verkehrsminister der Kommission jedoch das Mandat, mit China zu verhandeln.

Schwerpunkte der im September angelaufenen Verhandlungen mit China sind Marktzugänge

zu Dienstleistungen und kommerzielle Vertretungen vor Ort. Aus europäischer Sicht sind Hauptziele verstärkte Rechtssicherheit und Erleichterungen bei Genehmigungsverfahren für die Gründung von Reedereiagenturen und Niederlassungen. Beide Seiten scheinen bemüht, sich zügig zu einigen. Erschwert werden die Verhandlungen durch den gleichzeitig laufenden Antrag Chinas, der Welthandelsorganisation beizutreten. Jetzt ausgehandelte Vorteile unter einem Schiffahrtsabkommen müßten beim Beitritt Chinas in die Welthandelsorganisation auch allen anderen WTO-Mitgliedern zugestanden werden. Dazu scheint die chinesische Seite bisher nicht bereit.

Ein Abkommen der Europäische Union mit China würde das bereits 1995 in Kraft getretene Schifffahrtsabkommen zwischen Deutschland und China ergänzen. Insofern ist das Abkommen zu begrüßen. Auch für Verhandlungen mit Indien erteilte der Europäische Rat der Kommission das Mandat. Sie haben noch nicht begonnen. Unabhängig vom Verhandlungsmandat für China und Indien beobachtet der VDR die verstärkte Betätigung der Europäi-

schen Union im Bereich bisher bilateraler Schifffahrtsabkommen mit einer gewissen Zurückhaltung. Es bleibt abzuwarten, ob ein durch die Europäische Union verhandeltes Abkommen auf die in vielen Sektoren unterschiedlichen Bedürfnisse einzelner Mitgliedstaaten hinreichend eingehen kann. Jedes weitere Mandat wird daher sorgfältig abzuwägen sein.

Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland

Tonnage- und Investitionsentwicklung: Verbesserte Standortbedingungen zeigen weiterhin Wirkung

Die dem wirtschaftlichen Einflußbereich deutscher Reedereien zuzuordnende Handelsflotte unter deutscher und unter ausländischen Flaggen bestand zur Jahresmitte 2001 aus 2.073 Schiffen (Einheiten über 100 BRZ) mit insgesamt 24,9 Mio. BRZ. Gegenüber Juli 2000 bedeutet dieses eine Zunahme der Schiffszahl um 161 Einheiten und eine Vergrößerung der Tonnage um 3,8 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 2001 einschließlich der im Küstenbereich eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe auf 657 Schiffe (Vorjahr: 722 Schiffe) mit 6,39 Mio. BRZ (Vorjahr: 6,94 Mio. BRZ). In dieser Zahl sind 381 Schiffe (Vorjahr: 407 Schiffe) mit 5,60 Mio. BRZ (Vorjahr: 5,89 Mio. BRZ) enthalten, die im Internationalen Seeschiffregister eingetragen sind.

Gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt ergibt sich bei dem Sektor unter deutscher Flagge ein Minus von 65 Schiffen und 557.000 BRZ. Ins-

besondere Schiffe mit einem Alter von mehr als vier Jahren, für die eine Flaggenbindung nicht mehr bestand, wechselten wegen der Betriebskostennachteile unter deutscher Flagge unter Beibehaltung der Registereintragung und des Managements auf eine Auslandsflagge.

Stark zugenommen hat derjenige Teil der deutschen Flotte, der in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen ist und nach § 7 des Flaggenrechtsgesetzes befristet eine ausländische Flagge führt. Dieser Flottenteil ist zwischen Mitte 2000 und Mitte 2001 um 157 Schiffe und 3,23 Mio. BRZ auf 975 Schiffe mit 10,66 Mio. BRZ angestiegen.

Insgesamt waren in deutschen Seeschiffsregistern am 30. Juni 2001 1.632 Handelsschiffe mit 17,05 Mio. BRZ eingetragen; 180 Schiffe und 3,7 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 positive 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 69 Schiffen und 1,74 Mio. BRZ einen Bestand von 441 Handelsschiffen mit 7,89 Mio. BRZ auf.

Die bevorzugten Auslandsflaggen der deutschen Reedereien sind die des Karibikstaates Antigua und Barbuda, Liberias und Zyperns. Nach der Anzahl der Schiffe führt Antigua und Barbuda mit 607 Schiffen und 3,8 Mill. BRZ, während die höchste BRZ-Tonnage auf die Flagge Liberias mit 410 Schiffen und 9,6 Mill. BRZ entfällt. Die Zypern-Flagge folgt mit 109 Schiffen und 1,0 Mill. BRZ jeweils an dritter Stelle. Die verbleibenden 290 Schiffe verteilen

sich auf 21 weitere Flaggen.

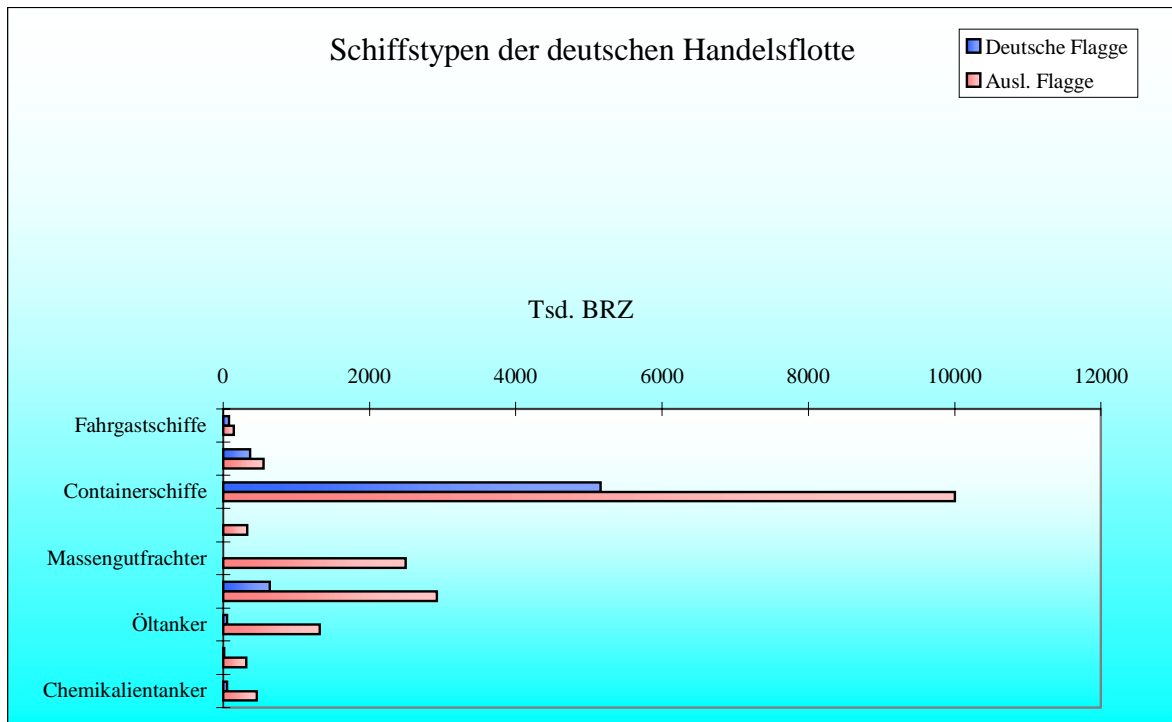
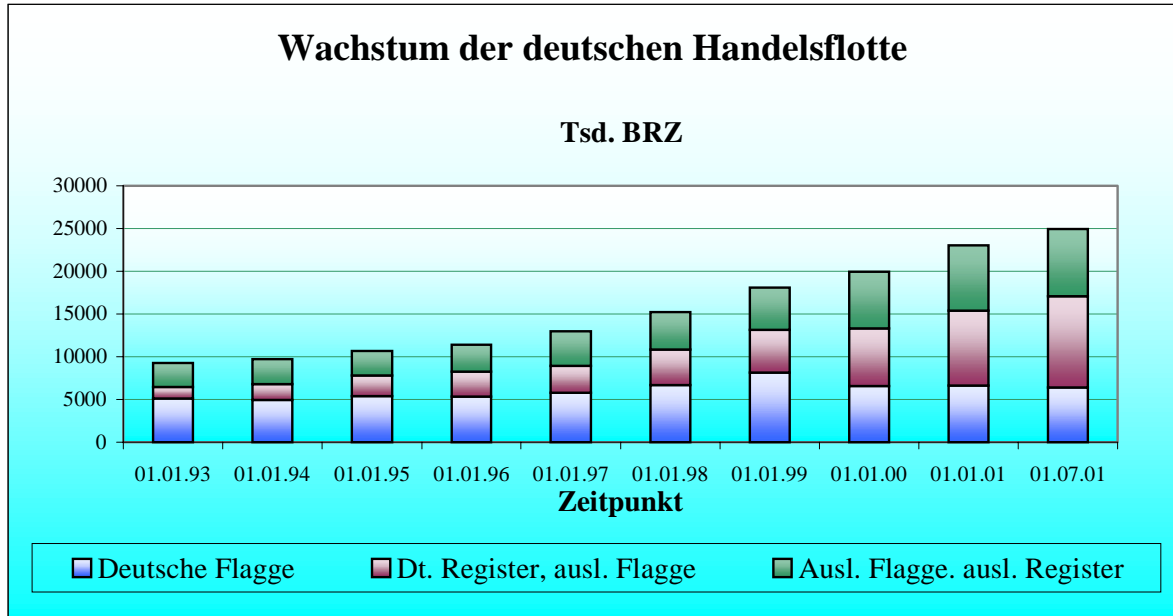
In den ersten neun Monaten des Jahres 2001 stellten deutsche Reeder 82 Neubauten mit 2,01 Mio. BRZ und 2,48 Mio. tdw in Dienst. Das entspricht einem Investitionsvolumen von ca. 2,6 Mrd. • (Januar bis September 2000: 79 Neubauten mit 1,35 Mio. BRZ). Diese Zahlen dürften sich bis zum Ende des Jahres noch deutlich erhöhen. Deutsche Werften waren mit 16 Schiffen und 0,27 Mio. BRZ entsprechend einem Investitionsvolumen von 0,5 Mrd. • an den Ablieferungen beteiligt.

