

# Verband Deutscher Reeder

## **Seeschifffahrt 2002**

Bericht des Präsidiums  
anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung  
in Hamburg am 5. Dezember 2002

## Inhaltsverzeichnis

Das Schifffahrtsjahr 2002	
Überblick: Ertragsentwicklung der Reedereien unter Druck	3
Seeschifffahrt im globalen Umfeld	
Welthandelsflotte: Mäßiger Zuwachs	5
Weltschiffbau: Verringerter Auftragsbestand	6
Entwicklungen auf Schifffahrtsmärkten	8
Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik	
Welthandelsorganisation: Verhandlungen über Dienstleistungen	16
OECD-Schifffahrtsausschuss: Terrorismusbekämpfung steht im Vordergrund	16
Internationale Schiffbaupolitik: Wettbewerbsmärkte erhalten	17
Zwischenstaatliche Schifffahrtsbeziehungen: Abkommen und Gespräche	18
Internationale Rechtsentwicklungen	
Sicherheitsnetz gegen Terroranschläge: Intensive politische Aktivitäten	19
Personalausweise für Seeleute: Neue Sicherheitsanforderungen	20
Haftungsregeln in der Fahrgastschifffahrt: Neues Abkommen	21
Seefrachtrecht und multimodaler Transport: Beratungen über neues Abkommen	22
Internationaler Arbeitscode für Seeleute: Vorarbeiten schreiten voran	22
Blinde Passagiere: Neue Regularien	23
Bewaffnete Überfälle auf Schiffe: Lage noch immer angespannt	23
Rettung von schiffbrüchigen Flüchtlingen: Problem noch ungelöst	24
Abwracken von Schiffen: IMO-Richtlinienentwurf	24
Einleiten von Ballastwasser: Übereinkommen noch immer im Entwurfstadium	25
Schädliche Antifoulingssysteme: Umsetzung des Übereinkommens	25
Schifffahrtsentwicklungen in Europa	
Maritime Wettbewerbspolitik: Rechtssicherheit in Europa nicht absehbar	26
EU-Schifffahrtsabkommen: Vertrag mit China, kein Fortschritt mit Indien	27
Häfen und maritime Infrastruktur: Marktzugang für Hafendienste	27
EU-Richtlinie zur Umwelthaftung: Deckungsvorsorge schwierig	28
Europäische Schiffssicherheitsagentur: Kompetenzzuwachs für Kommission	29
Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland	
Schifffahrtsförderung: Ausnutzung des Europäischen Beihilferahmens gefordert	30
Tonnage- und Investitionsentwicklung: In fünf Jahren verdoppelt	34
MTV-See und HTV-See: Rechtsbereinigung	37
Neues Arbeitszeitrecht an Bord: Anpassung an Europäisches Recht	38
Seeunfalluntersuchung: Umstrittenes Gesetz verabschiedet	39
Umweltschutz: Abgaben und Bonussysteme nur beschränkt taugliches Mittel	40
Bordpersonal und Arbeitsmarkt: Engpässe beim Führungspersonal	41
Nachwuchsentwicklung: Globale Trendwende noch nicht in Sicht	42
Seemännische Berufsausbildung: Ausbildung nimmt Fahrt auf	43
Berufsaufklärung und Nachwuchsgewinnung: Verstärkte Aktivitäten	44
Kaufmännische Ausbildung: Entwicklungen befriedigend	45
Reform des Seelotwesens: Erste Novellierungsvorschläge unzureichend	46
"From Road to Sea": SPC kommt in Schwung	46
Abkürzungsverzeichnis	48

## Das Schifffahrtsjahr 2002

---

### Überblick: Ertragsentwicklung der Reedereien unter Druck

Der Ausbau des Schifffahrtstandortes Deutschland hat im Jahre 2002 fortgesetzt werden können. Die Zahl der von deutschen Reedereien kontrollierten Schiffe wie der Tonnage ist weiter gewachsen. Das Wachstum konzentrierte sich auf diejenigen Flottenteile, die von Deutschland aus unter ausländischen Flaggen eingesetzt werden. Die Zahl der unter deutscher Flagge betriebenen Schiffe ging erneut zurück. Mit dem Wachstum verbunden war eine weitere Zunahme der Bereederungsaktivitäten und des Personalmanagements für die expandierende Flotte sowie eine Intensivierung der auf die Schifffahrt bezogenen Finanzdienstleistungen. Die Zahl der Arbeitsplätze in den Reedereien wie in den Dienstleistungsbetrieben an Land hat sich dementsprechend weiter positiv entwickelt. Die Nachfrage nach qualifiziertem deutschen Führungspersonal an Bord der Schiffe hält an. Sie übersteigt in diesem Sektor das Angebot. Die Zahl der Ausbildungsplätze hat zugenommen.

Trotz dieser über alles gesehen positiven Strukturentwicklung der Seeschifffahrt in Deutschland hat die Entwicklung der Ertragslage und die nach der Bundestagswahl unvermutet einsetzende Sprunghaftigkeit der deutschen Schifffahrtsförderungs politik die Leidenfähigkeit vieler deutscher Reedereien am Ende des Jahres 2002 auf eine harte Probe gestellt.

Nach einem deutlichen Absinken der weltwirtschaftlichen Entwicklung im zweiten Halbjahr des Vorjahres konnten sich im Jahre 2002 positive konjunkturelle Impulse auf wichtigen Teilmärkten der Seeschifffahrt durchsetzen. Sie führten zu steigendem Ladungsvolumen, nicht zu steigenden Erträgen. Die Weltkonjunktur blieb insgesamt aber verhalten. Der Irak-Konflikt, der damit verbundene deutliche Anstieg der Ölpreise, der Kurssturz an den Aktienmärkten, dessen Turbulenzen erheb-

liche Auswirkungen auf die Realwirtschaft zeigte, belasteten die Entwicklung von Weltwirtschaft und Welthandel.

In dem auch für die internationalen Transportmärkte wichtigsten Wirtschaftsraum der USA flachte die Expansion in der zweiten Jahreshälfte wieder ab. In der Euro-Zone wuchs das Bruttoinlandsprodukt im ersten Halbjahr nur minimal. Die Frühindikatoren signalisieren eine geringe Dynamik im Euro-Raum. Die wirtschaftliche Erholung wird hier wohl später kommen und schwächer ausfallen als zunächst erwartet.

Die Ratenentwicklung auf den Märkten der Linienfahrt verlief in den unterschiedlichen Teilmärkten differenziert, blieb aber insgesamt im Schatten von Tonnageüberkapazitäten und generell weit unter dem Niveau, das zu Beginn des Vorjahres erreicht war. Das Jahr begann mit Ratenrückgängen auf den Chartermärkten, insbesondere auf den für die deutschen Reedereien wichtigen Chartermärkten der Containerschifffahrt. In den einzelnen Größenklassen verlief die Ratenentwicklung im Laufe des Jahres unterschiedlich. Auf Teilmärkten waren in der zweiten Jahreshälfte durchaus erfreuliche Steigerungstendenzen zu erkennen, allerdings ausgehend von einem niedrigen Niveau. Auch auf den Chartermärkten blieb eine wirklich durchgreifende Erholung aus. Die Erträge blieben vielfach unauskömmlich. Aus Charterverträgen freiwerdende Tonnage und insbesondere neu in Fahrt gesetzte Schiffe ohne längerfristige vertragliche Bindungen aus den besseren Perioden der Vorjahre blieben von auskömmlichen Ertragsergebnissen weit entfernt.

Alle wirtschaftlichen Voraussagen gehen von einer weiteren konjunkturellen Erholung aus, wenn Schockeffekte, wie eine Verschärfung der Irak-Krise, ausbleiben, sich die Aktien-

kurse stabilisieren und günstige monetäre Rahmenbedingungen wieder ein stärkeres Gewicht gewinnen. Inwieweit eine sich langsam erholende Weltwirtschaft und eine damit verbundene wachsende Nachfrage nach Seetransportleistungen zu einer durchgreifenden Ratenverbesserung führen kann, bleibt eine offene Fragestellung. Denn auf wichtigen Teilmärkten, insbesondere auf den Containerchartermärkten, werden auch im Jahre 2003 noch beträchtliche Neubaukapazitäten von den Märkten aufgenommen werden müssen, ehe von wirklich durchgreifenden Ratenverbesserungen ausgegangen werden kann. Viele Marktteilnehmer gehen daher davon aus, dass eine solche Lage frühestens gegen Ende des kommenden Jahres erwartet werden könnte.

Die deutsche Schifffahrtspolitik schlug nach der Bundestagswahl überraschend einen bisher nicht erlebten Zickzack-Kurs ein. Entsprechend den europäisch harmonisierten Vorgaben waren die schifffahrtspolitischen Weichen in der letzten Legislaturperiode auf Fortsetzung und Ausbau der Politik gerichtet, die den Schifffahrtstandort Deutschland in den letzten Jahren zu einem der drei in Europa führenden entwickelt hatten. Die weltweit größte und modernste Containerflotte wird derzeit von Deutschland aus kontrolliert. Das damit zusammenhängende jährliche Investitionswachstum hatte zweistellige Größenordnungen erreicht. Zuvor ins Ausland ausgelagerte Unternehmensteile, wie der Sitz der Gesellschaften, das Operating der Schiffe und das Personalmanagement, kehrten an den deutschen Standort zurück. Arbeitsplätze in den Landbetrieben der Schifffahrtsunternehmen wurden aufgestockt. Die Beschäftigungslage auf den deutschen seemännischen Arbeitsmärkten stabilisierte sich. Die Nach-

wuchsausbildung zog an. Wesentliche Grundlagen hierfür waren das Ende 1998 einstimmig vom Deutschen Bundestag eingeführte Tonnagesteuersystem und die Senkung der Lohnzusatzkosten durch einen Lohnsteuereinbehalt ergänzt durch Finanzbeiträge aus dem Bundeshaushalt. Beide Maßnahmen beruhen auf Leitlinien der EU-Kommission, deren erneute politische Bestätigung von der Europäischen Kommission bereits angekündigt worden ist. Andere Schifffahrtsnationen in Europa sind diesen Vorgaben ebenfalls gefolgt. Alle politisch relevanten Schifffahrtsinteressen in Deutschland und die zuständigen Bundesressorts hatten die Fortsetzung und den Ausbau dieses europäischen Systems auch für Deutschland gefordert oder in Aussicht gestellt. Alle gingen davon aus, dass mit Beginn der neuen Legislaturperiode der Weg für eine Fortsetzung dieses politischen Kurses frei sein würde.

Die Koalition schlug zur Überraschung aller unmittelbar nach der Bundestagswahl einen genau gegenteiligen Kurs ein und erklärte, die entsprechenden steuerlichen Grundlagen des bisherigen Erfolgskurses ersatzlos streichen zu wollen. Die bloße Ankündigung dieser Maßnahme führte zu einem sofortigen Aussetzen der Finanz- und Investitionsplanung der Reedereien für den deutschen Standort. Der Verband Deutscher Reeder hat sich auf allen politischen Ebenen für die Erhaltung der bisherigen Maßnahmen eingesetzt und die politisch Verantwortlichen aufgefordert, auf den Kurs langfristiger Verlässlichkeit, europäischer Harmonisierung und notwendiger Planungssicherheit zurückzukehren. Den politischen Initiativen, insbesondere aus dem Deutschen Bundestag, ist es zu danken, dass dieses Ziel gelungen ist.

## Seeschifffahrt im globalen Umfeld

---

### Welthandelsflotte: Mäßiger Zuwachs

Zwischen Mitte 2001 und Mitte 2002 sind weltweit Schiffsneubauten mit einer Gesamttragfähigkeit von 42,7 Mio. tons deadweight (tdw) in Fahrt gesetzt worden (Vorjahreszeitraum: 46,4 Mio. tdw). Diesen Zugängen stehen Abgänge durch Verschrottungen von 26,7 Mio. tdw und Totalverluste von ca. 1,0 Mio. tdw gegenüber. Nach Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, folgt daraus ein Zuwachs der Welthandelstonnage um 2,3 vom Hundert auf 815,5 Mio. tdw.

Die Öltankertonnage wurde gegenüber Mitte 2001 um 1,4 Mio. tdw vergrößert; sie hält mit 37,9 vom Hundert (Vorjahr: 38,6 vom Hundert) wie bislang den größten Anteil an der in Tragfähigkeit gemessenen Welthandelstonnage. Um 11,5 Mio. tdw zugenommen hat die in der trockenen Massengutfahrt eingesetzte Tonnage. Zusammen mit der um 1,3 Mio. tdw reduzierten Flotte der Erz-/Ölfrachter beträgt ihr Anteil 36,4 vom Hundert (Vorjahr: 36,0 vom Hundert). Eine Zunahme von 8,2 Mio. tdw verzeichnete die Tonnage der Containerschiffe; sie erhöhte damit ihren Flottenanteil auf 9,8 vom Hundert (Vorjahr: 9,0 vom Hundert). Der Flottenanteil der konventionellen Stückgutfrachter und Ro/Ro-Schiffe hat von 12,3 vom Hundert auf 11,8 vom Hundert abgenommen. 38 vom Hundert der Öltankertonnage und 42 vom Hundert der Massengutfrachertonnage weisen ein Alter von mehr als 15 Jahren auf; bei den Containerschiffen dagegen entfallen nur 20 vom Hundert auf diese Altersgruppe.

Unverändert bleibt die Reihenfolge der führenden Flaggen. Panama mit einem Anteil an der Welthandelsflotte (in tdw) von 23,0 vom Hundert (Vorjahr: 22,2 vom Hundert) hat die erste Position vor Liberia mit 9,5 vom Hundert (Vorjahr: 12,0 vom Hundert) weiter ausgebaut. An dritter Stelle folgt die griechische Flagge mit einem Tonnageanteil von 6,0 vom Hundert (Vorjahr: 5,9 vom Hundert)

vor den Flaggen Bahamas (5,9 vom Hundert) und Maltas (5,5 vom Hundert). Zypern mit 4,5 vom Hundert sowie Norwegen und Singapur mit je 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 0,9 vom Hundert der Welthandelsflotte auf der 25. Position (Vorjahr: 24.).

Unter den sechs führenden Flaggen der Welthandelsflotte befinden sich somit fünf Staaten mit sogenannten "offenen" Schiffsregistern. Mehr als die Hälfte (54,8 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 18,3 vom Hundert vor japanischen Schifffahrtsunternehmen mit 12,8 vom Hundert. Reedereien in Norwegen mit 7,7 vom Hundert, in China mit 5,2 vom Hundert und in den USA mit 4,9 vom Hundert halten die Plätze drei bis fünf. Deutsche Reedereien nehmen in dieser Statistik mit 4,7 vom Hundert der Welthandelstonnage den sechsten Rang unter den führenden Handelsflotten ein. Nach dieser Statistik werden von Reedereien aus den EU-Mitgliedstaaten 35,4 vom Hundert, vom Europäischen Wirtschaftsraum aus 41,2 vom Hundert der Welthandelsflotte (in tdw) kontrolliert. Im Rahmen des europäischen Wirtschaftsraums nimmt der deutsche Schifffahrtsstandort in dieser Statistik hinter Griechenland und Norwegen den dritten Rang ein. Wird auf Schiffstypen abgestellt, verändert sich die Rangfolge erneut: Bei den Con-

ainerschiffen belegen deutsche Reedereien mit großem Vorsprung vor taiwanesischen, griechischen und japanischen Reedereien weltweit den ersten Platz, nach der Flaggen-

führung dagegen liegt Deutschland bei diesen Schiffen hinter den offenen Registern von Panama und Liberia an der dritten Position.