Seit dem Wegfall der Finanzbeiträge, der Sonderabschreibungen und anderer mit der Bindung an die deutsche Flagge verbundenen Steuervorschriften ab 1999 wurde auch in den ersten neun Monaten 2001 die weit überwiegende Zahl der Neubauten - 79 Schiffe mit 1,91 Mio. BRZ - unter ausländischer Flagge in Dienst gestellt.

Auf Vertrauen in den Reedereistandort Deutschland deuten die Neubaubestellungen deutscher Reeder und Investoren, die mit 107 Schiffen und 2,3 Mio. BRZ in den ersten neun Monaten 2001 zwar nicht die außerordentlich hohen Vergleichszahlen des Vorjahres erreichten, jedoch mit 3,3 Mrd. • ein beachtliches Investitionsvolumen aufweisen.

Anfang Oktober 2001 befanden sich 251 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 6,71 Mio. BRZ bzw. 8,02 Mio. tdw für deutsche Reedereien in Bau oder Auftrag (Vorjahr 265 Handelsschiffe mit 6,81 Mio. BRZ). Diese 251 Schiffsneubauten, die überwiegend bis Ende 2002 fertiggestellt sein sollen, haben einen Anschaffungswert von rund 8,3 Mrd. • 55 Schiffe mit 1,02 Mio. BRZ und einem Anschaffungswert von ca. 1,7 Mrd. • werden in Deutschland gebaut. Die wichtigsten Schiffbauländer deutscher Auslandsaufträge waren im Oktober 2001 Südkorea mit 66 Schiffen und 3,10 Mio. BRZ, Polen mit 35 Schiffen und 1,13 Mio. BRZ und China mit ca. 62 Schiffen und 0,92 Mio. BRZ. Vom Gesamtauftragsbestand deutscher Werften in BRZ entfielen 36 vom Hundert auf deutsche Auftraggeber.

Der weit überwiegende Anteil am Auftragsbestand der deutschen Reedereien entfällt auf Containerschiffe mit insgesamt 187 Neubauten, 5,76 Mio. BRZ und einer Stellplatzkapazität von 521.000 TEU, darunter 63 Schiffe mit einer Kapazität zwischen 2.000 und 4.000 TEU und 51 Schiffe mit mehr als 4.000 TEU. Bestellt sind darüber hinaus 29 Stückgutfrachter, 17 Massengutschiffe, 14 Chemikalien- und zwei Flüssiggastanker sowie je ein Fährschiff und Fahrgastschiff.



Schiffahrtsförderungspolitik: Neue Initiativen der Bundesregierung

Die Schiffahrtsförderung des Bundes hat zum Ende des Jahres 2001 zu neuen Initiativen der Bundesregierung für die Senkung der Lohnnebenkosten auf Schiffen unter deutscher Flagge geführt. Der VDR hat diese Initiativen nachdrücklich begrüßt.

Die Entwicklung dieses Förderungsinstruments hat einen langen Zeitraum in Anspruch genommen. Der Druck auf die Betriebskosten von Schiffen unter deutscher Flagge hat sich dementsprechend verschärft.

Die Bundesregierung hatte in ihren Leitlinien für eine maritime Politik, die sie auf der ersten Maritimen Konferenz im Mai 2000 in Emden verkündet hatte, angekündigt, dieselben Maßnahmen auch in Deutschland prüfen zu wollen, die die Europäische Kommission in ihren Leitlinien für eine Schiffahrtsförderung den europäischen Mitgliedstaaten im Jahre 1997 empfohlen hatte. Seitdem ist viel Zeit vergangen. Erst Ende des Jahres 2001 konnten erste Ergebnisse umgesetzt werden. In diesem Zeitrahmen hatten alle europäischen Schiffahrtsnationen ihre eigene Förderungspolitik auf die Vorgaben der Europäischen Kommission eingestellt. Im Jahre 2001 gehörten dazu insbesondere alle skandinavischen Staaten. Mit unterschiedlichen Methoden haben sie ein Nettolohnsystem für Seeleute an Bord von Schiffen unter ihren jeweiligen nationalen Flaggen eingeführt und damit die Arbeitsplatzkosten von Sozial- und Lohnsteuerbelastungen befreit. Ein entsprechender Produktivitätsschub zur Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit dieser Schiffe war mit den Maßnahmen verbunden. Andere europäische Schiffahrtsnationen hatten das gleiche Ergebnis schon vorher erzielt mit entsprechend positiven Folgen für die jeweiligen nationalen seemännischen Arbeitsmärkte. Diese Entwicklung führt dazu, daß Schiffe unter deutscher Flagge schon im europäischen Vergleich die höchsten Arbeitskosten aufweisen. In solchen Verkehren, in denen Schiffe unter deutscher Flagge in direktem Kostenvergleich zu Schiffen unter anderen europäischen Flaggen eingesetzt werden, wie es beispiels-

weise bei den Fährverkehren auf der Ostsee der Fall ist, geraten die Schiffe unter deutscher Flagge und die von ihnen angebotenen Arbeitsplätze deutlich in die Defensive. Der Wechsel deutscher Fährschiffe unter skandinavische Flaggen ist schon angekündigt.

Nachdrückliche Interventionen des maritimen Koordinators der Bundesregierung und der Partner des vom Bundesverkehrsministers einberufenen "Maritimen Bündnisses" sowie Initiativen des Bundesverkehrsministeriums selbst haben nach Überwindung erheblicher Widerstände innerhalb der Bundesressorts schließlich zu dem Förderprogramm geführt, das die Bundesregierung beginnend im Oktober 2001 bis Ende des Jahres 2002 zur Senkung der Lohnnebenkosten vorgelegt hat. Das Bundesverkehrsministerium hatte zunächst zur Angleichung der Wettbewerbsfähigkeit der Arbeitsplatzkosten auf Schiffen unter deutscher Flagge an die Kosten unserer Nachbarstaaten ein Mittelvolumen von etwa 120 Mio. DM für erforderlich gehalten. Aus haushaltspolitischen Gründen hatte die Bundesregierung für diesen Zweck ein Mittelvolumen von zunächst 60 Mio. DM in den Haushalt eingestellt. Diesen Ansatz hat der Haushaltsausschuß des Bundestages auf 80 Mio. DM erhöht. Der VDR hat dies begrüßt, aber gleichzeitig darauf hingewiesen, daß in einem begrenzten finanzpolitischen Rahmen nur Teile der schiffahrtspolitischen Ziele zu Gunsten der Schiffe unter deutscher Flagge erreicht werden können. Er hatte deshalb nachdrücklich für eine Aufstockung der Mittel im Bundestag plädiert. Wichtig ist, den Märkten das Vertrauen in eine mittelfristig stabile Förderungspolitik des Bundes zu vermitteln und ihnen Grundlagen für betriebswirtschaftliche Planungssicherheit zu liefern. Eine an wechselnden kurzfristigen Haushaltszielen ausgerichtete Politik kann dies nicht erreichen. Es müssen deshalb jetzt beschleunigt die strukturellen Maßnahmen in Angriff genommen werden, die neben haushaltspolitischen Maßnahmen zu einer anhaltenden Kostenflexibilisierung für Schiffe unter deutscher Flagge führen sollen.

Die positiven, den Standort fördernden Effekte des vor zwei Jahren eingeführten Gewinnermittlungssystems nach Tonnage (Tonnagesteuer) haben sich im Jahre 2001 fortgesetzt. Die Tonnagesteuer ist im Markt angenommen worden. Nach Schätzung des VDR findet sie bereits bei rund 1.000 Schiffen Anwendung. Die Beschäftigungsförderungseffekte in den Reedereibetrieben an Land werden sichtbar, können statistisch bisher aber noch nicht präzise erfaßt werden.

Die Finanzverwaltung hat im Berichtszeitraum ergänzende Anwendungsregeln herausgegeben oder hat sie noch in Arbeit. Geklärt wurde, daß Anträge auf Anwendung der Tonnagesteuer nur bis zur formalen Bestandskraft der Bescheide über die Gewinnfeststellung widerrufen werden können. Das hat große praktische Bedeutung, weil sich der Steuerpflichtige bei Option zur Tonnagesteuer zehn Jahre an diesen Verlustausgleich ausschließende Gewinnermittlung bindet. Ein für die Praxis ebenfalls wichtiger Erlaß der Finanzverwaltung zum Ausgleich negativer Kapitalkonten nach Beendigung der Tonnagesteuer steht noch aus.

Der VDR hat sich im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens zum Gesetz zur Fortführung der Unternehmensteuerreform darum bemüht, daß die durch das Steuerbereinigungsgesetz 1999 ab 2000 gestrichene Fortführung der "Rücklage" (Unterschiedsbetrag) bei der Tonnagesteuer wieder eingeführt wird. Dies würde es erlauben, die Besteuerung der bei Übergang zur Tonnagesteuer festgestellten stillen Reserven auch nach Veräußerung des Schiffes weiter aufzuschieben, wenn der Steuerpflichtige (oder die steuerpflichtige Gesellschaft) innerhalb einer bestimmten Frist ein neues Schiff anschafft. Die Regelung würde die Bindung von Investitionen an die Schifffahrt begünstigen und den deutschen Schifffahrtsstandort stärken. Anlaß für das Vorhaben ist die in der Diskussion befindliche teilweise Wiederherstellung des § 6b des Einkommensteuergesetzes (EStG), der es erlaubt, Veräußerungsgewinne auf neu angeschaffte Wirtschaftsgüter steuerfrei zu übertragen. Diese Bestimmung war durch das Steuerentlastungsgesetz 1999/2000/2001 auf Gewinne aus der Veräußerung von Grund und Boden sowie Gebäuden

eingeschränkt worden. Mit der Änderung des § 6b EStG hatte der Gesetzgeber die Einschränkung bei der Tonnagesteuer begründet, so daß die Wiederherstellung des § 6b EStG auch zur Wiederherstellung der Fortführung der "Rücklage" führen müßte. Das Gesetzgebungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen.

Die vom Bundesfinanzministerium im Entwurf des Steueränderungsgesetzes 2001 vorgesehene und dieser positiven Entwicklung abträgliche Einführung einer neuen beschränkten Steuerpflicht für ausländisches Bordpersonal konnte im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens mit Unterstützung des Maritimen Koordinators abgewendet werden. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung wollte die Heuern ausländischer Seeleute ohne Rücksicht auf den Arbeitsort der deutschen Einkommensteuerpflicht unterwerfen, wenn die Schiffe von Deutschland aus betrieben werden. Dies hätte bei den üblichen Nettoheuern zu erheblichen Mehrkosten der deutschen Schifffahrtsunternehmen geführt und damit dem deutschen Schifffahrtsstandort Schaden zugefügt.

Das Steueränderungsgesetz 2001 hat die für die Passagierbeförderung im nationalen Seeverkehr bis Ende 2001 geltende Ermäßigung der Umsatzsteuer auf 7 vom Hundert um weitere drei Jahre verlängert.

Die Finanzverwaltung hat im Jahre 2001 zwei Erlasse zu Urteilen des Bundesfinanzhofs (BFH) herausgegeben, die für die Schifffahrt von erheblicher Bedeutung sind. In einem Erlaß hat sie Vertrauensschutz gegenüber dem Urteil des BFH über die Zulässigkeit von Sonderabschreibungen für Handelsschiffe eingeräumt. Das Urteil hatte bei Inanspruchnahme von Sonderabschreibungen eine ununterbrochene Registerbindung von vier Jahren seit dem Jahr der Infahrtsetzung des Schiffes verlangt. Die Finanzverwaltung hatte es dagegen immer zugelassen, daß Schiffe schon im Jahr nach der Infahrtsetzung aus dem Register ausgetragen werden konnten. Davon war insbesondere in den Jahren 1998 und 1999 bei vielen von der Flaggenbindung des Bundesverkehrsministeriums seit 1996 erfaßten Schiffen Gebrauch gemacht worden, um sie infolge der negativen Ratenentwicklung ausflaggen zu

können. Das BFH-Urteil soll nach dem Erlaß nur auf Schiffe angewendet werden, die nach dem 24. Juli 2001 aus einem deutschen Seeschiffsregister ausgetragen wurden. Bei den vorher aus dem Schiffsregister vor Ablauf der vom BFH verlangten Registerbindung ausgetragenen Schiffen soll die bisherige und mit dem BFH-Urteil nicht übereinstimmende Praxis der Finanzverwaltung weiter anerkannt werden. In einem weiteren Erlaß hat die Finanzverwaltung Vertrauensschutz gegenüber einem Urteil des BFH eingeräumt, in dem die-

ser den Vorkosten (insbesondere Eigenkapitalvermittlungsprovisionen und andere Gebühren) bei offenen Fonds nicht als Betriebsausgaben oder Werbungskosten als abzugsfähig, sondern als den Anschaffungs- oder Herstellungskosten zuzurechnen erklärt hat. Die Finanzverwaltung will diese Betrachtungsweise auch bei Schiffsfonds anwenden, gestattet aber den hergebrachten Vorkostenabzug, wenn der Vertrieb von Beteiligungen noch im Jahre 2001 beginnt und die Beteiligten bis Ende 2002 beitreten.

Tarifpolitische Lage: Heueranhebung und neue Tarifstrukturen

Zwischen der Tarifgemeinschaft im VDR - der 65 Mitgliedsreedereien angehören -, der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr sowie der Deutschen Angestellten-Gewerkschaft wurden mit Wirkung vom 1. Januar 2001 neue Heuertarifverträge vereinbart, nachdem die vorhergehenden Tarifverträge zum 31. Oktober 2000 gekündigt worden waren. Die neuen Heuertarifverträge führten zu einer Anhebung der Heuern für Besatzungsmitglieder und Kapitäne um 3,45 vom Hundert. Die Laufzeit der Tarifverträge beträgt zwölf Monate, sie gelten also noch bis Ende 2001.

Die Tarifvertragsparteien hatten anlässlich der letzten Heuertarifrunde weiter beschlossen, die durch neue Gesetze überholten Tarifvorschriften an die geltende Rechtslage anzupassen. Sie hatten hierfür eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die im Laufe des Jahres die Tariftexte prüfen und Änderungsvorschläge für die nächste Tarifverhandlungsrunde Ende 2001 erarbeiten soll. Eine vorläufige Bestandsaufnahme hatte ergeben, daß insbesondere wegen folgender neuer bindender internationaler und nationaler Vorschriften Anpassungsbedarf bei den Bestimmungen im MTV-See und HTV-See besteht: STCW, ILO-Übereinkommen 180 über die Arbeitszeit für Seeleute, EU-Arbeitszeitrichtlinie und EU-Ausbildungsrichtlinie für Seeleute, Seemannsgesetz, Teilzeit- und Befristungsgesetz, Arbeitsgerichtsbeschleunigungsgesetz und Formvorschriften-Anpassungsgesetz. Außerdem sollten steuerlich zulässige Entlastungen bei Heuerzahlungen überprüft und die Heuertafeln an die Vorgaben der Finanzverwaltung angepaßt werden.

Schon während der ersten der bisher acht Sitzungen der "Arbeitsgruppe MTV-See/HTV-See" zeigte es sich, daß die erforderlichen Anpassungen nur im Zusammenhang mit einer vollständigen Neuordnung und Überarbeitung der jetzigen Seetarifverträge durchführbar sein dürften, da zu viele Teile der bisherigen Regelwerke von der Novellierung betroffen sind. Die Arbeitsgruppe hat deshalb den Beschluß gefaßt, nicht lediglich Teiltex-te, sondern einen in sich geschlossenen Gesamtentwurf zu erarbeiten, der anlässlich der nächsten Tarifrunde als neuer MTV-See angenommen werden soll.

Die bisher erarbeiteten Textentwürfe führen zu einer enormen Straffung der Tarifregelwerke auf künftig nur noch rund ein Drittel ihres bisherigen Umfangs. Für Kapitäne und Besatzungsmitglieder werden einheitliche Mantel- und Heuertarifverträge gelten. Zahlreiche Zulagen und Sondervergütungen werden entfallen. Die Heuertafeln werden so umgestaltet, daß es weniger Dienstgrad-Gruppen, mehr Festheuerbezieher-Gruppen und weitere Vereinfachungen in der Tarifstruktur gibt als bisher. Dies wird bei den Reedereien zu einer wesentlichen Entlastung ihrer Personal- und Heuerabteilungen, bei den Beschäftigten an Bord, soweit sie nicht bereits feste Bezüge erhalten, zu einer Verstetigung ihrer monatlichen Bezüge unabhängig von den jeweiligen Dienstanforderungen führen. Es liegt nunmehr an den Tarifvertragsparteien, die in der Arbeitsgruppe einvernehmlich erzielten zukunftsweisenden Ergebnisse anlässlich der nächsten Tarifrunde Ende 2001 als neue Seetarifverträge in Kraft zu setzen.