### Weltschiffbau: Verringerter Auftragsbestand

Der Weltauftragsbestand hat sich nach Angaben von Lloyd's Register zwischen Mitte 2001 und Mitte 2002 gemessen an der Bruttoreaumzahl (BRZ) von 6,5 Mio. auf 67,7 Mio. BRZ und gemessen an der Tragfähigkeit der Schiffe von 9,6 Mio. tdw auf 94,6 Mio. tdw verringert. Die Neubaufträge, an denen Öltanker mit 8,9 Mio. BRZ und 15,7 Mio. tdw, Massengutschiffe für Trockenladungen mit 5,1 Mio. BRZ und 9,2 Mio. tdw und Containerschiffe mit 2,9 Mio. BRZ und 3,3 Mio. tdw beteiligt waren, blieben somit unter dem Tonnagevolumen der im selben Zeitraum fertiggestellten Schiffe. Die Öltankertonnage nahm zur Jahresmitte 2002 38 vom Hundert, die Massengutschiffstonnage 15 vom Hundert und die Containerschiffstonnage 17 vom Hundert des gesamten Auftragsvolumens ein. Mitte des Jahres 2002 befanden sich 318 Containerschiffe (Vorjahr: 441) mit einer Kapazität von insgesamt 1.050.000 Twenty Foot Equivalent Units (TEU) in Bau und Auftrag (Vorjahr: 1446000 TEU), darunter 98 Schiffe mit einer Kapazität zwischen jeweils 2000 und 4000

TEU und 125 Schiffe mit über 4000 TEU.

Von den 23,1 Mio. BRZ umfassenden Neubaufträgen des Berichtsjahres profitierten insbesondere asiatische Werften. Allein 39,5 vom Hundert der Neubautonnage wurden in Japan, weitere 33,3 vom Hundert in Südkorea und 15,1 vom Hundert in China geordert. Westeuropäische Werften buchten insgesamt 7,6 (darunter Deutschland 1,0) vom Hundert der weltweiten Neubaufträge.

Beim Auftragsbestand nehmen Südkorea und Japan wie in den Vorjahren mit großem Abstand die Spitzenstellung unter den Weltauftragsländern ein. Südkorea, dessen Werften seit 1990 ihren Auftragsbestand vervierfacht haben, hatte vor vier Jahren Japan in der führenden Position abgelöst und hat bisher einen deutlichen Vorsprung halten können. Mit 27,2 Mio. BRZ hält Korea 40,2 vom Hundert (Vorjahr: 41,1 vom Hundert) des Weltauftragsbestands vor Japan mit 18,1 Mio. BRZ entsprechend 26,7 vom Hundert (Vorjahr: 27,2

vom Hundert). Unverändert an dritter Position bleibt China mit 10,4 vom Hundert (Vorjahr: 7,0 vom Hundert). Deutschland folgt nach Polen und Italien an sechster Stelle mit 1,5 Mio. BRZ entsprechend 2,2 vom Hundert (Vorjahr: 2,6 Mio. BRZ, 3,5 vom Hundert). Nahezu vier Fünftel des Weltauftragsbestandes entfallen auf ostasiatische Werften; westeuropäische Schiffbauländer halten mit einem Ordervolumen von 7,3 Mio. BRZ einen Anteil von 10,8 vom Hundert (Vorjahr: 11,5 vom Hundert) am Weltauftragsbestand.

Die Schiffbaustatistik von Lloyd's zeigt den Auftragsbestand auch nach Nationalität der

Auftraggeber. Den griechischen Reedereien kommt hierbei zur Jahresmitte 2002 mit 9,9 Mio. BRZ, das sind 14,7 vom Hundert des Weltauftragsbestandes, die führende Rolle zu, gefolgt von japanischen Auftraggebern mit 9,2 Mio. BRZ. Die dritte Position nehmen deutsche Schifffahrtsgesellschaften mit einem Auftragsvolumen von 6,5 Mio. BRZ entsprechend 9,6 vom Hundert ein. Dabei handelt es sich weit überwiegend um Containerschiffaufträge. Weitere bedeutende Auftraggeber sind Reedereien aus Norwegen - 5,6 Mio. BRZ - sowie Großbritannien und die Vereinigten Staaten von Amerika mit jeweils 3,2 Mio. BRZ.

## Entwicklungen auf Schifffahrtsmärkten

Nach einem deutlichen Absinken der weltwirtschaftlichen Entwicklung im zweiten Halbjahr des Vorjahres haben sich die Weltschifffahrtsmärkte im Jahre 2002 nicht nachhaltig erholen können. Die Weltkonjunktur stagnierte. Der Irak-Konflikt und der damit verbundene deutliche Anstieg der Ölpreise belasteten die Entwicklung von Weltwirtschaft und Welthandel ebenso wie die Kostenpositionen der Reedereien.

Trotz aller Ungewissheit kennzeichnen Hoffnungen die Containerlinienschifffahrt. Denn nach dem nur geringen Wachstum des Vorjahres sind die weltweiten Containertransporte im Berichtsjahr um ca. 3 bis 4 vom Hundert angestiegen. Die kapazitätsbestimmenden Abschnitte der großen Ost-West-Routen konnten die negativen Entwicklungen des Vorjahres aufholen und das Niveau des Jahres 2000 wieder erreichen. Für das Jahr 2003 wird eine Rückkehr zum langfristigen Wachstumstrend von 5 vom Hundert pro Jahr erwartet. Der Kapazitätsüberhang drückte jedoch auch im aktuellen Kalenderjahr auf den Markt mit entsprechend negativen Folgen für die Entwicklung der Raten. Das hat sich in der Ertragslage der Containerschifffahrt niedergeschlagen, die im Jahr 2001 schon schwach war und sich im Verlaufe des Jahres 2002 wegen der niedrigen Raten noch weiter verschlechtert hat, obwohl die Transportmengen gesteigert werden konnten.

Die fortschreitende Entwicklung des Vertriebskanals „Internet“ sowie die Weiterentwicklung der weltweit vernetzten IT-Infrastruktur lassen auch in Zukunft weitere Produktivitätsfortschritte erwarten. Kooperationen in Konsortien ermöglichen weitere Effizienzsteigerungen aus der koordinierten Nutzung und Steuerung von Schiffskapazitäten. Das hat auch Einsparungen im Bereich der Schiffssystemkosten pro Container aus dem Einsatz von größeren Containerschiffen zur Folge.

Alle wirtschaftlichen Voraussagen gehen von einer allmählichen konjunkturellen Erholung aus, wenn auch die Lage der Weltwirtschaft im „Herbstgutachten zur Lage der Weltwirt-

schaft und der deutschen Wirtschaft“ insgesamt als „fragil“ eingeschätzt wird. Denn die Unsicherheit über den Fortgang der Konjunktur hat sich unter dem Eindruck der Gefahr eines Krieges gegen den Irak, des damit verbundenen Anstiegs der Ölpreise und des Kurssturzes an den Aktienmärkten deutlich erhöht. Bleiben diese Friktionen aus, kann mit einer allmählich wachsenden Nachfrage nach Seetransportleistungen und einer durchgreifenden Ratenverbesserung zum Ende nächsten Jahres gerechnet werden.

### *Fahrtgebiet Europa - Nordamerika*

Nach der rückläufigen Entwicklung im Jahr 2001 hat sich der Trade mengenmäßig relativ schnell erholt. Für 2003 und die Folgejahre werden hier weitere Verbesserungen erwartet. Der Ladungsfluss auf dem kapazitätsbestimmenden Abschnitt von Europa nach Amerika zeigte in 2002 ein Wachstum von rund 3 vom Hundert. Dabei konnten besonders Exporte aus dem Mittelmeer überdurchschnittlich zulegen. Auf dem schwächeren Abschnitt von Nordamerika nach Europa betrug das Wachstum lediglich etwa 2 vom Hundert. Die Unpaarigkeit wird sich in diesem Fahrtgebiet weiter verstärken.

### *Fahrtgebiet Europa - Fernost*

Die Exporte von Asien bestimmen in diesem Fahrtgebiet Kapazität. Nach der überraschenden Erholung ab dem II. Quartal 2002 und einer Wachstumsrate von 4 vom Hundert für das Gesamtjahr 2002 wird für das Jahr 2003 eine weitere Steigerung der Wachstumsrate erwartet. Der schwächere Abschnitt (von Europa nach Asien) zeigt ebenfalls eine positive Entwicklung, aber auf niedrigerem Niveau. Damit verstärkt sich auch hier die Unpaarigkeit des Verkehrs. Im Jahr 2003 werden die Kapazitäten aufgrund großer Neubaugänge schneller als der Markt wachsen.

### *Fahrtgebiet Transpazifik*

Nach dem schwachen Jahr 2001 und dem langsamen Beginn 2002 hat das Fahrtgebiet Transpazifik seit dem II. Quartal einen überra-



schend starken Aufschwung genommen, der jedoch im Oktober durch den Hafenstreik an der US-Westküste unterbrochen wurde. Wie nachhaltig dieses Wachstums aufgrund einer erstarkenden US-Wirtschaft sein wird, kann zur Zeit nicht ausreichend beurteilt werden. Für 2003 und die Folgeperioden wird von einer positiven Entwicklung ausgegangen. Der kapazitätsbestimmende Abschnitt (von Asien nach Nordamerika) wächst mit rund 5 vom Hundert stärker als der schwächere Abschnitt (von Nordamerika nach Asien) mit circa 3 bis 4 vom Hundert. Wachstumsmotor bleibt Nordasien, insbesondere China und Südkorea. Damit verstärken sich die Unpaarigkeiten in diesem Fahrtgebiet. In 2003 werden die Kapazitäten aufgrund großer Neubauzugänge auch in diesem Fahrtgebiet schneller als der Markt wachsen. Es wird aus heutiger Sicht davon ausgegangen, dass auch im Jahr 2003 nennenswerte Kapazitäten zeitweise stillgelegt werden. Dies sollte Auswirkungen auf die Chartermärkte haben, auch wenn eine deutliche Erholung der Chatterraten eher unwahrscheinlich ist.

### *Fahrtgebiet Europa - Südamerika-Ostküste*

Die Volkswirtschaften der Länder Lateinamerikas werden weiterhin von der schweren Finanz- und Wirtschaftskrise in Argentinien sowie durch die Konjunkturschwäche in Brasilien belastet. Das Inlandsprodukt Argentiniens schrumpft in diesem Jahr und wird 2003 voraussichtlich stagnieren. Ein drastischer Rückgang der Importe ist die Folge, während die Exporte fast auf Vorjahresniveau bleiben. Für 2003 wird wieder mit einem leichten Importanstieg gerechnet und auch die Exporte werden sich voraussichtlich weiter verbessern.

### *Fahrtgebiet Europa - Karibik*

Der Markt weist im Jahre 2002 nur ein sehr geringes Wachstum auf. Die wirtschaftliche und politische Lage der Staaten an der Nordküste Südamerikas ist weiterhin kritisch. Die politische Lage in Venezuela ist immer noch instabil. Das Land ist von der größten Kapitalflucht der vergangenen 40 Jahre betroffen. Das Bruttoinlandsprodukt schrumpft und mit ihm auch der Im- und Export von Gütern. Erst 2003 kann wieder mit einem geringen Anstieg

des Im- und Exports gerechnet werden. Kolumbien hat weiterhin gegen die allgegenwärtigen sozialen und politischen Probleme zu kämpfen, und es bleibt abzuwarten, inwieweit die neue Regierung in der Lage sein wird, diese Probleme zu bewältigen. Aufgrund der weltweiten Überproduktion des Rohkaffees leiden die mittelamerikanischen Staaten erheblich unter dem Verfall des Rohkaffeepreises. Die Staaten der Karibik, die zum großen Teil vom Tourismus abhängig sind, sind insbesondere von dem rückläufigen Konsum und von verminderten Auslandsreisen der US-Amerikaner betroffen.

### *Fahrtgebiet Europa - Südamerika-Westküste*

Im Importmarkt erwarten Marktteilnehmer aufgrund der weltwirtschaftlichen Situation und der allgemein kritischen wirtschaftlichen Lage der Volkswirtschaften in Südamerika für 2003 eine Stagnation, während man im Exportmarkt von einem leichten Wachstum ausgeht. Die Entwicklung in Peru ist leicht positiv, während Chile mit der z.Zt. wohl stabilsten Volkswirtschaft in Südamerika zur Stabilität in diesem Fahrtgebiet beiträgt. Ecuador hat weiterhin mit wirtschaftlichen Problemen zu kämpfen, und auch die Lage in Kolumbien bleibt kritisch. Hier ist abzuwarten, ob es der neuen Regierung gelingen wird, die sozialen und wirtschaftlichen Probleme in den Griff zu bekommen.

### *Fahrtgebiet Mittelmeer*

Angesichts der weiterhin problematischen wirtschaftlichen Situation in einigen Mittelmeerländern ist nur ein geringes wirtschaftliches Wachstum in der Region zu erwarten. Die Situation in der Türkei hat sich in den letzten Monaten etwas erholt, wobei abzuwarten bleibt, wie sich die Anfang November 2002 stattgefundenen Neuwahlen auf die wirtschaftliche Erholungsphase auswirken werden.

### *Fahrtgebiet*

#### *Nordamerika - Australien/Neuseeland*

Nach einem scharfen Einbruch der amerikanischen Exporte im I. Quartal 2002 konnten im II. Quartal erstmalig die Vorjahreswerte wieder erreicht werden. Ursächlich hierfür ist die Abschwächung des US-Dollars. Trotz des

schwächeren US-Dollars üben die USA allerdings einen Importsog auf fast alle Handelsländer aus. Dies trifft auch für Australien und Neuseeland zu.

### *Interamerika-Verkehre*

#### *Fahrtgebiet*

##### *US-Ostküste - Südamerika-Ostküste*

Im Interamerika-Ostküstendienst ist das südgehende Marktvolumen stark rückläufig, insbesondere im Verkehr nach Argentinien. Die Verladungen nach Brasilien bleiben ebenfalls hinter denen des Vorjahres zurück, und es ist davon auszugehen, dass die anhaltende Abschwächung des Real gegenüber dem US-Dollar die brasilianischen Einfuhren weiter belasten wird. Das nordgehende Volumen liegt dagegen über dem des Vorjahres, wobei der Anstieg aus Brasilien über dem von Argentinien liegt. Die gegensätzliche Entwicklung der nord- und südgehenden Verkehre lässt damit das Ungleichgewicht der Containertransporte erheblich ansteigen.

##### *Fahrtgebiet US - Südamerika-Westküste*

Entgegen dem Interamerika-Ostküstendienst wird in diesem Fahrtgebiet von einer leichten Steigerung des südgehenden Marktvolumens ausgegangen. Auch für den nordgehenden Markt wird mit einer positiven Entwicklung gerechnet.

#### *Fahrtgebiet Asien/*

##### *US-Westküste - Südamerika-Westküste*

Das Ladungsvolumen hat sich in allen von diesem Dienst abgedeckten Märkten positiv entwickelt. Im nordgehenden Markt zwischen der Südamerika-Westküste und der Nordamerika-Westküste konnte ein solides Wachstum gegenüber dem Vorjahr verzeichnet werden. Südgehend wird in dieser Relation ein Anstieg der Exporte für das Gesamtjahr erwartet. Die Exporte aus Asien für Destination Nord- und Südamerika haben ebenfalls leicht angezogen.

##### *Fahrtgebiet Europa - Südliches Afrika*

Südafrikas Wirtschaft zeigt sich in relativ stabiler Verfassung. Der schwache Rand fördert den Export und den Tourismus. Dennoch halten sich ausländische Investoren weiterhin zu-

rück. Mit einer Wachstumsrate von gut 2 vom Hundert wird die südafrikanische Regierung nicht ihr Wachstumsziel von 6 vom Hundert für 2002 erreichen. Probleme wie Aids, Arbeitslosigkeit, Kriminalität oder auch Fachkräftemangel sind weiterhin nicht gelöst. Aber auch die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse in Zimbabwe behindern ein zur Lösung der Probleme notwendiges stärkeres Wirtschaftswachstum in der Region.

Der Containerverkehr zwischen Europa und dem Südlichen Afrika entwickelt sich dennoch positiv. Insbesondere der Ausbau der Produktionskapazitäten in der Automobilindustrie in Südafrika haben das nordgehende Ladungsvolumen in den letzten Jahren deutlich wachsen lassen. Die aktuelle Ergebnislage in dem Fahrtgebiet ist zufriedenstellend, wenn auch der Druck auf die Frachtraten zunimmt. Problematisch ist die nachlassende Effizienz der südafrikanischen Häfen. Die angestrebte Privatisierung und der beschlossene Bau eines neuen Tiefwasserhafens in Coega könnten mittelfristig hier Abhilfe schaffen.

Dem kommenden Jahr sehen die Reedereien mit vorsichtigem Optimismus entgegen. Wie auch in anderen Nord-Süd-Verkehren deutet sich aber an, dass zunehmend außereuropäische Länder als Handelspartner für das südliche Afrika an Bedeutung gewinnen, so dass südgehend allenfalls geringfügige Ladungszuwächse zu erwarten sind.

#### *Fahrtgebiet*

##### *Europa - Indischer Ozean/Ostafrika*

Die Containerschifffahrt zwischen Europa und Ostafrika befindet sich weiterhin trotz relativ stabiler wirtschaftlicher und politischer Rahmenbedingungen in schwierigem Fahrwasser. Der Ladungsfluss von Europa nach Ostafrika ist wie im letzten Jahr weiter rückläufig, da europäische durch amerikanische und fernöstliche Ladung zunehmend substituiert wird. Dieses zeigt sich auch in den Frachtraten. Im Zuge der Substituierung gewinnen Feeder-Verkehre in der ostafrikanischen Region an Bedeutung. Traditionelle Direktfahrer verlieren an Bedeutung. Die Ergebnisse im Verkehr von und nach Ostafrika sind derzeit nicht auskömmlich. Der Ausgang der Präsidentschaftswahlen auf Madagaskar und die dieser Wahl

folgenden Machtkämpfe haben in dem Fahrtgebiet Europa/Indischer Ozean ihre Spuren hinterlassen. Das wirtschaftliche Leben kam im ersten Halbjahr praktisch zum Erliegen, so dass der Im- und Export stark zurückging. Das südgehende Ladungsvolumen zu den anderen Inseln im Indischen Ozean bewegt sich leicht unter dem Niveau des Vorjahres, was ähnlich wie in Europa auf einen Rückgang des privaten Konsums auf La Reunion zurückzuführen ist. Mauritius hingegen entwickelt sich nach wie vor positiv. Die Umsatzrückgänge in dem Fahrtgebiet konnten durch weitere Effizienzsteigerungen im Bereich des Ladungsumschlags und des Containereinsatzes zumindest teilweise kompensiert werden, so dass die Ergebnisse in diesem Fahrtgebiet als noch zufriedenstellend zu kennzeichnen sind. Die Aussichten für das kommende Jahr werden positiv eingeschätzt. Hier wird entscheidend sein, wie schnell sich die wirtschaftlichen Verhältnisse auf Madagaskar wieder normalisieren.

### *Fahrtgebiet Europa - Westafrika*

Der aktuelle Bürgerkrieg in der Elfenküste hinterlässt seine tiefen Spuren auch in der Containerschifffahrt zwischen Europa und Westafrika. Nicht nur die Ladungsvolumina von und nach der Elfenbeinküste, auch die Warenströme von und nach Mali und Burkina Faso sind betroffen, da die Transitwege über die Elfenbeinküste nicht mehr zur Verfügung stehen. Der Eintritt neuer Wettbewerber und negative Faktoren wie die Hafenverstopfung in Nigeria, verursacht durch ineffiziente Zollabfertigung und stark gestiegene Importe aus Fernost, gefährden die in den letzten Jahren erreichte notwendige Stabilität in dem Fahrtgebiet. Positiv hingegen entwickeln sich die Ladungsströme nach Angola, so dass bezogen auf das gesamte Fahrtgebiet das südgehende Volumen leicht über dem Vorjahresniveau liegt. Nordgehend ist das Ladungsaufkommen in der Containerschifffahrt rückläufig. Ursache für diese Entwicklung sind die weitere Zunahme von Megabulk-Kakaoverschiffungen, die wachsende direkte Bedienung von Märkten, die sonst traditionell über Europa geroutet wurden, und nicht zuletzt die geringere Kakaovernte. Die aktuellen Ergebnisse in der Westafrikafahrt sind nicht auskömmlich. Die

Aussichten für das nächste Jahr sind zunächst wenig ermutigend. Erst wenn sich die Verhältnisse in der Elfenbeinküste wieder stabilisieren und sich bei allen Marktteilnehmern die Einsicht durchsetzt, dass nicht Marktanteile, sondern der wirtschaftliche Erfolg die Grundlage für ein langfristiges Engagement bildet, können wieder auskömmliche Ergebnisse erzielt werden.

### *Weltweite Trampfahrt/Chartermarkt*

Im laufenden Jahr ist der Bedarf an Containertransportkapazität insgesamt trotz des schwierigen allgemeinen Marktumfeldes weiter gestiegen. Im Vergleich zu den Vorjahren fallen die Steigerungsraten aber deutlich schwächer aus. Der Chartermarkt für Containertonnage erholt sich seit Jahresbeginn allmählich wieder, ist jedoch noch weit von einem auskömmlichen Niveau entfernt. Hauptursache für diese Entwicklung ist die unverändert umfangreiche Indienstellung von neuer Tonnage, die auch im nächsten Jahr anhalten wird. Kurzfristig ist nicht davon auszugehen, dass sich die Zeitcharterraten deutlich erholen werden.

Da im Trampmarkt in der Regel die freien Schiffe für sechs bis zwölf Monate im Voraus verchartert werden, ist das durchschnittliche Ertragsniveau der um die Jahreswende 2001/2002 charterfreien Schiffe völlig unzureichend. Bei modernen, in der Regel noch hochverschuldeten Schiffen können unter fremder Flagge im Jahre 2002 meistens noch der Zinsendienst und ein Teil der Tilgungen aufgefahren werden, während unter deutscher Flagge wegen der höheren Personalkosten kaum noch Tilgungsraten erwirtschaftet werden können. Eine Eigenkapitalverzinsung ist bei einer solchen Ertragslage nicht möglich. In der Schiffsgröße zwischen 1 000 und 2000 TEU lässt der relativ geringe Auftragsbestand von Neubauten wie auch die von Reedern und Banken geübte Zurückhaltung für weitere Neubauvorhaben Hoffnungen für einen weiteren Ratenanstieg zu. Bei Schiffsgrößen oberhalb von 2000 TEU müsste der zu erwartende, in einigen Segmenten erhebliche Zulauf von Neubauten allerdings erst noch durch Verkehrszuwächse absorbiert werden. Einige wenige Linienreedereien haben durch Neubaubestellungen wie auch den Abschluss von längeren Zeitcharterratenverträgen bei Schiffen in

der Größenordnung von 4000 TEU sich ihren zukünftigen Tonnagebedarf gesichert.

### *Container-Zeitchartermarkt*

Der Markt für Containerschiffe hat sich im Jahr 2002 verhalten entwickelt. Trotz vieler Ablieferungen, geringer Verschrottungen und einer stagnierenden Weltwirtschaft haben sich die Raten auf Teilmärkten seit den Tiefständen zu Jahresbeginn erholt. Im ersten Quartal - etwa zur gleichen Zeit begann der von deutschen Reedereien initiierte, Schiffe von 1000 bis 2000 TEU betreffende "Container-ship Association" genannte Solidaritätsfonds eine konkretere Form anzunehmen - ließen sich für 1 600er Handysize-Schiffe Raten von lediglich um die 6.000 US\$/Tag erzielen, während es im III. Quartal bereits wieder zwischen 8.500 und 9.500 US\$/Tag waren. Für die Schiffe in der Größenordnung von 2500 TEU stiegen die Raten von ca. 8.000 US\$/Tag auf ca. 12.000 US\$/Tag. Für viele Einheiten sind diese Raten aber immer noch nicht kostendeckend.

### *Containerschiffe bis ca. 250 TEU*

Dieses Marktsegment war insbesondere für ältere Tonnage anhaltend schwierig. Beschäftigungen sind teilweise nur schwer zu finden und häufig zu nicht kostendeckenden Raten. Auch längerfristig wird nur mit geringer Nachfrage gerechnet.

### *Containerschiffe*

*von ca. 250 bis ca. 1000 TEU*

Dieses Marktsegment ist stabil geblieben, obwohl wieder verstärkt Neubaugänge zu verzeichnen waren. Die Nachfrage nach Schiffen dieser Größenordnung im Short Sea Trade hält jedoch an. Insbesondere jüngere Tonnage erfreut sich guter Nachfrage. Die Charraten befanden sich durchweg auf einem kostendeckenden Niveau.

### *Containerschiffe von 1 000 bis 3 500 TEU*

Typischen Größenklassen in diesem Marktsegment sind Containerschiffe mit Kapazitäten von 1 400-1 700, 2500 und 2900 TEU. Schiffe der ersten Kategorie hatten ihren Tiefpunkt bei Raten von ca. 5.000 US\$/Tag. Bis zum Ende

des Jahres stiegen die Raten bis auf ca. 9-9750 US\$/Tg. Im Segment der 2500-TEU-Schiffe verfügen die meisten Schiffe über Kräne, diese Schiffe wurden zum Markttiefpunkt mit ca. 7.500 US\$/Tag bewertet. Zum Ende des Jahres konnten sie Raten von ca. 12.500 US\$/T auffahren. Die kranlosen Schiffe der 2900-TEU-Kategorie bekamen in der niedrigsten Marktphase weniger als 7.000 US\$/Tag. Ihre Raten erholten sich im Laufe des Jahres auf etwas über 12.000 US\$/Tag.

### *Trockene Massengutfahrt*

Die trockene Massengutfahrt verzeichnete auch im Berichtsjahr ein deutliches Tonnagewachstum. In Verbindung mit einer Abschwächung der Weltwirtschaft hatte das zu Ratenrückgängen in den letzten Quartalen 2001 geführt. Insbesondere die Märkte der Panamax-Bulker hatten zu Beginn des Sommers eine sehr schwache Phase. Diese resultierte in erster Linie aus den Raten für Atlantikrundreisen, die jedoch seit August durch Getreideverschiffungen von Südamerika einen deutlichen Aufschwung erfahren haben. Auch bei der Handysize-Tonnage stabilisierten sich die zu Jahresbeginn sehr niedrigen Raten in der zweiten Jahreshälfte.

### *Bulkcarrier von 6 000 tdw*

Bei diesen kleineren Bulkcarriern ist das Rattenniveau auch für ältere abgesehene Schiffe schon seit Jahren nur knapp auskömmlich und erfordert ein striktes - gerade auch bei den Personalkosten notwendiges - Kostenmanagement. Die als politisches Ziel verfolgte Verkehrsverlagerung "from road to sea" hat eine spürbare Nachfragebelebung dieser relativ kleinen Tonnage bisher nicht verwirklichen können.

### *Handysize Bulker*

War das Jahr 2002 in diesem Markt angespannt, haben sich die Raten für Bulkcarrier der Größenordnung 25 000 - 35 000 ts, später 45 000 ts im Jahresverlauf bis heute teilweise positiv entwickelt. Sie reichen aber noch nicht aus, um kostendeckende Erlöse zu erzielen. Eine Ausnahme bildete hier jüngere und größere Tonnage bis zu 52 000 ts, die sich durchweg gut behaupten konnte. Gleichwohl ist der

Markt mittelfristig noch nicht stabil. Es fehlen international deutliche Konjunkturanreize, die zu einer nachhaltigen Erhöhung der Transportnachfrage führen.

### *Panamax Bulker*

Dieses Marktsegment zog erst im zweiten Halbjahr 2002 an. Derzeit können in Abhängigkeit vom Fahrtgebiet zwischen US\$ 7.000 und US\$ 11.000 erzielt werden. Dieser Marktbereich ist jedoch wenig stabil. Starke Raten-schwankungen in sehr kurzen Zeiträumen konnten beobachtet werden. Eine deutliche Trendwende ist derzeit nicht zu erkennen. Die Raten bleiben kurzfristig auf tendenziell etwas höherem Niveau unsicher.

### *Kühltonnage*

Die Saison begann vielversprechend, endete dann aber abrupt im April 2002. Seitdem bewegen sich die Raten unter dem Vorjahresniveau. Eine Verknappung des Tonnageangebots zeichnet sich bisher nicht ab, da kaum vorhandene Tonnage verschrottet wird. Auch sind nur vergleichsweise wenig Schiffe aufgelegt worden. Auf der Nachfrageseite kam zu Ausfällen insbesondere durch eine verspätete Zitrus-saison sowie eine Bananenkrankheit in Ecuador, die zu deutlich niedrigeren Exportmengen führte. Auch hatte ein russischer Importbann für US-amerikanisches Geflügel, der zwar gegen Auflagen inzwischen wieder aufgehoben worden ist, dazu geführt hat, dass die Vorjahresmengen nicht erreicht wurden. Damit kämpfen zu viele Schiffe um einen schrumpfenden Markt. Da knapp 30 vom Hundert der konventionellen Kühlschiffe älter als 20 Jahre sind, ist zu erwarten, dass in den nächsten Jahren eine wachsende Zahl älterer Schiffe abgewrackt wird.