Neues EU- und ILO- Arbeitszeitrecht: Umsetzung in deutsches Recht wird vollzogen

Die Bundesregierung hat im Herbst 2001 einen Entwurf zur Änderung des Seemannsgesetzes und der Nachweisverordnung für Arbeitszeitanachweise in der Seeschifffahrt vorgelegt. Die Entwürfe dienen im wesentlichen der Umsetzung der Europäischen Richtlinie auf dem Gebiet des Arbeitszeitschutzes für Seeleute von 1999. Zugleich sollen hiermit die Voraussetzungen für die Ratifizierung des ILO-Übereinkommens 180 über die Arbeitszeit für Seeleute von 1996 geschaffen werden. Die Umsetzung des EG- und ILO-Rechts muß bis zum 30. Juni 2002 abgeschlossen sein.

Kernstück des künftigen Arbeitszeitregimes des Seemannsgesetzes ist die Einführung einer Höchstarbeitszeit von 14 Stunden täglich und 72 Stunden wöchentlich sowie einer Mindestruhezeit von zehn Stunden täglich und 77 Stunden wöchentlich. In Notfällen darf von diesen Vorschriften abgewichen werden. Nach dem neuen Recht werden die Offiziere sowie auch die Kapitäne, wenn diese Wachdienst leisten, vollständig in die Regelungen zur Arbeitszeit einbezogen. Das Mindestalter für eine Beschäftigung in der

Seefahrt wird von 15 auf 16 Jahre angehoben. Bei Verstößen gegen Arbeitszeitbestimmungen erhalten die Arbeitsschutzbehörden eine Anordnungsermächtigung. Arbeitszeitanachweise und Übersichten für die Arbeitsorganisation an Bord entsprechen künftig einem international vereinbarten Standard.

Nach der bisherigen Einschätzung des VDR dürften durch die Änderungen, mit denen ein langer internationaler Entwicklungsprozeß für ein einheitliches Arbeitszeitregime auch für die deutsche Seeschifffahrt zum Abschluß kommt, spürbare Auswirkungen auf den normalen Schiffsbetrieb generell nicht zu erwarten sein. Bei Zwei-Wachen-Schiffen mit häufigen Hafenanläufen allerdings kann die Kostenlage im Ergebnis erschwert werden, wenn die künftigen Höchstarbeits- und Mindestruhezeiten eine Fortsetzung der heutigen Praxis mit derselben Anzahl von Besatzungsmitgliedern nicht mehr zulassen. Außerdem ist damit zu rechnen, daß die international verbindlichen Arbeitszeitanachweise im Wege der Hafenstaatkontrolle künftig strenger überwacht werden.

Schiffsbesetzung: Stabilisationsfaktor für Beschäftigung und Ausbildung

Bei Verabschiedung der neuen Schiffsbesetzungsverordnung zum Januar 1999 hatte der Bundesrat die Bundesregierung aufgefordert, nach zwei Jahren einen Bericht über die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Beschäftigungs- und Ausbildungssituation vorzulegen.

Der unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums und nach Konsultationen der See-Berufsgenossenschaft, der Heuerstelle Hamburg - Fachvermittlungsstelle für Seeleute, der Wasser- und Schifffahrtsdirektionen Nord und Nordwest, der Seeämter, der Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt und der Ständigen Arbeitsgemeinschaft der Küstenländer für das Seefahrtbildungswesen erstellte Bericht wurde Mitte Mai 2001 vorgelegt.

Der Bericht stellt die durch die neue Verordnung geschaffene Sach- und Rechtslage und ihren internationalen Rahmen in geraffter Form dar und bestätigt die vom VDR für die Jahre 1999 und 2000 voraus gedeuteten Entwicklungen. Der Bericht der Bundesregierung stellt aufgrund objektiver Daten der Jahre 1999 und 2000 fest, daß sich die Sicherheit des Bordbetriebs weiter verbessert hat, die jährliche Neuaufnahme von Auszubildenden von Mitte der 90er Jahre bis 1999 jährlich gestiegen ist und sich die Zahl von Schiffsmechanikeranwärtern stabilisiert hat.

Ferner kommt der Bericht zu dem Schluß:

- Die Besetzungssituation deutscher Seeleute auf deutschflaggigen Schiffen hat sich stabilisiert und das Verhältnis deutscher Seeleute zu ausländischen Seeleuten hat sich nicht verschoben.
- Die Abnahme deutschflaggiger Schiffe und der damit verbundene Beschäftigungsrückgang deutscher Seeleute im Laufe des Berichtszeitraums ist nicht auf die Neuregelung des Schiffsbesetzungsrecht zurückzuführen.
- Das Angebot an qualifizierten Schiffsmechanikern und Schiffsoffizieren ist ausgeschöpft. Die Einstellungsbereitschaft der

deutschen Schifffahrtsunternehmen an qualifizierten Seeleuten hat zugenommen.

- Es wird die Prognose aufgestellt, daß der Bedarf an qualifizierten Schiffsoffizieren und Schiffsmechanikern in Zukunft nur noch sehr schwer abzudecken ist, wenn von der deutschen Seeschifffahrt nicht verstärkt flottenorientiert ausgebildet wird. Vor diesem Hintergrund wird die Notwendigkeit der Ausbildungsplatzförderung durch den Bund herausgestellt.

Der VDR hat die Berichtsaussagen als insgesamt zutreffend beurteilt. Er hat im Rahmen seiner eigenen Bewertungen unter anderem die Aufnahme einer Besetzungsflexibilisierung nach Einzelfallprüfung sowie die Durchführung der Schiffsmechanikerausbildung auf geeigneten deutschen fremdflaggigen Schiffen angeregt. Jüngste verbandsinterne Umfragen bestätigen, daß sich die Zahl der Ausbildungsplätze für Schiffsmechaniker dadurch nennenswert erhöhen ließe.

Die bisherigen Erfahrungen mit der Schiffsbesetzungsverordnung zeigen ein grundsätzliches Dilemma. Die Verordnung soll in erster Linie der Schiffssicherheit dienen. Deshalb legt sie richtigerweise die Qualifikation und die Anzahl der Seeleute fest, die für das jeweilige Schiff aus Sicherheitsgründen notwendig sind. Die Verordnung will darüber hinaus gleichzeitig Funktionen der Arbeitsmarktpolitik regeln und schreibt deshalb für bestimmte Bordpositionen zusätzlich die Staatsangehörigkeit der Besatzungsmitglieder vor. Dieser Regelung liegt die Erwartung zugrunde, durch Regulierung der Nachfrage den seemännischen Arbeitsmarkt mittelfristig stabilisieren zu können.

Diese arbeitsmarktpolitische Weichenstellung erreicht ihr Ziel nur sehr bedingt. Zunächst einmal schafft sie neue Probleme. Einerseits wird mit ihr das Wachstum des Flottenteils unter deutscher Flagge durch das am Arbeitsmarkt vorhandene Potential von Seeleuten mit der verlangten Staatsangehörigkeit begrenzt. Stehen beispielsweise qualifizierte deutsche

oder EU-Seeleute für bestimmte Bordpositionen am Arbeitsmarkt nicht oder nur in begrenzter Zahl zur Verfügung, können Investitionen für Schiffe unter deutscher Flagge über eine sich daraus errechnende Grenze nicht hinausgehen. Ist diese Grenze erreicht, zwingt die Verordnung faktisch zur Wahl einer ausländischen Flagge. Ausnahmegenehmigungen für den Einzelfall sind in der Verordnung nicht vorgesehen.

Andererseits schreibt die Verordnung mit ihren Staatsangehörigkeitsbestimmungen das Arbeitskosten- und Produktivitätsniveau fest, das mit der Beschäftigung der so vorgegebenen Nationalitäten zwingend verbunden ist. Erweist sich dieses Niveau als für internationale Wettbewerbsmärkte ungeeignet, entsteht ein wirtschaftlicher Zwang zum Ausflaggen. Mit ihm sind negative Wirkungen für den Arbeitsmarkt verbunden, also das Gegenteil dessen, was die Verordnung erreichen möchte. Soll dem entgegengewirkt werden, muß der Staat den selbst geschaffenen Nachteil mit Hilfsmaßnahmen überbrücken. Die gesetzliche Intervention in den Arbeitsmarkt zieht die nächste nach sich.

Schließlich schreibt die Verordnung Bordpositionen fest, an denen die Entwicklungen auf den Nachwuchsmärkten zwischenzeitlich vorbeigehen. Dies gilt beispielsweise für die Posi-

tion des Schiffsmechanikers. Die Mehrzahl derjenigen, die aktuell eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker wählen, möchte nicht Facharbeiter bleiben, sondern nach Abschluß der Lehre höhere Befähigungszeugnisse erwerben. Die Zahl der Schiffsmechaniker wird daher in Zukunft am deutschen Markt tendenziell zurückgehen. Die Berufswünsche junger Nachwuchskräfte harmonisieren mit den insoweit starren Verordnungsvorschriften nicht.