### *Tankschifffahrt*

Der Markt für Tankertonnage ist anhaltend schlecht. Geprägt wird der Markt von der Politik der OPEC-Staaten wie auch der weltwirtschaftlichen Entwicklung insgesamt. Die gegen den Irak gerichtete Androhung kriegerischer Maßnahmen hat zu großer Zurückhaltung und Vorsicht der Marktbeteiligten geführt und wirkt sich sehr negativ auf die Entwicklung aus. Unter dieser Situation leidet beson-

ders die Großtonnage, die abgesehen von wenigen Ausnahmen nur selten ihre Betriebskosten auffährt. Bessere Ergebnisse werden in der Produktentankerfahrt erwirtschaftet, wengleich auch hier nicht immer die Vollkosten gedeckt werden können.

Die Orderbücher der Werften für Tanker sind mit über 700 Einheiten sehr gut gefüllt, z.T. mit Ablieferungsdaten sogar schon bis 2006. Für 2003 werden 350 Ablieferungen erwartet und in 2004 sind es immer noch 195. Eine Markterholung in der Tankerfahrt ist deshalb nur möglich, wenn verstärkt Alttonnage abgewrackt wird.

### *Chemikaliertanker*

In der Chemikalienfahrt verzeichnen die Märkte im Vergleich das beste Ergebnis seit einigen Jahren, die zu erzielenden Raten im Spotmarkt sind deutlich gestiegen. Aber auch hier kommen die Ratenerhöhungen von einem sehr niedrigen Niveau, so dass der Markt noch eine längere Periode dieses Ratenniveaus benötigt, um die Verluste der Vergangenheit auszugleichen. Unklar ist, wie ein möglicher Irak-Krieg sich auf den sensiblen Markt auswirken wird. Ob sich mögliche kurzfristige Ratenerhöhungen als dauerhaft erweisen werden, wird im Markt bezweifelt.

### *Produktentanker*

Von einem auskömmlichen Ratenniveau ausgehend haben die Märkte der Produktentankerfahrt in diesem Jahr einen Tiefpunkt erreicht. Nur wenn Schiffe in großen Pools beschäftigt sind oder längerfristige Chartern haben, sind sie von diesem Ratenverfall weniger stark betroffen. Mittelfristig werden sich die Raten aber wieder erholen, spätestens dann, wenn die Ausmusterung der Einhüllenschiffe Wirkung zeigt. Fachleute gehen davon aus, dass der Markt bereits vor den offiziellen Stichdaten nur noch Doppelhüllentanker akzeptieren wird, um etwaige Probleme mit Hafenstaaten zu vermeiden. Sie befürchten allerdings auch hier, dass Überkapazitäten durch zu große Neubauaktivitäten geschaffen werden. Ein möglicher Irak-Krieg würde auch hier Auswirkungen haben, die nicht abzusehen sind.

### *Gastanker*

Der Markt der Gastankfahrt nach hält sich weiterhin auf einem nicht zufriedenstellenden Niveau. Gestiegene Produktpreise haben sich nur geringfügig zu höheren Frachtraten geführt. Und selbst wenn höhere Frachtraten erzielt werden konnten, wurde das Ergebnis durch notwendige Wartezeiten oder Ballastreisen wieder aufgezehrt. Besonders schlecht sieht es für die Schiffe aus, die nicht für den Transport von Ethylen geeignet sind. Fachleute befürchten, dass sich dieser Spezialmarkt auch im nächsten Jahr nicht wesentlich verbessern wird.

### *Ostsee-Fährschifffahrt*

Die Ostsee-Fährschifffahrt ist geprägt durch Konzentration auf der Anbieterseite. Kapazitätsaufbau für rollende Ladung, ein unzureichendes Ratenniveau in der Fracht und hohe Bunkerkosten. Vor dem Hintergrund des schwachen Wirtschaftswachstums stagnierte die Beförderung von LKWs und Trailern im ersten Halbjahr. Seit kurzer Zeit wächst der Markt wieder, wenn auch auf erheblich geringerem Niveau als in den 90er Jahren.

Die Mitte 2000 eröffnete Öresundquerung hat erwartungsgemäß so gut wie keinen Gütertransportverkehr von den Fähren abziehen können. In der Passagierbeförderung hat die Öresundquerung zu Umschichtungen geführt. Im direkten Fährverkehr zwischen Deutschland und Schweden hat sich das Beförderungsvolumen auf niedrigem Niveau konsolidiert, während die Fährstrecken nach Dänemark Zuwächse verzeichnen konnten.

Die hohen Bunkerkosten können nach wie vor nicht in vollem Umfang an die Kunden überwältigt werden, was die Ergebnisse aller Reedereien beeinträchtigt. Die deutschen Maßnahmen zur Förderung der Schifffahrt reichen nicht aus, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Fähren im Verhältnis zu dänischen, schwedischen und finnischen Fähren herzustellen. Das hohe Förderniveau in diesen Ländern und die hohen tariflichen Kosten in Deutschland machen es weiterhin erforderlich, mit neuen schifffahrtspolitischen Initiativen den EG-konformen Rahmen für die Förderung der deutschen Schiffe voll auszuschöpfen.

### *Europäische Küstenschifffahrt*

Die Küstenschifffahrt im Bereich 2 000 – 7 000 tdw war im Jahr 2002 von weiterhin etwas festeren Frachtraten geprägt. Dem entgegen standen wieder anziehende Treibstoffpreise, die die positiven Ergebnisse teilweise reduzierten. Gleichwohl bleiben die Märkte weiterhin sensibel und stark beeinflusst von Konjunkturschwankungen innerhalb der EU. Auch die sich immer wieder verändernden Warenströme sowie die für diesen Markt typischen regelmäßigen saisonalen Schwankungen tragen zu dieser Instabilität bei. Von einer deutlichen und nachhaltigen Verbesserung der Erträge kann in diesem Transportsegment deshalb nicht gesprochen werden.

### *Assistenz- und Schleppschifffahrt*

Als Folge der EU-Entscheidung gegen die Praxis der niederländischen Schlepper-Subventionen haben sich die Marktpreise in der Seeschiffsassistentz in deutschen Seehäfen weiter stabilisiert. Es ist davon auszugehen, dass ein ruinöser Wettbewerb nicht fortgesetzt werden wird. Auch in den niederländischen Häfen sind die Preise für Schlepperassistentz nach Fortfall der Subventionen deutlich erhöht worden.

In der Seeschleppschifffahrt, insbesondere in den Offshore-Märkten, war die Beschäftigung der seegehenden Schlepper befriedigend bis gut. Dies ermutigt die Betreiber besonders für dieses Marktsegment den Bau stärkerer Schlepper mit mehr als 100 t Pfaßzug in Angriff zu nehmen. Auch für die Seeschiffsassistentz in den Häfen Hamburg, Bremerhaven und Wilhelmshaven sollen stärkere Hafenschlepper in Fahrt gebracht werden. Für das Jahr 2003 rechnen Marktteilnehmer mit steigenden Raten für die Seeschiffsassistentz. Die Schlepperreedereien verfolgen das Ziel, die zum Teil seit 1995 unveränderten Schlepplohntarife den gestiegenen Kosten anzupassen.

### *Fähr- und Förderschifffahrt*

Nach einem schwachen Saisonauftakt konnte der Fährverkehr zu den Nordseeinseln sowie der Tagesausflugsverkehr auf Nord- und Ostsee das Fahrgastaufkommen insgesamt halten, zum Teil sogar noch steigern. Schnellverkehre mit HSC-Fahrzeugen haben weiter an Bedeutung gewonnen.

Sorgen bereiten der durchweg unter deutscher Flagge und mit deutschem Personal operierenden Fähr- und Förderschifffahrt eine zunehmende Reglementierung durch die EU und deren Umsetzungen durch den Bund. Besonderheiten der Watt- und küstennahen Personenschifffahrt wird nicht hinreichend Rechnung getragen.

Starre Arbeitszeitregelungen des neuen Seemannsgesetzes passen nicht zu den Pausen- und regelmäßigen Nachtliegezeiten in diesem Fahrtbereich. Eine 1:1-Umsetzung von allgemeinen Vorschriften macht hier erkennbar oft keinen Sinn, so z.B. bei der Ausrüstung mit SOLAS-Rettungsmitteln, AIS (Automatic Identification Systems) und beim VDR (Voyage Data Recorder) mit vorgeschriebener Druckfestigkeit bis 6 000 m Wassertiefe. Nationale Gestaltungsspielräume müssen von Gesetzgeber und Verwaltung geschaffen und ausgefüllt werden.

### *Forschungsschifffahrt*

Die Bereederung der Forschungsschiffe konnte bisher zur Zufriedenheit der Auftraggeber durchgeführt werden. Da der Pool mittlerer Forschungsschiffe 2002 neu ausgeschrieben wurde (das Ergebnis ist bislang noch nicht bekannt), kann es hier zu Verschiebungen innerhalb der Dienstleister kommen. Der deutsche Markt wird insgesamt als stabil eingeschätzt; der nächste Neubau wird für 2004 erwartet, Außerdienststellungen sind für die nächste Zeit nicht geplant.

### *Ausblick auf 2003*

2003 wird für die Schifffahrt ein sehr schwieriges Jahr. Hauptgrund hierfür ist das voraussichtlich schwache Wachstum der Weltwirtschaft, hinzu kommt die unsichere Situation um den Irak. In den südgehenden Container-Liniendiensten macht sich insbesondere die Schwäche der südamerikanischen Volkswirtschaften mit geringen Importen bemerkbar. Daneben kommt es vielfach zu einem Überangebot an Containertonnage aufgrund der weiterhin hohen Anzahl an Ablieferungen, was die negative Ratenentwicklung noch weiter verstärken wird. Ähnliches gilt auch für die trockene Massengutfahrt, die ebenfalls mit Überkapazitäten zu kämpfen hat. In der konventionellen Kühlschifffahrt wird eine Erholung der Raten nur einsetzen, wenn massive Verschrottungen der alten Tonnage vorgenommen werden. Auch die Tankerfahrt ist für einen Aufschwung auf eine zügige Verschrottung von Alt-Tonnage angewiesen.

## Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik

---

### Welthandelsorganisation: Verhandlungen über Dienstleistungen

Auf der Doha-Konferenz Ende 2001 beschlossen die Mitgliedsstaaten der Welthandelsorganisation (WTO), die Verhandlungen im Dienstleistungsbereich voranzutreiben. Sie erstellten einen Zeitplan, unter dem bis Mitte 2002 Forderungen zu stellen waren und bis März 2003 Angebote bei Verhandlungspartnern abzugeben sind. Die Verhandlungen sollen bis 2005 abgeschlossen sein, doch scheint diese Frist angesichts der Vielzahl von Staaten, zwischen welchen Verhandlungen geführt werden, zu optimistisch. Die Schifffahrt ist in den allgemeinen Verhandlungsrahmen einbezogen.

Die Europäische Union, die im Namen ihrer Mitglieder verhandelt, setzt in ihren Forderungen im Verkehrsbereich folgende Schwerpunkte: Freier Zugang zur Ladung, Wahlfrei-

heit von Abladern unter Dienstleistungsanbietern und nichtdiskriminierende Nutzung von Haushaltsmitteln für Infrastrukturen. Im Schifffahrtsbereich orientieren sich die gegenseitigen Forderungen der WTO-Staaten weitgehend an den 1996 entwickelten Modellverpflichtungen. Sie umfassen Zugang zu und Erbringung von see- und landseitigen Seeverkehrsdienstleistungen, umfassen aber zum Beispiel nicht Besatzung oder Kabotage.

Ebenso wie die deutsche Bundesregierung befürwortet auch der VDR die Einbeziehung maritimer Dienstleistungen in die Verhandlungen. Die fortgeschrittene Liberalisierung der internationalen Schifffahrt sollte völkerrechtlich gefestigt und mit wirksamen Mitteln zur Streitschlichtung versehen werden.

### OECD-Schifffahrtsausschuss: Terrorismusbekämpfung steht im Vordergrund

Die Terroranschläge vom 11. September 2001 bestimmten die Tagesordnung des Schifffahrtsausschusses der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD). Der Ausschuss beschloss, Maßnahmen zur Sicherung der Transportkette zu ermitteln und Risiken und wirtschaftliche Folgen des Terrorismus und entsprechender Gegenmaßnahmen zu bewerten. Hiervon erhofft sich der VDR verbesserte Entscheidungsgrundlagen in der Terrorismusbekämpfung. Die OECD wird auch Informationsanforderungen von internationalen Schiffsregistern auf Möglichkeiten zur erhöhten Transparenz von Eigentumsverhältnissen von Schiffen untersuchen, ein Ansatz, der bisher vorrangig im Bereich sozialpolitischer Diskussionen angesiedelt war.

Relativ wenig Beachtung fand der Bericht des OECD-Sekretariats über Wettbewerbsrecht für die Linienfahrt, der in endgültiger Fassung im April trotz erheblicher Vorbehalte mehrerer OECD-Mitgliedsstaaten veröffentlicht wurde. Darin fordert das Sekretariat die Mitgliedstaaten dazu auf, die Abschaffung der ohnehin begrenzten Möglichkeiten zur gemeinsamen Ratenbildung in der Linienfahrt "ernsthaft zu erwägen". Es räumt dabei ein, dass die Beweisführung für ein solches Vorgehen gänzlich umstritten ist und betont, dass ein Fortbestand von Antitrustregelungen für die Linienschifffahrt in anderen Bereichen als in Preisabsprachen im Einklang mit den Berichtsergebnissen sei. Mit dem Bericht beendete die OECD ihre Arbeit über Linienkonferenzen.



## Internationale Schiffbaupolitik: Wettbewerbsmärkte erhalten

Die auf die internationalen Schiffbaumärkte einwirkenden unterschiedlichen staatlichen Interventionen bildeten auch im Jahre 2002 den wesentlichsten Interessengegensatz zwischen der europäischen und der koreanischen Werftindustrie. Der Industrieminister der Europäischen Union hatte nach längeren kontrovers geführten Diskussionen schließlich beschlossen, eine Fortsetzung der europäischen Schiffbausubventionen befristet zuzulassen, falls es nicht gelingen sollte, Südkorea zu einem Einlenken auf die von der Europäischen Kommission vertretene Linie zu bewegen, auf vermutete subventionelle Praktiken in Korea, insbesondere im Zusammenhang mit der Entschuldung koreanischer Werften, zu verzichten. Ein Einverständnis mit Korea war nicht zu erreichen. Die zuvor angekündigte politische Folge war die Einleitung eines Beschwerdeverfahrens bei der Welthandelsorganisation durch die Europäische Gemeinschaft gegen die Republik Korea. Zugleich wurde eine Fortsetzung der europäischen Werfthilfen für die Dauer des Verfahrens beschlossen, allerdings beschränkt auf Containerschiffe sowie Produkten- und Chemikalientanker. Sie soll auf französischem Wunsch auf Gastanker ausgedehnt werden, falls nachgewiesen kann, dass auch diese Schiffe einem verzerrten Wettbewerb koreanischer Werften ausgesetzt sind. Korea wiederum hat eine gegenteilige Beschwerde gegen die europäischen Werftsubventionen angekündigt.

Die deutsche Seeschifffahrt hat die Entwicklung mit Sorge verfolgt. Sie ist an dem Erhalt einer leistungs- und wettbewerbsfähigen Werftindustrie in Deutschland und Europa interessiert. Andererseits sind die Schifffahrts- wie die Schiffbaumärkte nicht regional begrenzt. Komparative Vorteile anderer Wertstandorte dürfen nicht durch Staatsinterventionen ausgeglichen werden. Das Auspielen dieser Vorteile hat wesentlich dazu beigetragen, dass Korea heute zu dem auch für deutsche Reedereien wichtigsten internationalen Schiffbauplatz geworden ist. Ein Verfahren bei der Welthandelsorganisation sollte deshalb klären, ob der Vorwurf der Euro-

päischen Gemeinschaft, es gäbe darüber hinaus verdeckte Subventionen, zu Recht besteht, ohne dass leistungsbetonte komparative Vorteile in Korea eingeschränkt werden. Verfahren bei der Welthandelsorganisation lassen auf jeder Verfahrensstufe Verhandlungen und Kompromisse zu. Diese Möglichkeiten sollten genutzt werden. Ein Handelskrieg mit Korea wäre in niemandes Interesse.

Auf OECD-Ebene sind erneut politische Initiativen eingeleitet worden, um zu einem neuen weltweiten Schiffbauübereinkommen zu kommen. Als Zielvorgabe für den Abschluss der Verhandlungen ist das Jahr 2005 ins Auge gefasst. Zu diesem Kompromiss war auch die Republik Korea bereit. Es wird angestrebt, mit einem solchen Abkommen auch Fragen der Beihilfepolitik und der sogenannten "schädigenden Preisgestaltung" zu regeln und Bestimmungen über Rechtsmittel und Schlichtungsverfahren einzuführen. Im Rahmen der OECD ist inzwischen eine besondere Verhandlungsgruppe für die Ausarbeitung eines OECD-Schiffbauübereinkommens gegründet worden. Sie sollen noch vor Ende des Jahres ihre Arbeiten aufnehmen.

Der VDR begrüßt den politischen Ansatz, weltweit zu einer höheren Markttransparenz und einem koordinierten Abbau von Schiffbausubventionen zu kommen. Dies wird in einer längerfristigen Perspektive auch der Wettbewerbsfähigkeit der Schifffahrtsmärkte zugute kommen. Ob es gelingt, diesen politischen Ansatz mit im Ergebnis praktikablen Verfahren zu konzipieren, wird die nahe Zukunft zeigen. Eine Einflussnahme aus Preisgestaltungen durch internationale Staatenabkommen löst eher Skepsis aus.

Ebenfalls im Rahmen der OECD ist eine Neufassung der Exportkreditvereinbarung für Seeschiffe beschlossen worden. Die neue Vereinbarung ist inzwischen in Kraft getreten und von der Europäischen Kommission für den europäischen Markt übernommen worden. Damit wird auch in Deutschland ein neues Finanzierungssystem auf der Basis einer "Commercial Interest Reference Rate" (CIRR) eingeführt

werden. Entsprechende Vorarbeiten der Bundesregierung sind aufgenommen. Eine Verpflichtungsermächtigung im Bundeshaushalt 2002 ist bereits beschlossen. Der Entwurf entsprechender Richtlinien wird derzeit zwischen Bund und Ländern und mit den Marktteilnehmern diskutiert.

Die Seeschifffahrt hat auf die Einführung neuer Zinsausgleichsmodelle für die Schiffbaufinanzierung nicht gedrängt. Ziel der Bundesregierung ist es, im Interesse der deutschen Schiffbauindustrie Aufträge der deutschen Werftindustrie mit CIRR-Finanzierungen ver-

sehen zu können. Der VDR hat darauf hingewiesen, dass dieses Ziel nur erreicht werden kann, wenn Inlands- und Exportaufträge bei CIRR-Finanzierungen gleichbehandelt werden und die Richtlinien darauf Rücksicht nehmen, dass es sich bei einer CIRR-Finanzierung um Gewährleistungskonditionen handelt, in deren Rahmen Auflagen und Elemente öffentlicher Zuschüsse keine Rolle spielen sollten. Hier sollte von Beginn an auf eine europäische Harmonisierung der Konditionen geachtet werden, um nicht erneut zu Marktspaltungen beizutragen.

### Zwischenstaatliche Schifffahrtsbeziehungen: Abkommen und Gespräche

Bilaterale Schifffahrtsabkommen sind fester Bestandteil deutscher Schifffahrts- und Außenpolitik. Sie dienen der Erleichterung des Seehandels sowie der Festigung politischer Beziehungen mit anderen Staaten. Im Jahr 2002 ratifizierte Deutschland das Abkommen mit Singapur, jetzt muss es noch von Singapur angenommen werden. In Verhandlungsrunden mit Saudi-Arabien, Bulgarien und den Philippinen konnten gute Fortschritte verzeichnet werden.

Beruhend auf dem Prinzip der Gegenseitigkeit vereinbaren die Vertragspartner unter anderem Nichtdiskriminierung und Inländerbehandlung bei Hafenauswahl und Hafendienstleistungen, freie Wahl des Seetransportunternehmens und Niederlassungsfreiheit, regeln Reisebestimmungen für Besatzungsmitglieder einschließlich der gegenseitigen Anerkennung von Reisedokumenten und gewährleisten Unterstüt-

zung bei Notfällen auf See. Derzeit bestehen rund 50 bilaterale Abkommen.

Zudem fanden im Jahr 2002 mit Polen und der Russischen Föderation Sitzungen der unter den jeweiligen Abkommen vorgesehenen Gemischten Kommissionen statt. Schwerpunkte der Gespräche zwischen den Schifffahrtsverwaltungen waren neben der Zusammenarbeit im Ostseeraum die Passagierschifffahrt zwischen deutschen und polnischen Häfen sowie die Schiffsabfertigung in Russland. Bei der ersten Sitzung der deutsch-südafrikanischen Gemischten Kommission standen technische Zusammenarbeit und Zusammenarbeit in den Bereichen Training, Ausbildung und Schiffssicherheit sowie Investitionsmöglichkeiten in Südafrika im Vordergrund. Mit Algerien sollen bis Jahresende Gespräche vor allem über Engpässe im Containerverkehr stattfinden.

## Internationale Rechtsentwicklungen

### Sicherheitsnetz gegen Terroranschläge: Intensive politische Aktivitäten

Als Reaktion auf die Terroranschläge vom 11. September 2001 nahm die Versammlung der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) im November 2001 eine EntschlieÙung mit dem Titel "Prüfung von Maßnahmen und Verfahren zur Verhütung von Terrorakten, die die Sicherheit von Passagieren und Mannschaften und die Sicherheit von Schiffen bedrohen" an. In der EntschlieÙung wurden die zuständigen IMO-Organen angewiesen, mit hoher Priorität die in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Übereinkommen zu prüfen, um festzustellen, ob diese einer Aktualisierung bedürfen und es notwendig ist, weitere Maßnahmen zur Sicherheit auf See anzunehmen.

Um rasch der EntschlieÙung entsprechende Maßnahmen einleiten zu können, beschloss die IMO, zur Ergänzung der entsprechenden Übereinkommen eine Diplomatische Konferenz über die Sicherheit auf See (4. bis 13. Dezember 2002) einzuberufen. Die IMO zieht insbesondere Änderungen des Internationalen Übereinkommens zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS), 1974, in der geänderten Fassung, in Betracht. Neu geregelt werden sollen automatische Schiffsidentifikationssysteme, Schiffs- und Offshore-Sicherheitspläne, einschließlich Bestimmungen über einen Schiffssicherheitsoffizier und einen Unternehmenssicherheitsoffizier, Sicherheitspläne für die Hafeneinrichtungen und Einschätzungen der möglichen Gefährdung derartiger Einrichtungen unter Berücksichtigung der Schnittstelle Schiff/Hafen, Sicherheitsmaßnahmen beim Containerverkehr und Informationen über Schiff, Ladung, Mannschaft und Passagiere. Die Inhalte eines sogenannten "International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code" sind anlässlich der 75. Sitzung des Schiffssicherheitsausschusses im Februar 2002 und zweier Intersessional Working Group-Sitzungen weitestgehend festgelegt worden und werden durch die Diplomatische Konferenz vermutlich weitgehend übernommen werden. Sämtliche Maßnahmen wer-

den voraussichtlich zum 1. Juli 2004 in Kraft treten. Die Sicherheitsprogramme werden einer Zertifizierungspflicht unterliegen, wobei zur Zeit noch nicht zu übersehen ist, wer diese Aufgabe übernehmen wird.

Die Zollbehörden der USA haben mit den Zollbehörden in Haupthäfen Europas und Asiens bilaterale Verwaltungsvereinbarungen geschlossen, die Aktivitäten amerikanischer Zollverwaltungen in diesen Häfen zur Ladungskontrolle erlauben. Parallel werden "Customs-Trade Partnership Agreements against Terrorism" (C-TPAT) zwischen der Zollverwaltung und Linienreedereien geschlossen, die US-Häfen bedienen. Sie bauen auf Vereinbarungen auf, die von den Reedereien zur gemeinsamen Abwehr von Drogenschmuggel bereits in der Vergangenheit geschlossen wurden und ergänzen die vorgenannten Verwaltungsabkommen auf privatwirtschaftlicher Ebene.

In diesem Zusammenhang wird von den US-Zollbehörden verlangt, dass alle Daten von Ladungsgütern, insbesondere von Containern 24 Stunden bevor die Ladung in ausländischen Häfen an Bord genommen wird, den US-Zollbehörden gemeldet werden müssen, die entscheiden werden, ob bestimmte Ladungsgüter oder Container als risikoreich eingestuft und von der Beförderung ausgeschlossen werden sollen. Zusätzlich müssen alle Container mit einem Sicherheitssiegel versehen werden, wenn sie für die USA bestimmt sind. Seine Anforderungen sind im Detail noch nicht klar definiert. Diese und andere Forderungen stellen die Schifffahrt und die Transportkette im Vor- und Nachlauf des Seeverkehrs vor besondere praktische Probleme. Es gilt, den legitimen Sicherheitsinteressen der USA Rechnung zu tragen, ohne gleichzeitig die hohen ökonomischen Vorteile eines effizienten interkontinentalen Containerverkehrs mit Haus-zu-Haus-Transporten zu unterbrechen und entscheidend einzuschränken.

Eine Task Force der World Customs Organisation befasst sich mit diesen Problem-bereichen auf internationaler Ebene. Die Europäische Kommission hat ihrerseits eine Task Force zwischen den zuständigen Generaldirektionen gebildet. Der amerikanischen Verwaltung ist eine Zusammenarbeit auf europäischer Ebene angeboten worden. Ziel der Europäischen Kommission ist es, zu einer Absprache mit den amerikanischen Behörden zu kommen, um Wettbewerbsprobleme zwischen einzelnen europäischen Häfen im USA-Verkehr zu vermeiden und innerhalb Europas zu harmonisierten Sicherheitsvorschriften für die Seeschifffahrt und die Häfen zu kommen.

Die Seeschifffahrt selbst ist über den VDR und über ihre internationalen Organisationen auf allen Ebenen darum bemüht, die Sicherheitsvorgaben der USA und der internationalen Regierungsorganisationen mit den praktischen Notwendigkeiten und Möglichkeiten des Seeverkehrs in Einklang zu bringen. Die Höhe der sich aus diesen Sicherheitspaketen entwickelnden Kosten und die Frage, wer sie letztendlich zu tragen hat, ist einstweilen nicht definiert.

## Personalausweise für Seeleute: Neue Sicherheitsanforderungen

Im Rahmen der Sicherheitspolitik sind Schritte zur besseren Identifizierung der Seeleute bei der Einreise in fremde Staaten entweder auf den Schiffen ihrer Dienstleistung oder bei der Durchreise zur Dienstaufnahme an Bord eingeleitet. Als Bestandteil der Sicherheitsanforderungen zum Schutz vor terroristischen Übergriffen für Seeschiffe und Häfen soll das Übereinkommen 108 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über staatliche Personalausweise für Seeleute vom 13. März 1958 überarbeitet werden. Zwar gab es den Vorschlag, diese Frage ebenfalls in der International Maritime Organization (IMO) zu regeln. Die verschiedenen zuständigen IMO-Organe und der Verwaltungsrat der IAO kamen jedoch überein, dass eine Behandlung dieses Themas durch die IAO zielführender wäre, wobei davon ausgegangen wurde, dass die neu zu schaffende IAO-Urkunde schon bald umgesetzt würde. Die IMO-Organe haben deutlich gemacht, dass Bestimmungen über den Personalausweis für Seeleute in das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) aufgenommen und im Rahmen des in diesem Übereinkommen vorgesehenen vereinfachten Änderungsverfahrens rasch umgesetzt würden, sollte die IAO zur Erfüllung dieser Erwartung nicht in der Lage sein.

Der Verwaltungsrat der IAO hat auf seiner Sitzung im März 2002 beschlossen, auf die Tagesordnung der Internationalen Arbeitskonferenz im Juni 2003 als gesonderten Eilpunkt die Diskussion und Annahme eines Protokolls zum IAO-Übereinkommen 108 zu setzen. Der Verwaltungsrat hat darüber hinaus entschieden, dass das neue internationale Abkommen in einer einzigen Lesung (sonst immer zwei Lesungen) behandelt werden soll und hat einen gerafften Zeitplan für die Vorbereitungen dieses Verfahrens beschlossen.

Das Übereinkommen 108 ist von 61 Mitgliedstaaten der IAO ratifiziert, die rund 60 vom Hundert der Welthandelstonnage repräsentieren. Obwohl es damit zu den am weitesten ratifizierten IAO-Seeschifffahrtsübereinkommen gehört, müsste das neue Abkommen künftig noch eine erheblich größere Anzahl von Ratifikationen erzielen, um die gleiche universelle Akzeptanz aufzuweisen, wie dies bei dem SOLAS-Übereinkommen der Fall ist. Bisher gehören weder die USA noch Deutschland zu den Vertragsstaaten des Übereinkommen 108.

Die bisherigen staatlichen Personalausweise dienen der Erleichterung der Ein- und Durchreise von Seeleuten in fremden Staaten, wobei insbesondere sonst bestehende Visaanforderungen generell nicht erfüllt zu werden brau-

chen. Die Anforderungen an die Fälschungssicherheit sollen künftig drastisch angehoben werden, so dass eindeutig festgestellt werden kann, dass es sich bei dem Ausweisinhaber auch tatsächlich um die Person handelt, für die der Ausweis ausgestellt ist und dass die Echtheit des Ausweises anhand einer Quelle überprüft werden kann. Es muss allerdings davon ausgegangen werden, dass auch künftig nicht alle Staaten auf etwaige Visaanforderungen verzichten werden, insbesondere nicht die Vereinigten Staaten. Es könnten aber wesentliche Erleichterungen bei der Ausstellung von Visa im Anlaufhafen und an Einreiseplätzen

auf Flughäfen erreicht werden, wenn die Grenzkontrollbehörden sicher sein können, dass die Ausweise der Seeleute den Anforderungen moderner Identifikationsnachweise entsprechen.