Leider geht die Bewertung der Verordnung aus Gewerkschaftssicht in eine gegenteilige Richtung. Die Gewerkschaften möchten mehr staatliche Regulierungen, ein noch restriktiveres Vorschriftenwerk, noch mehr Kontrollen und noch höhere staatlich verordnete Besatzungsstärken. Dabei werden die daraus zwangsläufig folgenden kontraktiven Effekte für Schiffe unter deutscher Flagge und dessen Wachstumspotential offenbar in Kauf genommen. Das Bundesverkehrsministerium sah sich bisher nicht in der Lage, solche Bewertungskonflikte politisch aufzulösen. Von der Verordnung werden daher kurzfristig keine dynamischen Impulse für das Wachstum der Schifffahrt unter deutscher Flagge ausgehen.

Bordpersonal und seemännischer Arbeitsmarkt: Differenzierte Entwicklung

Auf deutschen Seeschiffen - ohne Fischerei - waren am 30. September 2001 (in Klammern jeweils die Zahlen vom 30. September 2000) 12.944 (12.361) bei der See-Berufsgenossenschaft versicherte Seeleute beschäftigt. Die Zahl der deutschen Führungskräfte (Kapitäne und Schiffsoffiziere) belief sich auf 4.749 (4.594), die der ausländischen Offiziere auf 999 (789). Die Anzahl der Schiffsleute betrug 7.196 (6.978). Darunter befanden sich 3.450 (3.561) deutsche und 3.746 (3.417) ausländi-

sche Arbeitnehmer. Die Zahl der Beschäftigten hat sich damit insgesamt im Vergleich zum Vorjahr mit leicht positiver Tendenz stabilisiert.

Die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt der deutschen See- und Küstenschifffahrt verlief auch in diesem Jahr differenziert. Im Mannschaftsbereich bestand nur noch sehr geringer Bedarf. Überwiegend werden diese Bordarbeitsplätze aus dem Angebot an ausländischen

Seeleuten zu ausländischen Heuerbedingungen besetzt.

Absolventen der Fach- und Fachhochschulen werden wieder ausreichend Bordplätze für III. Nautische Offiziere (NO) und III. Technische Offiziere (TO) angeboten. Bevorzugt werden Kräfte, die einen Schiffsmechanikerbrief besitzen und den Besuch einer Fachhochschule nachweisen können.

Bei I. NO und II. und I. TO zeichnet sich weiterhin ein ernst zu nehmender Personalmangel ab. Auch der Bedarf an Alleinsteuern nahm weiter zu. Bei ausgedünntem Markt sind gute Bewerber rar geworden. Nach Angaben der Heuerstellen haben sich gegenüber dem Vorjahr die Bewerberangebote aller Seeleute um 32 vom Hundert verringert, die Stellenangebote um 7 vom Hundert.

Die Inanspruchnahme der Fachvermittlungstellen für Seeleute konzentriert sich im wesentlichen auf nur noch drei von ehemals drei-

zehn Heuerstellen. 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.

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 im kommenden Jahr zu rechnen.

Internationale und nationale Nachwuchsentwicklung: Wachsende Engpässe beim Führungspersonal

Erstmalig haben die International Shipping Federation (ISF) und der Baltic and International Maritime Council (BIMCO) 1990 gemeinsam den Seeleute-Arbeitsmarkt untersucht. 1995 und 2000 folgten die dem weltweiten Seeleute-Arbeitsmarkt anpaßten Berichte über "Worldwide Demand for and Supply of Seafarers". Ziel dieser alle fünf Jahre auf den letzten Situationsstand gebrachten Analysen ist es, die international sowie national festgestellten Entwicklungsdaten als Grundlage für Empfehlungen zur Nachwuchssicherung zu nutzen.

Auch wenn der im Frühjahr 2000 veröffentlichte ISF/BIMCO-Bericht zu dem Ergebnis

gekommen war, daß sich der globale Arbeitsmarkt im Vergleich zu der sich 1990 darstellenden Angebots- und Nachfragesituation von Schiffsoffizieren durch die gestiegene Aufnahme von neuen Nachwuchskräften leicht verbessert und wieder den Stand von 1995 erreicht hat, wurde eine weltweite Angebotslücke in 2000 für Schiffsoffiziere von 16.000 (minus 4 vom Hundert) festgestellt. Bei einer angenommenen Wachstumsrate der Weltflotte um ein Prozent pro Jahr und nicht mehr gesteigerten Ausbildungsanstrengungen sagt der Bericht für 2010 einen weltweiten Führungskräftemangel von ca. 46.000 (minus 12 vom Hundert). Dies kann allerdings - so der Bericht -

durch die Ausbildung von 1,5 Nachwuchskräften pro Schiff und pro Jahr verhindert werden. Die Analyse baut auf bestimmten Annahmen auf. Bei Veränderung der Annahmen verändern sich die Ergebnisse. Die ermittelten Zahlen können daher nicht als absolute Aussage genommen werden. Sie beschreiben aber einen Trend.

Auch die Europäische Kommission hat die Entwicklungen auf den europäischen seemännischen Arbeitsmärkten zum Anlaß genommen, in einer im April 2001 vorgelegten Mitteilung an das Europäische Parlament und den Ministerrat auf Fragen der Ausbildung und Einstellung von Seeleuten in Europa hinzuweisen. Der Bericht schließt mit Empfehlungen, die sich auf die korrekte Anwendung der gemeinschaftsrechtlichen und internationalen Rechtsinstrumente durch die Mitgliedstaaten, auf koordinierte Informationskampagnen, auf die finanzielle Unterstützung der Ausbildung von Seeleuten, auf die Nutzung der Förderungsmöglichkeiten von Forschungsprojekten hinweisen. Insoweit haben der VDR und die europäischen Reederverbände die Mitteilung unterstützt. Soweit sie zusätzlich auf den schon vor Jahren vorgelegten Richtlinienentwurf der Kommission über die Bemanning von Fährschiffen hinweist, ist der Mitteilung mit Kritik begegnet worden. Dieser frühere Richtlinienentwurf hat aus einer Reihe von Gründen keine politische Unterstützung bei den Mitgliedstaaten gefunden und ist schon aus diesem Grunde nicht geeignet, als Instrument zur Stabilisierung des europäischen Arbeitsmarktes eingesetzt zu werden.

Im Zusammenhang mit diesen weltweit ermittelten Trenddaten gewinnt die nationale Nachwuchssituation und deren zukünftige Entwicklungslinie besonders an Gewicht. Der in der Vergangenheit relativ problemlose Zugriff auf den internationalen Schiffsoffiziers-Arbeitsmarkt wird mittel- bis langfristig nur noch eingeschränkt und gegebenenfalls nur mit höherem Heueraufwand zu realisieren sein.

Legt man den Ist-Stand 2001 der deutschflaggen Flotte ohne Fischerei und die dort be-

schäftigten deutschen Seeleute zugrunde, beläuft sich der schiffsbesetzungsrechtlich vorgeschriebene Mindestbedarf an deutschen Patentinhabern, Schiffsmechanikern und wachbefähigten Schiffsleuten Deck und Maschine auf insgesamt knapp 4.000 deutsche Seeleute.

Mehr als 2.000 deutsche Seeleute werden über die Mindestanforderungen der Schiffsbesetzungsverordnung hinaus beschäftigt. Sie können wegen der ungünstigen Altersstruktur dieser Beschäftigungsgruppen für die Zukunft nicht allein als ausreichendes Personalpolster betrachtet werden. Eine bedarfsgerechte Ausbildung ist daher weiterhin nötig.

Erfreulich ist, daß die Zahl der Berufsanfänger in der Schifffahrt in den letzten Jahren nahezu stetig angestiegen ist. Sie muß sich, um den zukünftigen Bedarf an deutschen Patentinhabern, Schiffsmechanikern und wachbefähigten Schiffsleuten zu decken, gegenüber dem Einstellungskontingent in 2001 noch um ca. 8 bis 10 vom Hundert pro Jahr erhöhen, wenn von einer Stabilisierung der Flotte unter deutscher Flotte in der derzeitigen Größenordnung ausgegangen wird. Sollte die Schiffsanzahl allerdings wesentlich wachsen, wäre ein höherer Prozentsatz an jährlich einzustellenden Berufsanwärtern notwendig.

Der in dem abgelaufenen Jahr angehobenen Ausbildungsplatzförderung des Bundes, die vom VDR um DM 10.000 je besetzten Ausbildungsplatz aufgestockt wurde, kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Sie ist zielorientiert und zielgerecht und wird von der ausbildenden Schifffahrtspraxis als wichtiges Förderungsinstrument begrüßt.

Festzuhalten ist, daß die deutsche Seeschifffahrt nach den statistischen Einstellungsdaten der zurückliegenden Jahre ihre Nachwuchssicherungspolitik annähernd am Bedarf ausgerichtet hat. Dieser positive Trend kann allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß sich seit geraumer Zeit die personellen Engpässe an qualifizierten deutschen Patentinhabern in Teilbereichen der deutschen Seeschifffahrt verstärken.