Bei allem Verständnis für die Sicherheitsbedürfnisse von Staaten, sich vermuteter terroristischer Aktivitäten zu erwehren, muss im Ergebnis eine Regelung gefunden werden, die auf globalen seemännischen Arbeitsmärkten auch praktisch funktioniert. Sie muss zugleich sicherstellen, dass Seeleute nicht diskriminiert werden und dass in fremden Häfen ein angemessener Landgang nicht unzumutbar er-

### Haftungsregeln in der Fahrgastschifffahrt: Neues Abkommen

Eine Diplomatische Konferenz der IMO hat im Oktober 2002 ein neues Haftungs- und Versicherungssystem für die Beförderung von Fahrgästen auf Passagierschiffen und Fähren, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden, beschlossen. Danach wird die Haftungsgrundlage für Schadensersatzansprüche gegen die Reederei verschärft, die Obergrenzen der Haftung erhöht und den ratifizierenden Staaten zusätzlich die Option eingeräumt, im nationalen Recht noch höhere Haftungssummen zugrunde legen zu dürfen. Es wird eine Zwangshaftpflichtversicherung der Reederei eingeführt und dem Passagier im Schadensfall eine direkte Inanspruchnahme des Versicherers eingeräumt. Vorbild der Regelung war die neue Haftungskonvention im Luftverkehr, das sogenannte Montrealer Abkommen. Die für die Seeschifffahrt jetzt gefundene Regelung geht im Einzelnen zugunsten des Passagiers noch über die Luftfahrtregelungen hinaus. Im Vergleich mit anderen Verkehrsmitteln ist die Rechtstellung des Fahrgastes in der Seeschifffahrt auf der Basis der jetzt beschlossenen Konvention am günstigsten.

Die Seeschifffahrt hat an der Entstehung des Abkommens aktiv mitgewirkt. Ihr Ziel war es, einen angemessenen Interessenausgleich im Passagierverkehr zu erzielen und ein Abkommen zu erreichen, das von möglichst vielen Passagemärkten akzeptiert werden kann und

dessen Haftungsvolumen auf den Versicherungsmärkten zu angemessenen Konditionen Deckung findet. Die Versicherungsdeckung der Fahrgastschifffahrt im Gegenseitigkeitsverhältnis der P&I Clubs muss erhalten bleiben. Ob sich dieses für alle Marktteilnehmer wichtige Ziel auf der Basis der jetzigen Beschlüsse erreichen lässt, ist von den internationalen Versicherungsmärkten unmittelbar nach der Konferenz bezweifelt worden. Ob sich hier Lösungen finden lassen, wird Gegenstand weiterer Diskussionen sein. Die Lösung dieser Frage ist auch von besonderer Bedeutung für künftige europäische Regelungen. Die Europäische Kommission hat bereits angekündigt, eine europäische Haftungs- und Versicherungsregelung für die Fahrgastsschifffahrt in Europa auf den Weg bringen zu wollen. Diese wiederum sollte nicht von den international beschlossenen Grundsätzen abweichen, um nicht zur Spaltung von Konditionen auf internationalen Passagemärkten beizutragen. Im Rahmen der erwarteten europäischen Vorschläge wiederum wird eine Rolle spielen, ob und inwieweit die international beschlossenen Haftungsregelungen auch auf den nationalen Fährverkehr anwendbar sein können, der anderen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen unterliegt als die internationalen Märkte. Einstweilen aber steht für alle Märkte eine Lösung der Versicherungsmärkte aus.

## Seefrachtrecht und multimodaler Transport: Beratungen über neues Abkommen

Die United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) hat in diesem Jahr die Beratungen über ein neues internationales Abkommen zum Seefrachtrecht begonnen. Es würde im Ergebnis an die Stelle der Haager/Visby-Regeln und der UNCTAD/ICC-Rules über den kombinierten Verkehr treten. Grundlage der Beratungen ist ein Konventionsentwurf, den das Comité Maritime International (CMI) erarbeitet hat. Der VDR hat sich an diesen Arbeiten sowohl über die International Chamber of Shipping und die BIMCO als auch über den Deutschen Verein für Internationales Seerecht, das deutsche Mitglied im CMI, aktiv beteiligt. Über die ICS, die BIMCO und die International Group der P&I Clubs werden die Schifffahrtsinteressen wiederum unter Beteiligung des VDR auch direkt in die Beratungen der UNCITRAL eingebracht.

Die Verhandlungen stehen noch am Anfang. Eines der strittigen Probleme ist die Frage, ob sich das neue Abkommen auf den Frachtver-

trag im reinen Seetransport begrenzen oder ob es den multimodalen Verkehr erfassen soll. Angesichts der hohen praktischen Bedeutung kombinierter interkontinentaler Containerverkehre plädieren die Seeverkehrsinteressen für ein Übereinkommen, das den Haus-zu-Haus-Verkehr umfasst. Dazu sind komplexe Fragen der rechtlichen Überschneidung mit den internationalen Konventionen der Landverkehrsträger zu lösen. Probleme der Haftungsgrundlagen, wie der Haftungshöhe und von Haftungsausschlüssen spielen ebenso eine Rolle wie die Frage, ob sogenannte "Service Contracts", die zwischen Linienreedereien und ihren Kunden geschlossen werden, als Verträge zwischen gleichrangigen kommerziellen Partnern von zwingenden Normen eines künftigen Übereinkommens abweichen können. Eine weitere noch offene Frage ist die Einbeziehung elektronischer Vertragsabwicklungen in eine solche Konvention. Da die Diskussionen erst begonnen haben, ist mit einer längeren Verhandlungsphase zu rechnen.

## Internationaler Arbeitscode für Seeleute: Vorarbeiten schreiten voran

Der Verwaltungsrat der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) hatte im März 2001 auf Vorschlag des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses beschlossen, den internationalen Arbeits- und Sicherheitsbedingungen in der Seeschifffahrt, wie sie sich aus zahlreichen einzelnen IAO-Übereinkommen und Empfehlungen ergeben, künftig eine neue rechtliche Basis zu geben. Die als "Geneva Accord" bezeichnete Vereinbarung sieht vor, dass die 40 Übereinkommen und 28 Empfehlungen, die seit 1920 von der IAO auf dem Gebiet der Seeschifffahrt verabschiedet worden und von denen viele inzwischen veraltet sind, an die heutigen Verhältnisse angepasst und in einem Internationalen Arbeitscode für Seeleute zusammengefasst werden sollen. Der neue Code soll weltweit verbindliche Mindestsozialstan-

dards für Seeleute enthalten, die künftig neben den von der IMO aufgestellten Schiffssicherheitsanforderungen in die Beurteilung, ob ein Schiff als "sub-standard" anzusehen ist, mit einbezogen werden. Ein vereinfachtes Änderungsverfahren soll sicherstellen, dass das neue Übereinkommen künftig leichter, als dies bisher der Fall war, an die Entwicklungen in der Seeschifffahrt angepasst werden kann.

Mit den Vorarbeiten zum neuen Übereinkommen hat der IAO-Verwaltungsrat eine Hochrangige Dreigliedrige Arbeitsgruppe bestehend aus Regierungs-, Reeder- und Seeleutevertretern betraut. Aufgabe der Arbeitsgruppe ist es, den Entwurf des umfassenden Arbeitscodes für Seeleute auszuarbeiten, in dem alle bisherigen IAO-Übereinkommen und Empfehlungen

auf dem Gebiete der Seeschifffahrt aufgehen sollen. Die Arbeitsgruppe hat bisher im Dezember 2001, im Juni und Oktober 2002 in jeweils einwöchigen Sitzungen in Genf getagt. Je zwei weitere jährliche Sitzungsperioden

sind bis 2004 vorgesehen. Der Entwurf des neuen Abkommens soll der im Jahre 2005 stattfindenden Seeschifffahrtskonferenz der IAO zur Annahme vorgelegt werden.

### Blinde Passagiere: Neue Regularien

Das Facilitation Committee der International Maritime Organization (IMO) im Januar 2002 hat mit der Resolution FAL.7(29) u.a. neue Regularien für den Umgang mit blinden Passagieren verabschiedet, die in das Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs (Facilitation Convention) aus dem Jahre 1965 eingearbeitet werden sollen.

Die Bestimmungen entsprechen weitgehend dem Inhalt der im November 1997 von der IMO-Vollversammlung verabschiedeten Entschließung A.871(20) "Leitlinien über die Zuweisung von Verantwortlichkeiten beim Umgang mit blinden Passagieren" und sollen am 1. Mai 2003 in Kraft treten. Durch die Einarbeitung in die "Facilitation Convention", die weltweit über eine große Zahl von Vertragsstaaten verfügt, erhoffen sich Reeder und Schiffsführung insbesondere bezüglich der Formalitäten im ersten Anlaufhafen eine größere Akzeptanz der in den Konventionsbestimmungen verankerten Standards und empfohlenen Verhaltensweisen.

Verbindliche Verpflichtungen der Vertrags-

staaten werden aber auch ab 1. Mai kommenden Jahres nicht entstehen, da die neuen Inhalte des Übereinkommens lediglich empfehlenden Charakter haben und Vertragsstaaten berechtigt sind, Vorbehalte hinsichtlich einzelner Bestimmungen einzulegen. Allerdings dürfte der moralische Druck auf die Hafenstaaten zunehmen, den Schifffahrtsunternehmen soviel Unterstützung wie möglich zukommen zu lassen, wenn es darum geht, die blinden Passagiere von Bord zu nehmen und in ihre Heimat zurückzuschicken oder auch geeignete Maßnahmen in den Häfen zu treffen, um ein Anbordkommen von Einschleichern von vornherein zu vermeiden. Eine zentrale Bestimmung des Abkommens sieht u.a. vor, die Kosten für die Schifffahrtsunternehmen so gering wie möglich zu halten und auf die Erhebung von Strafgeldern völlig zu verzichten.

Mittelfristig dürften auch die im Rahmen des "International Ship and Port Facility Security Code" (ISPS) der IMO verabschiedeten Sicherheitsmaßnahmen dazu beitragen, die Problematik der blinden Passagiere künftig abzumildern.

### Bewaffnete Überfälle auf Schiffe: Lage noch immer angespannt

Zwar war im Jahr 2001 die Zahl der bewaffneten Überfälle auf Handelsschiffe nicht unerheblich zurückgegangen - von 469 auf 335 Fälle -, doch bleibt die Lage nach wie vor angespannt. Nach den Aufzeichnungen des International Maritime Bureau (IMB) liegen die Zahlen für das erste Halbjahr 2002 auf ähnlichem Niveau wie im Vorjahr. Schiffe unter deutscher Flagge waren auch in diesem Jahr nicht betroffen.

Die regionalen Schwerpunkte der Überfälle liegen nach wie vor in Südost-

asien - Indonesien, Straße von Malacca, Malaysia -, im Indischen Subkontinent - Bangladesch, Indien -, in Westafrika und im Roten Meer/Golf von Aden. In vielen Regionen ist man inzwischen darum bemüht, die Sicherheit in den Küstengewässern zu verbessern. So haben Malaysia und Indonesien beschlossen, in der Straße von Malacca gemeinsame Patrouillenfahrten durchzuführen. Es werden insgesamt vier Polizeiboote eingesetzt, die durchgehend rund um die Uhr in der Region Präsenz zeigen.

Wie den detaillierten Berichten des IMB zu entnehmen ist, haben sich die in der internationalen Fahrt tätigen Handelsschiffe mittlerweile recht gut auf das Bedrohungsszenarium durch kriminelle Banden in Form der Piraterie eingestellt. Nicht nur durch aufmerksamere Beobachtung der näheren Umgebung, sondern auch durch das gezielte Einsetzen geeigneter bordeigener Mittel gelingt es immer häufiger,

zum Raub entschlossene Kriminelle vom Entern des Schiffes abzuhalten oder sie zu einem schnellen Verlassen des Schiffes zu bewegen. Es ist davon auszugehen, dass die Sicherheitsmaßnahmen, die im Zusammenhang mit den seit einigen Monaten in verschiedenen internationalen Gremien diskutierten Fragen der Terrorismusbekämpfung künftig getroffen werden, sich ebenfalls positiv auf die Bekämpfung der Piraterie auswirken werden.

### Rettung von schiffbrüchigen Flüchtlingen: Problem noch ungelöst

Die mit den Vorgängen um das norwegische Schiff "Tampa" und der Weigerung australischer und indonesischer Behörden zur Übernahme schiffbrüchiger Flüchtlinge aufgeworfenen Fragen warten noch immer auf eine zuverlässige Antwort, obwohl Ereignisse der zurückliegenden Monate zeigen, dass sich ähnliche Situationen wie im Fall "Tampa" durchaus wiederholen können. Besonders im Mittelmeerraum müssen Schiffsführungen heute jederzeit mit der Möglichkeit rechnen, auf in Seenot befindliche Flüchtlinge in größerer Anzahl zu treffen, die sie aufgrund humanitärer und gesetzlicher Verpflichtungen unabhängig von Zahl und Status der betreffenden Personen

aus ihrer Notlage befreien und an Bord nehmen müssen. Auf internationaler Ebene hat es sowohl in der IMO wie in Diskussionen zwischen internationalen Schifffahrtsverbänden und dem Flüchtlingskommissar der Vereinten Nationen (UNHCR) eine Reihe von Initiativen gegeben, um das Problem der Aufnahme solcher Flüchtlinge zu lösen. Der VDR hat sich in Gesprächen mit dem Bundesverkehrsministerium für einen Notfallplan auf nationaler Ebene ausgesprochen, um Reedereien und Schiffsführungen die notwendige Hilfestellung zukommen zu lassen, sollte sich ein solcher Vorgang mit einem deutschen Schiff ereignen.

### Abwracken von Schiffen: IMO-Richtlinienentwurf

Während im vorangegangenen Jahr von Seiten der Schifffahrt ein eigener Verhaltenskodex "Industry Code of Practice on Ship Recycling" vorgelegt wurde, hat die IMO inzwischen den ersten Entwurf einer IMO-Richtlinie erarbeitet. Im Kern enthält dieser Entwurf die gleichen Maßnahmen und Anforderungen wie der "Industry Code".

Im Juni 2003 wird der jetzige Richtlinienentwurf im IMO-Meeresumweltausschuss (MEPC) diskutiert, so dass mit der Annahme der Richtlinie durch die IMO-Versammlung im November 2003 zu rechnen ist.

Im Rahmen des Baltic and International Maritime Council (BIMCO) ist unter aktiver Betei-

ligung des VDR ein neuer Mustervertrag für den Verkauf von Seeschiffen zum Abwracken erarbeitet worden, der seinerseits auf den "Industry Code" verweist und ihn in seinen Vertragsinhalt aufnimmt.

Von Seiten der Seeschifffahrt selbst sind dabei bereits wirkungsvolle Schritte unternommen worden, um über ein privatwirtschaftliches Rahmenwerk Probleme einer Lösung zuzuführen, die in den vorangegangenen Jahren zu Kritik gegenüber Verfahren beim Recycling von Seeschiffen geführt hatten. Noch sind nicht alle Fragen geklärt, die Entwicklung ist aber auf dem richtigen Weg.



## Einleiten von Ballastwasser: Übereinkommen noch immer im Entwurfstadium

Obwohl der Umgang mit dem Austausch von Ballastwasser ein Hauptthema der gegenwärtigen IMO-Arbeit auf dem Gebiet des Meeresumweltschutzes darstellt, muss die Vorausschau des letzten Jahres, dass eine Diplomatische Staatenkonferenz ein völkerrechtlich verbindliches Instrument für ein sicheres und umweltfreundliches "Ballastwasser-Management" im Frühjahr 2003 verabschiedet wird, selbst bei optimistischer Sichtweise um ein Jahr auf 2004 verschoben werden.

Auf der Sitzung des IMO-Meeresumweltschutzausschusses im Jahre 2001 wurde ein erster Konventionsvorschlag erarbeitet, der noch viele ungelöste Fragen enthält. International anerkannte Ballastwasserbehandlungsmaßnahmen, die in der Lage sind, ein Verbringen von Mikroorganismen in andere Ökosysteme zu vermeiden, fehlen noch immer. Deshalb sind die Arbeiten über den ersten Konventionsvorschlag bis heute nicht entscheidend hinausgekommen. Eine vom Meeresumweltschutzausschuss eingesetzte Arbeitsgruppe hat deshalb folgende Zwischenlösung vorgeschlagen:

- Für existierende Schiffe soll die Möglichkeit des Ballastwasseraustausches auf hoher See nach wie vor möglich sein, wobei eine Wassertiefe von 500 m vorgeschlagen wird;
- Einrichtung landseitiger Aufnahmeeinrichtungen für belastetes Ballastwasser und Sedimentablagerungen;
- Anwendung von Ballastwasserbehandlungsmaßnahmen, die zur Zeit noch keine vollständige Organismusfreiheit garantieren können (insbesondere sollten Neubauten mit dem derzeitigen Stand der Technik ausgerüstet werden, die dann diesen "Interimsstandard" bis zu ihrem operativen "Lebensende" beibehalten dürfen);
- Austausch von Ballastwasser, das unterhalb einer noch zu bestimmenden Organismusgröße belastet sein darf von (z.B. 100 µm Organismusgröße).

Dieser Vorschlag wird auf der nächsten Sitzung des Meeresumweltschutzausschusses der IMO erörtert.

## Schädliche Antifouling-Systeme: Umsetzung des Übereinkommens

Nachdem im Jahre 2001 nach langwierigen und schwierigen Verhandlungen das "Übereinkommen zur Kontrolle schädlicher Antifoulingssysteme auf Schiffen" angenommen worden war, wurden auf der Sitzung des IMO-Meeresumweltschutzausschusses im Oktober 2002 neue "Richtlinien für Besichtigung und Zertifizierung in Bezug auf schädliche Antifoulingssysteme" verabschiedet. Das Übereinkommen ist mangels ausreichender Ratifizierungen bisher noch nicht in Kraft getreten.

Ungeachtet der Verzögerung des internationalen Inkrafttretens der Konvention hat die Eu-

ropäische Kommission angekündigt, das "Übereinkommen zur Kontrolle schädlicher Antifoulingssysteme auf Schiffen" für die EU-Gewässer rückwirkend zum 1. Januar 2003 in Kraft zu setzen, und zwar für alle Schiffe, nicht nur solche mit EU-Flaggen. Damit würden alle in EU-Gewässern operierende Schiffe verpflichtet sein, bis zum 1. Januar 2008 entweder mit einem TBT-freien Antifouling-Anstrich zu fahren oder verbleibende Altanstriche wirkungsvoll versiegelt zu haben. Die Ausdehnung auch auf Schiffe, die nicht unter EU-Flaggen fahren, könnte allerdings zu völkerrechtlichen Problemen führen.

## Schifffahrtsentwicklungen in Europa

---

### Maritime Wettbewerbspolitik: Rechtssicherheit in Europa nicht absehbar

Trotz der vom Europäischen Gerichtshof im Februar 2002 verkündeten drei Urteile über Linienkonferenzen und der Entscheidung der Europäischen Kommission über das Transatlantic Conference Agreement ("TACA II") herrscht weiter Unsicherheit im europäischen Wettbewerbsrecht für die Seeschifffahrt.

In den Urteilen entschied das Gericht, dass Mitglieder einer Linienkonferenz Inlandstarife nicht gemeinsam gestalten dürfen, da Inlandstarife nach Meinung der Gerichte nicht unter die Gruppenfreistellungsverordnung von 1986 fallen. Es stellte außerdem fest, dass eine Konferenz einen einheitlichen Tarif für alle Mitglieder bilden müsse und dass eine Anmeldung bei der Europäischen Kommission von Konferenzvereinbarungen, die den Inlandsverkehr betreffen (nach Verordnung 1017/68), nicht vor Geldbußen schütze. Der vielbeachtete Fall über die hohen Geldbußen gegen Mitglieder der ursprünglichen TACA-Vereinbarung ist weiter anhängig, ebenso wie der über Bußgelder gegen die an Stabilisierungsmaßnahmen im Fernostverkehr beteiligten Reedereien. Die Urteile helfen zwar bei der Interpretation der europäischen Gesetzgebung, wirken sich aber nur geringfügig auf das Funktionieren moderner Konferenzen aus.

Eine Musterfunktion für zukünftige Konferenzvereinbarungen hingegen versprechen sich Reeder von der Entscheidung der Europäischen Kommission über die sogenannte "TACA II"-Vereinbarung. Die Kommission genehmigte die neue Konferenzvereinbarung nach einem langen Prüfungsverfahren, an dem Verleger und Reeder beteiligt waren, im November 2002. Die Konferenz für den Transatlantikverkehr verfügt damit erstmalig über mit der Kommission abgestimmte Verhaltensrichtlinien. Danach dürfen ihre Mitglieder gemeinsam Raten festsetzen, Kapazitäten regeln und damit verbundene Tätigkeiten wahrnehmen. Sie müssen aber den Austausch vertraulicher

Geschäftsdaten einschränken und der Kommission darüber und über die Anzahl von Servicekontrakten zwischen einzelnen Verlegern und Konferenzmitgliedern Bericht erstatten. Bei vorübergehenden Kapazitätsreduzierungen, die nur der Anpassung an kurzfristige Nachfrageschwankungen dienen dürfen, dürfen nicht gleichzeitig Preiserhöhungen vorgenommen werden. Preisabsprachen über Inlandsverkehre sind nicht zulässig.

Mit dieser Entscheidung gibt die Kommission zu erkennen, wie sie die Wettbewerbsregeln für den Seeverkehr in Zukunft interpretieren wird. Sie bestätigt damit zugleich, dass Linienschifffahrtskonferenzen wichtig und mit Vorteilen für die verladende Wirtschaft verbunden sind. Die knapp gehaltene Geltungsdauer der "TACA II"-Entscheidung (bis Mai 2005) und die angekündigte Nachprüfung der bestehenden Gesetzgebung für Linienkonferenzen (Verordnung des Rates 4056/86) durch die Kommission geben Reedern jedoch noch keine langfristige Planungssicherheit für Linienkonferenzen in Verkehren mit Mitgliedsstaaten der Europäischen Union.

Weiter unklar ist, ob zukünftig nationale Kartellbehörden das europäische Wettbewerbsrecht überwachen sollen. Der Wunsch der Europäischen Kommission nach Dezentralisierung in diesem Bereich würde von Land zu Land zu unterschiedlichen Auslegungen des Rechts führen und ebenso wie die Umwandlung des bestehenden Anmeldesystems mit Erlaubnisvorbehalt in ein System von Legalausnahmen erhebliche finanzielle Risiken verursachen. Die Abschaffung der beratenden Expertengremien der Kommission würde weitere Distanz zwischen Rechtsauslegung und praktischen Bedürfnissen schaffen. Deswegen haben nationale und internationale Reederverbände die Schaffung eines langfristig tragbaren legislativen Rahmens für den Wettbewerb in der Seeschifffahrt gefordert.

## EU-Schifffahrtsabkommen: Vertrag mit China, kein Fortschritt mit Indien

Ende 2001 einigten sich die Volksrepublik China und die Europäische Union auf den Text eines Schifffahrtsabkommens. Er soll anlässlich der Sitzung des Rates der Verkehrsmi-nister der Europäischen Union Anfang De-zember 2002 von den Ministern unterzeichnet und muss danach von den Parlamenten der EU-Mitgliedsstaaten und China ratifiziert wer-den. Mit dem Inkrafttreten des Abkommens ist frühestens Ende 2003 zu rechnen.

Das Abkommen soll die Rechtssicherheit für europäische und chinesische Unternehmen stärken. Im Entwurf ermöglicht das Abkom-men Reedereien, die ihren Sitz innerhalb der Europäischen Union haben, sowie Reedereien, die von EU-Bürgern geführt werden und Schiffe unter EU-Flagge einsetzen, u.a. freien

Zugang zu Ladung, Inländerbehandlung bei der Nutzung von Häfen und Hafendienstleis-tungen, freie Wahl von Anbietern von Zubrin-gerdiensten im Containerverkehr und die Gründung von Niederlassungen. Das EU/ China-Abkommen erweitert das bestehende Abkommen zwischen Deutschland und China, das auch zukünftig gilt, zum Beispiel in der dann freien Personalbesetzung für leitendes Personal von Niederlassungen in China.

In den Bemühungen um ein Schifffahrtsab-kommen zwischen der Europäischen Union und Indien gab es keine Fortschritte. Auf dem EU/Indien-Gipfel in Kopenhagen im Oktober 2002 signalisierte die indische Seite keine Be-reitschaft, die Verhandlungen zu beginnen.

## Häfen und maritime Infrastruktur: Marktzugang für Hafendienste

Im vergangenen Jahr ist in vielen Arbeitsgrup-pensitzungen auf Kommissions- und Ratsebe-ne der Europäischen Union an den Inhalten des Richtlinienentwurfs über den Marktzu-gang für Hafendienste gefeilt worden. Insbe-sondere die Seehafenverkehrswirtschaft und die Seelotsen haben sich vehement gegen die Verabschiedung einer solchen Richtlinie aus-gesprochen oder die Herauslösung der jeweili-gen eigenen Dienstleistungen aus dem soge-nannten "Port Package" gefordert. "Port Pa-ckage" ist der politische Handelsname für den Vorschlag der Europäischen Kommission, über eine Richtlinie des Europäischen Parla-ments und des Rates, dem Wettbewerb inner-halb europäischer Häfen zum Durchbruch zu verhelfen, soweit dies nicht ohnehin schon der Fall ist. Monopole sollen aufgebrochen und die Vergabe staatlicher Lizenzen an Hafenu-nternehmen an Vergabeverfahren geknüpft wer-den, die transparent, objektiv, sachgerecht und nicht diskriminierend sein sollen. Daneben soll den Kunden der Häfen, damit sind in ers-ter Linie die Seeschifffahrtsunternehmen ge-meint, die Möglichkeit zur "Selbstabferti-gung" gegeben werden. Grundsätzlich betrof-

fen von der Richtlinie sind neben den Um-schlagsbetrieben und den Lotsen auch die See-hafenassistenz und die Festmacher.

Die Reedereien und die verladende Wirtschaft haben den Richtlinienentwurf vom Grundsatz her begrüßt, da vor allem in südeuropäischen Häfen mangels Wettbewerb wenig positive Er-fahrungen mit Monopolen und Abfertigungs-prozeduren gesammelt worden sind. Beson-ders im Zusammenhang mit der Diskussion ü-ber die Verlagerung von Transporten "From Road to Sea" werden aber effiziente kosten-günstige Abfertigungsmöglichkeiten in allen europäischen Häfen benötigt.

Vor diesem Hintergrund hat die Spanische EU-Präsidentschaft das "Port Package" mit erheblichem politischen Druck durch die Ent-scheidungsgremien der Europäischen Union geleitet. Aufgrund der sehr differenzierten und teilweise kontroversen Interessenlagen, in der nicht zuletzt auch die europäischen Dienstlei-stungsgewerkschaften eine wesentliche Rolle spielen, wurden die Richtlinienentwürfe in teilweise nur wöchentlichen Abständen disku-

tiert, umgeschrieben und jeweils mit verschiedenen Vorbehalten einzelner Staaten oder Staatengruppen versehen.

Seit Anfang Oktober 2002 liegt ein modifizierter gemeinsamer Standpunkt des EU-Rates für die Richtlinie vor, mit dem sich jetzt noch das Europäische Parlament in einer zweiten Lesung zu befassen hat. Entweder stimmt das Parlament dem Kompromiss zu, dann wird die Richtlinie unter der Dänischen EU-Präsidentschaft noch in diesem Jahr verkündet werden können, oder es gibt mangels Einigung ein Vermittlungsverfahren. Dann wird frühestens die Griechische EU-Präsidentschaft im nächsten Jahr die Richtlinie zur Annahme führen können. Insofern geht es zur Zeit nicht mehr um die Frage, ob es eine Richtlinie geben wird oder nicht, sondern lediglich noch darum, ob der vorliegende Kompromiss in dieser Form

akzeptiert wird oder die Diskussion mit offenem Ausgang erneut eröffnet werden muss, obwohl der nun vorliegende Entwurf für alle Seiten akzeptabel sein könnte: Zwar ist das Bündel der im "Port Package" enthaltenen Dienstleistungen nicht, wie von mancher Seite gewünscht, aufgeschnürt worden - nach wie vor werden sowohl technisch-nautische Dienste, wie Lotsen, Schleppen und Festmachen, als auch Ladungsumschlagsvorgänge (Laden/Löschten/Stauen/Umladen) von der Richtlinie erfasst -, doch sieht die Richtlinie in ihrer jetzigen Fassung nicht nur erhebliche Einschränkungen für den Marktzugang im Lotswesen vor, sondern auch lange Übergangsfristen und Laufzeiten für die Ausschreibung und den Betrieb von Umschlagsanlagen. Den Interessen der Hafenbetriebe wie der Lotsen müsste daher im Rahmen des Kompromisses angemessene Rechnung getragen worden sein.