Seemännische Berufsausbildung: Ausbildung verstärken

Zur Zeit werden auf Schiffen deutscher Reedereien unter deutscher und unter fremder Flagge 573 deutsche Patent- und Facharbeiteranwärter ausgebildet. Davon befinden sich 380 im 1. bis 3. Ausbildungsjahr zum Schiffsmechaniker und 45 Schiffsmechanikerumschüler auf deutschflaggen Schiffen. Verteilt auf deutsch- und fremdflaggige Schiffe haben ferner sechs nautische sowie drei technische Offiziersassistenten (OA), 112 nautische bzw. technische Fachhochschulpraktikanten und 27 schiffsbetriebstechnische Fachschulassistenten (SBTA) die Ausbildung im abgelaufenen Jahr begonnen.

Die Gesamtzahl der jährlich neu in Ausbildungs- und Vor-Ausbildungsverhältnisse der Seeschiffahrt aufgenommenen Berufsanwärter hat sich von 1994 (121) bis 1999 (345) kontinuierlich erhöht. Im Jahre 2000 ging die Zahl der Jugendlichen für eine seemännische Ausbildung auf 291 zurück und erhöhte sich 2001 wieder um 4 vom Hundert auf 303 Berufsanwärter.

Da die Mehrzahl der derzeit von Deutschland aus bereederten Schiffe von deutschen Reedereien unter ausländischen Flaggen eingesetzt wird, kommt der Ausbildung auch ausländischer Mitarbeiter eine ebenfalls wichtige Funktion zu. Auf deutschen Schiffen unter ausländischen Flaggen sind daher im Jahre 2001 rund 450 ausländische Berufsanfänger in die Ausbildung genommen worden. Sie streben eine Ausbildung entweder zum Facharbeiter oder als Offiziersnachwuchs an. Auch auf diesem Sektor gehen die Planungen der Ree-

dereien von einem Ausbau der Ausbildung in den nächsten Jahren aus.

Dabei ist als bemerkenswert hervorzuheben, daß sich die Anzahl der Schiffsmechaniker-Auszubildenden/Offiziersassistenten im Vergleich zu 2000 (148) in 2001 auf insgesamt 164 (155 Schiffsmechaniker-Auszubildende und neun OA's) erhöhte, dagegen die Anzahl der Fachhochschulpraktikanten/Berufsfachschüler SBTA von 2000 (116 bzw. 27) zu 2001 insgesamt auf 139 (112 bzw. 27) zurückging. Damit kehrte sich nach zwei Einstellungsjahrgängen das Verhältnis der originären berufspraktischen Ausbildungsgänge "Schiffsmechaniker/Offiziersassistenten" zu den alternativen Vor-Ausbildungsvarianten "Fachhochschulpraktikum/Berufsfachschule SBTA" von 1999 (43 : 57) zu 2001 (54 : 46) zugunsten der Schiffsmechaniker-/OA-Ausbildung um. Ob diese Trendwende bei der Ausbildungswahl sich in Zukunft stabilisieren bzw. verstärken wird, muß die Entwicklung in den nächsten Jahren zeigen.

Wie in den letzten Jahren hat sich ebenfalls in 2001 der überwiegende Teil der Berufsanfänger für eine Laufbahn zum Schiffsoffizier entschieden. Dies läßt sich einerseits aus der Verteilung der Schulabschlüsse der die seemännische Ausbildung begonnenen Jugendlichen und andererseits aus der Berufszielbefragung der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt bei den Schiffsmechanikerabschlußprüfungen ableiten. Danach liegt der Anteil der Auszubildenden, die ein Patent anstreben, bei 79 vom Hundert.

Berufsaufklärung und Nachwuchsgewinnung: Verstärkte Aktivitäten

Der VDR hat im Berichtszeitraum 2000/2001 seine Berufsaufklärungsarbeit verstärkt. Damit ist es gelungen, die Bewerberzahlen trotz schwierigen Umfeldes wegen der demographischen Entwicklung zu stabilisieren. Der früher gewohnte Überhang an Bewerbern ist zahlenmäßig zurückgegangen.

Nachdem bereits im letzten Jahr erstmals seit langem die Zahl der unbesetzten Lehrstellen in Deutschland größer war als die Zahl der zu Beginn des Lehrjahres noch nicht vermittelten Bewerber, hat sich die Situation in diesem Jahr weiter entspannt. An Ausbildungsplätzen insgesamt wurden bundesweit 11.000 mehr gemeldet als im Vorjahr. Das Angebot liegt jetzt über 601.000. Dabei hat sich die Differenz zwischen den unbesetzten Ausbildungsstellen und den noch nicht vermittelten Bewerbern bundesweit um über 5 vom Hundert verringert. Gleichzeitig ging die Zahl der gemeldeten Bewerber um über 31.200 zurück.

In 2001 hat der VDR in enger Zusammenarbeit mit den örtlichen Arbeitsämtern in acht Städten vierzehntägige berufskundliche VDR-Ausstellungen durchgeführt. Die Bundesanstalt für Arbeit sucht in der berufskundlichen Informationsarbeit inzwischen wieder mehr die Nähe zur Wirtschaft, indem sie von Arbeitsämtern und Wirtschaft organisierte sogenannte "Berufsmessen und -börsen" für einzelne Berufszweige durchführt. Der VDR hat sich an elf dieser Veranstaltungen beteiligt. Die Berufsmessen und -börsen, zu denen alle Schulen der jeweiligen Region eingeladen werden, erstrecken sich regelmäßig über drei bis fünf Tage und bieten Eltern und Lehrern Gelegenheit, sich umfassend zu informieren. Zusätzlich hat der VDR neun berufskundliche Informationsveranstaltungen mit Berufsberatern und Lehrern sowie 15 berufskundliche Vortragsreihen vor Schülern, Eltern und Lehrern in verschie-

denen Städten der Bundesrepublik durchgeführt.

Insgesamt konnten bei allen Veranstaltungen mehr als 80.000 Besucher gezählt werden. Weitere berufskundliche Informationen werden durch die ständig aktualisierten Broschüren des VDR "Berufe an Bord" verteilt. Sie liegen auch in den Dokumentationen der Berufsinformationszentren der Arbeitsämter aus.

Die Präsentation des VDR im Internet www.reederverband.de bietet Interessenten zusätzliche Möglichkeiten für berufskundliche Informationen. Die Resonanz ist positiv.

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. In 2001 haben 50 Jugendliche während der Sommermonate am Schiffspraktikum teilgenommen. Die Praktika werden mit Schülern durchgeführt, deren Eignung für den Seemannsberuf vorher geprüft wird. 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. Seit April 2001 hat der VDR mit der See-Berufsgenossenschaft eine Neuregelung vereinbart, nach der auch Schüler allgemeinbildender Schulen innerhalb des ersten Jahres nach Schulbeendigung an einem Schiffspraktikum teilnehmen können.

Schiffahrtskaufmännische Ausbildung: Neuordnung des Berufsbildes kommt voran

Ein Mangel an qualifizierten Nachwuchskräften bei Schiffahrtskaufleuten hat im laufenden Jahr dazu geführt, daß Unternehmen ihre Ausbildungsbemühungen verstärkt haben.

Das anspruchsvolle Berufsbild für Schiffahrtskaufleute führt dazu, daß nicht alle ausbildungswilligen Betriebe über eine Befähigung zur Ausbildung verfügen, weil sie im Rahmen der betrieblichen Ausbildung nicht das gesamte komplexe Berufsfeld abdecken können. Da insbesondere in den Flächenstaaten nicht immer geeignete Kooperationspartner verfügbar sind, kann die standortnahe Teilnahme am Berufsschulunterricht nicht immer gewährleistet werden.

Um standortunabhängig einen weitgehend einheitlichen Qualifikationsstandard zu vermitteln oder auch regionale schulische Ausbildungsde-

fizite in bestimmten Themenbereichen auszugleichen, laufen Planungen, bestimmte Lehr- und Ausbildungsinhalte über "Tele Teaching" bzw. "Tele Learning" für alle Berufsschulen anzubieten. Auch der Einsatz dieser Technik dürfte zur längerfristigen Stabilisierung der bisher vergleichsweise schwach frequentierten Berufsschulstandorte dienen.

Das im vergangenen Jahr eingeleitete Novellierungsverfahren des Berufsbildes ist ein gutes Stück vorangekommen. Die Sozialpartner haben sich im September 2001 auf gemeinsame Eckdaten geeinigt, so daß die weiteren Verfahrensabläufe nunmehr in die Wege geleitet werden können. Ziel der maritimen Wirtschaftsverbände ist es, daß die neue Ausbildungsverordnung bis zum Einstellungstermin 1. August 2002 verabschiedet wird.

Neues Signaturrecht: Elektronische Konnossemente möglich

Der Gesetzgeber hat im Mai und Juli 2001 zwei Gesetze über elektronische Signaturen verabschiedet. Das Gesetz zur Anpassung der Formvorschriften des Privatrechts an den modernen Rechtsgeschäftsverkehr stellt die elektronische Unterschrift der handschriftlichen Unterschrift gleich. Das Gesetz über Rahmenbedingungen für elektronische Signaturen legt

die Sicherheitsanforderungen für elektronische Unterschriften fest. Die neue Gesetzgebung ermöglicht das elektronische Konnossement anstelle des herkömmlichen Wertpapiers. Die Einzelheiten der Umsetzung der neuen Möglichkeiten für den elektronischen Geschäftsverkehr beim Seetransport bedürfen aber noch weiterer Klärung.

Bergungsrecht: Bergungsübereinkommen von 1989 ratifiziert

Deutschland hat im Mai 2001 das 1996 in Kraft getretene Internationale Übereinkommen über Bergung von 1989 ratifiziert und mit dem Dritten Seerechtsänderungsgesetz in das Handelsgesetzbuch übernommen. Der Gesetzgeber ist damit Forderungen der Schifffahrt und des

"Pallas-Untersuchungsausschusses" nachgekommen. Das alte auf dem einfachen Prinzip "no cure – no pay" basierende Übereinkommen von 1910 wird daher durch das neue Übereinkommen von 1989, das verstärkt dem Schutz der Umwelt dient, ersetzt.

Seeunfalluntersuchung: Gesetzentwurf weiter umstritten

Der Vorschlag der Bundesregierung, durch ein neues Gesetz das Untersuchungsverfahren für Seeunfälle auf eine vollständig neue Basis zu stellen, ist im Laufe des Jahres 2001 in vielen Kreisen an der Küste auf heftige Kritik gestoßen. Die Gründung einer neuen Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, die Anlehnung des Untersuchungsverfahrens an Verfahren der Luftfahrt, die Zurückdrängung der vor mehr als hundert Jahren errichteten Seeämter auf Randfunktionen, die Reduzierung der Anzahl der amtlich zu untersuchenden Unfälle und die geringe finanzielle Ausstattung der Seeunfalluntersuchung sind von vielen Seiten kritisch bewertet worden. Auch der Bundesrat möchte den Vorschlag der Bundesregierung in wichtigen Punkten verändern, denen wiederum die Bundesregierung widersprochen hat. Ein im wesentlichen auf die Frage konzentriertes Gesetz, welche Verfahren und Untersuchungsgrundsätze den an einem Seeunfall beteiligten Interessen objektiv am besten dienen, ist durch die anhaltend kritische Diskussion mehr und mehr zu einem Politikum geworden. Dementsprechend geteilt sind die politischen Meinungen im Bundestag. Vor diesem Hintergrund hat der VDR angeregt, für das von der Bundesregierung geplante Vorhaben zunächst eine europäische Einigung herbeizuführen. Die Europäische Kommission hatte ohnehin vorgeschlagen, eine Europäische Agentur für Schiffssicherheit zu gründen. Zu deren Aufgabenbereich soll die Erarbeitung eines europa-

e i n h e i t l i c h e n Seeunfalluntersuchungsverfahrens gehören. Sollte sich in diesem Rahmen eine europäische Verständigung erzielen lassen, sollte nach Auffassung des VDR der deutsche Gesetzgeber solchen Verfahren folgen. In der Zwischenzeit könnte das Seeamtsverfahren gegebenenfalls mit relativ geringfügigen gesetzlichen Verbesserungen ohne Einbußen an Sicherheit fortgeführt werden. Würde sich die finanzielle Ausstattung der Seeämter verbessern lassen, ließen sich auch auf der Basis des geltenden Rechts die Untersuchungsergebnisse optimieren. Doch auch diesem Vorschlag scheint die Bundesregierung ablehnend gegenüberzustehen. Sie spricht in ihrem Gesetzentwurf mehrfach von einer notwendigen "Sicherheitspartnerschaft". Solche Partnerschaften gelingen um so eher, wenn die Bereitschaft besteht, divergierende Interessen in ein gemeinsames Ziel einzubinden. Es empfiehlt sich daher, an radikale Veränderungen traditioneller Verfahrensweisen mit entsprechender Behutsamkeit heranzugehen. Die Untersuchung von Seeunfällen sollte im allgemeinen Interesse von einer breiten Zustimmung derjenigen getragen werden, die an den Lerneffekten einer solchen Untersuchung interessiert sind. Als Feld für politischen Grundsatzstreit ist dieser Bereich ungeeignet. Deshalb könnte eine europäische Verständigung den richtigen Weg weisen.

Reform des Seelotswesens: Lotsgeldtarifizierung verfehlt ihr Ziel

Im Mai 1999 hatte das Bundesverkehrsministerium eine Konzeption zur Weiterentwicklung des Seelotswesens auf den Weg gebracht mit dem Ziel, Kostensenkungspotentiale im deutschen Seelotswesen auszuschöpfen. Die Konzeption sah ein Bündel von Maßnahmen vor, um dieses Ziel zu erreichen. Neben einer Flexibilisierung der Lotsenannahmepflicht, der Modernisierung der Lotsversetzteinrichtungen so-

wie einer Überprüfung der gegenwärtigen Organisationsstrukturen im Lotswesen einschließlich einer Neubestimmung der Seelotsreviere sollte auch ein neues Tarifizierungssystem für das Lotsgeld entwickelt werden. Am Ende des Weges sollte die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seehäfen im internationalen Vergleich und eine höhere Attraktivität des Nord-Ostsee-Kanals stehen.

Das Tarifierungssystem für das Lotsgeld wurde vom Bundesverkehrsministerium als erstes Thema aus dem Maßnahmenkatalog ausgewählt und anschließend in einer Vielzahl von Arbeitsgruppensitzungen und Anhörungen behandelt. Das Ergebnis aus diesen Diskussionen wird dem angestrebten Ziel noch nicht gerecht. Während die Lotsabgaben in ihrer Höhe unverändert blieben, sind die Lotsgelder mit Wirkung vom 15. März 2001 zwar um durchschnittlich etwa 6 vom Hundert gesenkt worden, doch wurden damit die vorhandenen Produktivitätsreserven zur Senkung der Systemkosten nur in unzureichendem Umfange erschlossen. Besonders bedauerlich war in diesem Zusammenhang, daß ein ursprünglich von der Verwaltung vorgelegter Tarifierungsvorschlag im nachhinein mehrfach zu Lasten der angestrebten Produktivitätsverbesserungen verändert wurde. Deshalb waren auf Revieren, in denen es keine überdurchschnittliche Entwicklung des "Mittelschiffs" gegeben und das Auslaufen der Übergangsregelung für Schiffe mit alter BRT-Vermessung nicht für "windfall pro-

fits" gesorgt hatte, kaum Absenkungen der Lotsgeldtarife möglich. Die Tatsache, daß als Ergebnis zwei von drei wichtigen Ostseerevieren nunmehr sogar mit Tarifierhöhungen von bis zu knapp 4 vom Hundert konfrontiert wurden, zeigt die Unzulänglichkeit und Schwäche des Tarifierungsverfahrens, das gleichzeitig das tarifizierte Einkommen der Seelotsen im zweifachen Prozentbereich an hob, ohne die Höhe der aufgrund großzügiger Bemessung der Rahmenbedingungen tatsächlich erzielbaren und auch erreichten Betriebseinnahmen zu berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund erscheint es um so wichtiger, bei den verbleibenden Themenkreisen - wie z.B. der Lotsenannahmepflicht - die Befreiungsmöglichkeiten so zu erweitern, daß zumindest diejenigen Schiffe von Lotskosten entlastet werden, die mit qualifizierten, revier erfahrenen Besatzungen deutsche Gewässer befahren. Daneben müssen auch die weiteren bereits genannten Bereiche auf erschließbare Produktivitätsreserven hin untersucht werden.

"From Road to Sea": Short Sea Shipping Promotion Center aktiv

Die Transportverlagerung von der Straße auf alternative Wegstrecken steht weiterhin vorrangig auf der nationalen und europäischen verkehrspolitischen Tagesordnung. So läßt sich diese Thematik nicht nur in der Begründung eines Gesetzentwurfes zur Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung der Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen finden, sondern ist auch grundlegender Bestandteil des Inhalts eines Weißbuches der Europäischen Kommission zur Weiterentwicklung der europäischen Verkehrspolitik, das unlängst verabschiedet wurde. Im Weißbuch sind etwa 60 verschiedene Maßnahmen angekündigt, um die Verkehrsanteile aller Verkehrsträger auf dem Stand von 1998 festzuschreiben, d.h. den sogenannten "modal split" nicht noch weiter zugunsten des Straßengüterverkehrs zu verändern. Dies bedeutet, daß von den künftig erwarteten Verkehrszuwächsen die übrigen Verkehrsträger re-

lativ stärker profitieren müssen als der Güterkraftverkehr.

Diese Entwicklung soll durch ein im Sommer dieses Jahres nun auch in Deutschland etabliertes Short Sea Shipping Promotion Center (SPC) praxisorientiert unterstützt werden. Nachdem über viele Jahre hinweg alle denkbaren Fragen und Probleme des Kurzstreckenseeverkehrs in einer Vielzahl von Gremien diskutiert wurden, sollen den Worten nunmehr Taten folgen. Der Bund, die Küstenländer, die maritimen Wirtschaftsverbände, die Handelskammern sowie einige Einzelunternehmen der Seeverkehrswirtschaft gehören zu den Gründungsmitgliedern des Vereins zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs e.V. mit Sitz in Hamburg. Zweck des am 9. Mai 2001 gegründeten Vereins ist die Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und des Binnenschiffsverkehrs, insbesondere im Rahmen innereuropäi-

scher intermodaler Transportketten. Reedereien, Schiffsmakler und Spediteure sollen verstärkt attraktive intermodale Verkehrsangebote unterbreiten. Verloader und Spediteure sollen zu einer intensiveren Nutzung der Küsten- und Binnenschifffahrt animiert werden. Insbesondere durch die Einbindung der Speditionswirtschaft - auch das Komitee der deutschen Seehafenspediteure gehörte zu den Initiatoren - aber auch durch die direkte Ansprache einzelner Unternehmen der verladenden Wirtschaft erhoffen sich alle Beteiligten mittelfristig konkrete Erfolge.

Ziel und Zweck des Vereins werden durch die seit dem 1. Juli 2001 aktive Geschäftsstelle des

SPC umgesetzt. Die Mitarbeiter des SPC - qualifizierte Spediteure - werden nicht nur alle notwendigen allgemeinen Informationen über die Abwicklung multimodaler Transporte unter Hinzuziehung der Kurzstreckenseeverkehre aufbereiten und für die interessierte Kundenschaft verfügbar halten, sondern sie werden ganz gezielt einzelne Verloader und Spediteure bezüglich konkreter Ladungspotentiale ansprechen und alternative attraktive Logistikpakete unter Einschluß der Verkehrsträger See- und Binnenschifffahrt offerieren. Im Rahmen dieser Tätigkeiten sind die SPC-Mitarbeiter gemäß Vereinssatzung zur strikten Wahrung von Hafen- und Unternehmensneutralität verpflichtet.

Wattenmeer: Ausweisung als "Besonders empfindliches Seegebiet"

Im Oktober 2001 fand in Esbjerg die 9. Trilaterale Regierungskonferenz zum Schutz des Wattenmeers statt. Teilnehmer waren Dänemark, Niederlande, Deutschland sowie Umweltschutzverbände.

Ein wichtiger Tagesordnungspunkt auf dieser Konferenz war die Entscheidung darüber, ob und in welchem Umfang das Wattenmeer als ein "Besonders empfindliches Seegebiet" (Particularly Sensitive Sea Area - PSSA) festzulegen ist.

Im Vorfeld zur Konferenz hatte sich die Schifffahrt - zusammen mit anderen Industrieorganisationen - deutlich gegen eine solche Maßnahme ausgesprochen, da die Sorge nicht ausgeräumt werden konnte, daß die einmal erfolgte Ausweisung einer PSSA "Wattenmeer" weitere Einschränkungen des Schiffsverkehrs in diesem Gebiet nach sich ziehen wird. Leider fanden die Einwände der Schifffahrt nicht die notwendige Unterstützung im politischen Raum.

Auf der Ministerkonferenz wurde beschlossen, das Wattenmeer von der International Maritime Organization als eine PSSA ausweisen zu

lassen. Bezüglich der Grenzen der vereinbarten PSSA gilt, daß diese für den deutschen Bereich mit den heutigen Grenzen der Nationalparks übereinstimmen. Reviere und Hafenzugänge sind dabei ausgenommen. Es werden keine zusätzlichen, die Schifffahrt belastenden Maßnahmen eingeführt. Langfristig können solche Maßnahmen jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Zur endgültigen Einrichtung der PSSA "Wattenmeer" müssen die Regierungen von Dänemark, Niederlande und Deutschland folgende Schritte einleiten:

- Gemeinsame oder jeweils einzelne Eingabe der beteiligten Länder an die IMO unter Beachtung der in der einschlägigen IMO-Resolution vorgegebenen Kriterien;
- eine solche Eingabe an den dafür zuständigen Meeresumweltschutzausschuß (MEPC) der IMO kann frühestens Ende 2002 (MEPC 48) erfolgen. Federführend hierfür ist in Deutschland das Bundesverkehrsministerium;
- nach Eingang bei der IMO erfolgt dort im

MEPC die Prüfung, ob die vorgegebenen Kriterien eingehalten sind sowie die Sichtung und Bewertung der eingereichten Unterlagen. Eventuell wird auch noch der IMO-Unterausschuß "Safety of Navigation" beteiligt.

Aus diesem Verfahrensablauf folgt, daß frühestens 2004 eine abschließende IMO-Entscheidung zu erwarten ist.

Seitens der Schifffahrt wird im weiteren Verfahren darauf zu achten sein, daß mit der Einführung einer PSSA "Wattenmeer" Aktivitäten dahingehend zeigen, keine Verschärfung der Befahrensregeln (Geschwindigkeitsbeschränkungen, Routen) im "Nationalpark Wattenmeer" oder sonstige Erschwernisse einhergehen.

Off-Shore Windenergie: Problem für die Schiffssicherheit

Die Bundesregierung hat sich darauf festgelegt, in der Energiepolitik zwei gegensätzliche Ziele zu verfolgen: Verringerung des Kohlendioxydausstoßes bei gleichzeitigem Ausstieg aus der Kernkraft. Einer der dazu eingeschlagenen Wege ist, die Nutzung der Windenergie zu fördern.

Derzeit nimmt Deutschland sowohl in der Menge der erzeugten Windenergie als auch in der technologischen Entwicklung von Windkraftanlagen eine Spitzenstellung ein. Die heute etwa 10.000 Windräder in Deutschland erzeugen 2,4 vom Hundert des Strombedarfs. Diese Anlagen stehen jedoch ausschließlich an Land. Das Potential an geeigneten Flächen ist weitgehend erschöpft, zunehmende Bürgerproteste lassen weitere Anlagen kaum noch zu.

Bisher wird nur in Ansätzen das viel größere Potential von im Meer installierten sogenannten Off-Shore-Anlagen genutzt. Aufgrund der dort kräftiger und gleichmäßiger wehenden Winde ist der Energieertrag ungleich höher als auf dem Lande. Die durchschnittliche Windstärke ist um etwa 3 bis 4 Meilen pro Sekunde höher. Fachleute erwarten eine 40 vom Hundert höhere Stromausbeute als an Land.

Beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie liegen 15 Anträge zum Bau von Off-Shore-Windkraftanlagen in Nord- und Ostsee

vor, bei den Landesregierungen der Küstenländer rund 30 weitere Anträge (im Bereich der ausschließlichen Wirtschaftszone ist der Bund, innerhalb der Zwölf-Seemeilen-Zone sind die Länder zuständig).

Antragsteller, Behörden und auch die Verbände stehen vor Neuland, denn es gibt bisher keine eindeutigen gesetzlichen Regelungen. Die Entwickler der Windparks und Antragsteller müssen den Nachweis erbringen, daß von den Parks keine Beeinträchtigungen für Schifffahrt und Umwelt ausgehen. Die bisher dem VDR bekannten Anträge richten sich auf Windparks, die - grob skizziert - in der Nordsee etwa 30 Seemeilen nordwestlich von Sylt, westlich von Helgoland und westlich Borkum und in der Ostsee nordöstlich und südöstlich von Rügen errichtet werden sollen.

Alle Antragsteller haben nach Auffassung des VDR bisher den Nachweis erbracht, daß eine sichere Seeschifffahrt gewährleistet bleibt. Es stehen jedoch weitere Erörterungen zu Genehmigungsverfahren an. Der VDR wird sich an den Anhörungen beteiligen und darauf hinwirken, daß bisher offene, für die Schifffahrt wichtige Meereszonen künftig nicht durch Energieanlagen ein erhöhtes Gefährdungspotential für die durchfahrende Schifffahrt aufweisen.

Abkürzungsverzeichnis

Art.	Artikel
BIMCO	The Baltic and International Maritime Council
BRZ	Bruttoreaumzahl
CIRR	Commercial Interest Reference Rate
ECSA	European Community Shipowners' Associations
EG	Europäische Gemeinschaften
EU	Europäische Union
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
HTV-See	Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt
ICS	International Chamber of Shipping
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
INTERCARGO	International Association of Dry Cargo Shipowners
INTERTANKO	International Association of Independent Tanker Owners
ISF	International Shipping Federation
ISM-Code	International Safety Management Code
ITF	International Transport Workers' Federation
ITOPF	International Tanker Owners Pollution Federation
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
Mio.	Millionen
MSC	Maritime Safety Committee
MTV-See	Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt
NO	Nautischer Offizier
NOA	Nautischer Offiziersassistent
OA	Offiziersassistent
OCIMF	Oil Companies' International Marine Forum
OECD	Organisation for Economic Co-Operation and Development
OSRA	Ocean Shipping Reform Act von 1998
P&I-Club	Protection and Indemnity Club
Ro-Ro-Schiff	Roll-on/Roll-off-Schiff
SBTA	Schiffsbetriebstechnischer Assistent
SOLAS	International Convention on Safety of Life at Sea
SPC	Short Sea Shipping Promotion Center
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
TACA	Trans-Atlantic Conference Agreement
TBT	Tributylzinn
tdw	tonnage deadweight/tons deadweight
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
TO	Technischer Offizier
VDR	Verband Deutscher Reeder
WTO	World Trade Organisation