### EU-Richtlinie zur Umwelthaftung: Deckungsvorsorge schwierig

Im Januar 2002 hat die EU-Kommission einen Richtlinienvorschlag zur Umwelthaftung vorgelegt, der die Sanierung und Vermeidung von Umweltschäden mit öffentlich-rechtlichen Instrumentarien regeln will. Er will den Behörden, die zum staatlichen Eingreifen verpflichtet werden sollen, einen Kostenerstattungsanspruch gegen den Betreiber einer Anlage einräumen. Dies kann auch ein Beförderer sein. Auch die Seeschifffahrt ist daher von der Richtlinie betroffen. Hieraus entwickelt sich eine Mehrzahl bisher nicht gelöster Probleme. Einerseits nimmt die Richtlinie solche Tatbestände aus ihrem Anwendungsbereich aus, die von internationalen Schifffahrtabkommen bereits geregelt sind. Andererseits verlangt sie, dass diese Abkommen in Kraft sind, wobei schon die Frage auftritt, welches Recht gelten soll, wenn nur einzelne Mitgliedstaaten ein internationales Abkommen ratifiziert haben. Die weitere Frage tritt auf, ob und inwieweit das international beschlossene Abkommen zur Haftungsbegrenzung für die Seeschifffahrt auch auf Kostenerstattungsansprüche nach der

Richtlinie anzuwenden sein wird. Des Weiteren strebt die Richtlinie eine Sanierung rein ökologischer Schäden an, die nicht mit der Verletzung individueller Rechtspositionen verbunden werden können. Dies trifft bei der Verschmutzung von Meeresgebieten auf nahezu unüberwindliche praktische Probleme, weil schon die Abgrenzung eines solches Gebietes schwierig ist, und die Wiederherstellung einer gestörten biologischen Vielfalt in Meeresgebieten nicht künstlich, sondern nur durch die Natur selbst möglich erscheint. Dies wiederum würde gegenüber der Seeschifffahrt im Ergebnis auf eine freie behördliche Schadensschätzung hinauslaufen, die nicht kalkulierbar und daher auch nicht versicherbar wäre. Die Seeschifffahrt hat daher eine klare Begrenzung einer finanziellen Verantwortung für reine ökologische Schäden auf diejenigen Haftungsbeiträge gefordert, die internationalem Standard entsprechen. Ohne deren Beachtung wäre eine Deckungsvorsorge, die die Richtlinie verlangt, für die Seeschifffahrt unmöglich.

## Europäische Schiffssicherheitsagentur: Kompetenzzuwachs für Kommission

Die Europäische Kommission strebt eine möglichst einheitliche Anwendung der bestehenden Vorschriften über Seeverkehrssicherheit und zur Vermeidung der Meeresverschmutzung in der Europäischen Union an. Zu diesem Zweck haben die europäischen Instanzen im Wege einer Verordnung die Einrichtung einer europäischen Agentur für die Sicherheit des Seeverkehrs beschlossen. Sie soll die Kommission bei der effizienten Umsetzung des Gemeinschaftsrechts im Rahmen der Schiffssicherheit unterstützen. Die Agentur wird eine eigene Rechtspersönlichkeit haben. Über ihren Sitz haben sich die Regierungschefs noch nicht verständigen können. Sie wird daher ihre Tätigkeit zunächst in Brüssel beginnen. Sie wird von einem Verwaltungsrat geleitet und wird einen eigenen Exekutivdirektor bestellen. Mit der Tätigkeit dieser Behörde werden Kompetenzen künftig verstärkt von Brüssel wahrgenommen, die bisher aus-

schließlich bei den Mitgliedstaaten lagen. Die Einflussmöglichkeiten der europäischen Instanzen im Bereich der Schiffssicherheit und der Umweltsicherheit von Schiffen nimmt damit deutlich zu. Die Agentur kann auch die Einrichtung von Regionalstellen in solchen Mitgliedstaaten beschließen, in denen sie eine stärkere Überwachung des Seeverkehrs für geboten hält. Zur Wahrnehmung der ihr übertragenen Aufgaben kann sie auch Kontrollbesuche in den Mitgliedstaaten durchführen, um deren Arbeiten zur Umsetzung der Rechtsvorschriften zu prüfen. Inzwischen hat die EU-Kommission von der ihr eingeräumten Befugnis Gebrauch gemacht, für das Aufsichtsgremium neben Vertretern der Mitgliedstaaten auch Vertreter der hauptsächlich betroffenen Wirtschaftszweige zu benennen. Als Vertreter der europäischen Seeschifffahrt ist der bisherige Hauptgeschäftsführer des VDR in das Gremium berufen worden.

## Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland

---

### Schifffahrtsförderung:

#### Ausnutzung des Europäischen Beihilferahmens gefordert

Die politische Diskussion zur Fortentwicklung der Schifffahrtsförderung des Bundes fand im Jahre 2002 im Wesentlichen in den Foren statt, die von der Bundesregierung für die maritime Wirtschaft ins Werk gesetzt worden waren: Den Gremien des Maritimen Koordinators und dem Maritimen Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung. Eine weitere Nationale Maritime Konferenz fand im Wahljahr nicht statt. Sie ist erst für das Jahr 2003 vorgesehen.

Innerhalb der vorgenannten Gremien konnte Einvernehmen darüber erzielt werden, dass auch Deutschland den von den Leitlinien in der Europäischen Kommission für Beihilfen an die Seeschifffahrt vorgesehenen Rahmen voll ausschöpfen sollte. Entsprechende Initiativen wurden entwickelt, dennoch gelang es nicht, die dafür notwendigen Gesetzentwürfe schon innerhalb der Bundesregierung auf den Weg zu bringen. Dies wird Aufgabe der neuen Legislaturperiode bleiben.

Die Schifffahrtsförderung des Bundes konzentrierte sich im Jahre 2002 auf die mit Haushaltsmitteln vorgesehene Reduzierung der Lohnzusatzkosten für deutsche und europäische Seeleute an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge und auf die Förderung der Ausbildung zum Schiffsmechaniker und zum Offiziersassistenten, soweit diese Ausbildung auf Schiffen unter deutscher Flagge durchgeführt wird.

Für diese Fördermaßnahmen stand ein Haushaltsansatz von 45 Mio. Euro zur Verfügung. Der VDR hat die Fördermaßnahmen nachdrücklich begrüßt, zugleich aber darauf hingewiesen, dass die Lohnzusatzkosten auf den zu Beginn des Jahres unter deutscher Flagge eingesetzten Schiffen mit den vorgenannten Mitteln nur zu einem Prozentsatz reduziert werden könnten, der unter der Hälfte dieser Kosten liege. Dies bleibe weit hinter

den Vorgaben zurück, die die Europäische Kommission in ihren Leitlinien für Beihilfen an Seeschifffahrtsunternehmen der europäischen Mitgliedstaaten zugelassen und empfohlen hat. Von diesem Beihilferahmen haben nahezu alle Schifffahrtsstaaten in Europa in einem höheren Maße Gebrauch gemacht als bisher die Bundesregierung. Es müsse daher damit gerechnet werden, dass mit dem begrüßenswerten Mittelansatz allein die Ausfluggestunden tendenzen wohl verlangsamt, aber nicht gestoppt werden könnten. Diese Vorhersage hat sich bestätigt.

Da der Deutsche Bundestag den von der Bundesregierung vorgeschlagenen Haushaltsansatz auf 45 Mio. Euro erhöht hatte, konnte der Fördersatz für die unter deutscher Flagge verbleibenden Schiffe gegenüber dem Vorjahr um etwa 40 vom Hundert angehoben werden. Dies führte im Detail zu differenzierten Fördersätzen bei den mit deutschen oder europäischen Seeleuten besetzten Arbeitsplätze. Schiffsmechaniker und Junioroffiziere wurden mit höheren Sätzen gefördert. Trotz dieser Steigerungsraten blieb aber in vielen Fällen die nicht gedeckte Lücke im Betriebskostenvergleich zu anderen europäischen Flaggen zu groß, um alle Schiffe unter deutscher Flagge halten zu können. Dabei spielte zusätzlich eine Rolle, dass sich die Ertragslage vieler Schiffe infolge der Frachtrateinbrüche auf den Märkten im Laufe des Jahres deutlich verschlechterte. Der ökonomische Anreiz der Förderung zur Flaggenführung wurde daher durch die negative Ertragsentwicklung deutlich belastet. Die Folge war, dass trotz höherer Förderquoten im Detail die Ausfluggestunden insgesamt zwar gebremst, aber nicht beendet werden konnte.

Dieser Effekt wird sich im Jahre 2003 wiederholen, denn die alte Bundesregierung hatte für die Schifffahrtsförderung den Ansatz von 45 Mio. Euro entsprechend ihrer mittel-

fristigen Finanzplanung auf 31 Mio. Euro für das Jahr 2003 gekürzt. Sollte auch die neue Bundesregierung und der Bundestag bei diesem Finanzvolumen bleiben, wird sich die Flotte unter deutscher Flagge dem geringeren Mittelvolumen anpassen, d.h. am Ende des Förderzeitraums werden weniger Schiffe unter deutscher Flagge eingesetzt werden als an seinem Beginn. Wiederum wird die Ausfluggangsbewegung verlangsamt, aber nicht endgültig gestoppt werden können.

Wichtig bleibt daher, die Höhe des Haushaltsansatzes zur Reduzierung der Lohnzusatzkosten für deutsche und europäische Seeleute in Beziehung zu setzen zu den von den Sozialpartnern gemeinsam vorgeschlagenen strukturellen Maßnahmen, die gesetzgeberische Initiativen erfordern. Sie verfolgen das Ziel, durch gesetzliche Strukturveränderungen die Betriebskosten eines Schiffes unter deutscher Flagge denjenigen eines Schiffes unter anderen europäischen Flaggen anzugleichen. Dazu bietet sich an, den Prozentsatz des Lohnsteuereinhalts im deutschen Einkommensteuerrecht von derzeit 40 vom Hundert auf einen wesentlichen höheren Satz anzuheben und damit im Steuerrecht mit anderen europäischen Schifffahrtsländern gleichzuziehen. Auch diese Maßnahme ist von der Europäischen Kommission in den vorgenannten Leitlinien angeregt worden. Ähnliches gilt für die Versicherungssteuer auf Seeschiffsversicherungen. Die gesetzliche Sozialversicherungspflicht für ausländische Seeleute, die im Ausland wohnen, aber auf Schiffen unter deutscher Flagge arbeiten, sollte aufgehoben oder reduziert werden. Für diese Seeleute werden zwar Beiträge gefordert, sie können aber kaum Leistungen in Anspruch nehmen. Ein Äquivalenzprinzip zwischen Leistungen und Beiträgen besteht daher nicht. Da Nettolohnvereinbarungen auf den internationalen Arbeitsmärkten üblich sind, trägt die deutsche Reederei die volle Sozialkostenlast. Diese wirkt wie eine Steuer für die Beschäftigung dieser Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge. Dieser "Steuer" kann durch Ausfluggang des Schiffes ausgewichen werden. Die Sozialversicherungs- und Steuerpflicht endet mit dem Flaggenwechsel. Von der sozialversicherungsrechtlichen Regelung gehen daher Anreize zum Ausfluggang aus. Dies wider-

spricht der schifffahrtspolitischen Zielsetzung des Bundes und der des Maritimen Bündnisses.

Es muss daher gelingen, mit einer Kombination von Haushaltsansätzen und strukturellen gesetzgeberischen Maßnahmen die Produktivität der Arbeitsplätze an Bord von Schiffen unter deutscher Flagge der der anderen europäischen Schifffahrtsnationen anzugleichen. Sinken die Betriebskosten der Schiffe unter deutscher Flagge insgesamt, steigt die Wettbewerbsfähigkeit der von deutschen Seeleuten besetzten Arbeitsplätze an Bord dieser Schiffe.

Irritationen auf den Märkten hatte eine Haushaltssperre des Bundesfinanzministeriums zur Finanzierung von Soforthilfen für Geschädigte der Überflutung des Elbegebietes ausgelöst. Im Ergebnis konnte eine Regelung erreicht werden, die die Schifffahrtsansätze im Bundeshaushalt weitgehend unberührt gelassen hat.

Die Ausbildungsförderung des Bundes konnte auch im Jahre 2002 fortgesetzt werden. Seit 1999 fördert der Bund die Bereitstellung von Ausbildungsplätzen zum Schiffsmechaniker und zum Offiziersassistenten auf Schiffen unter deutscher Flagge im internationalen Verkehr. Seit dem Jahre 2001 sind auf Antrag des VDR auch Ausbildungsplätze auf Schiffen in der nationalen Fahrt einbezogen worden. Das Fördervolumen des Bundes beträgt 25.500 Euro pro Ausbildungsplatz. Der VDR hat diese Förderung stets als wichtig und besonders zielorientiert begrüßt. Er hat sie seinerseits durch Eigenmittel des Verbandes um 5.000 Euro pro Ausbildungsplatz aufgestockt. Dies entspricht einem Mittelvolumen in der Größenordnung von mehr als 1 Mio. DM bzw. mehr als 500.000 Euro pro Jahr. Mit Hilfe dieser kombinierten Förderung von Bund und VDR ist es gelungen, insbesondere die Zahl der Ausbildungsplätze zum Schiffsmechaniker zu stabilisieren und aufzustocken. Am Ende des laufenden Jahres wird aufgrund dieser Entwicklung erneut ein deutlicher Zuwachs an Ausbildungsplätzen eintreten. Der VDR prüft, ob dieser positive Trend bei den Reedereien durch Intensivierung des Eigenbeitrags des VDR noch verstärkt werden kann.

Die Akzeptanz des vor drei Jahren eingeführten Tonnagesteuersystems im Markt hat sich weiter verbreitert. Nach Schätzungen des VDR ist zwischenzeitlich für etwa 1.500 Schiffe die Option für dieses System ausgeübt worden. Dies hat eine langfristige Bindung der Reedereiunternehmen an den Standort zur Folge und eine Konzentration des Bereederungsgeschäfts für diese Schiffe in Deutschland. Die Arbeitgeberfunktion für das Führungspersonal an Bord der Schiffe muss ebenfalls in Deutschland ausgeübt werden. Dies führt - gleichgültig unter welcher Flagge die Schiffe eingesetzt werden - zu einer Bindung dieses Personals an den deutschen Sozialstandard. Das Tonnagesteuersystem ist zu Recht nicht flaggenorientiert, sondern standortbezogen. Die mit ihm verbundenen Beschäftigungswirkungen sind positiv, insbesondere im Bereich des Landpersonals. Allein das bei der See-Berufsgenossenschaft versicherte Landpersonal ist im vergangenen Jahr um 850 Arbeitsplätze gesteigert worden. Diese positive Tendenz hält an.

Die Finanzverwaltung hat im Laufe des Jahres das Anwendungsschreiben zum Tonnagesteuerrecht überarbeitet und neu herausgegeben. Danach sollen negative Kapitalkonten zunächst mit den im Rahmen des Tonnagesteuersystems nicht relevanten Gewinnen ausgeglichen werden und erst danach mit dem sogenannten Unterschiedsbetrag. Dieser Unterschiedsbetrag soll zusätzlich bei Auflösung als gewerbesteuerpflichtig angesehen werden, obwohl er gerade nicht zu den Gewinnen im laufenden Gewerbebetrieb zählt. Zudem steht die Bewertung der Schiffe bei der Ermittlung des Unterschiedsbetrags zur Diskussion. Im Markt ist der Eindruck entstanden, dass sich die Interpretation der Finanzverwaltung darauf richtet, die politisch gewollten positiven Standorteffekte in der Praxis wieder einzuengen. Solche Befürchtungen dürfen nicht um sich greifen. In unseren europäischen Nachbarstaaten, insbesondere in Dänemark und den Niederlanden, wird das Tonnagesteuersystem derzeit ausgebaut und insbesondere die Auflösung des Unterschiedsbetrags steuerlich günstiger behandelt, wenn erneut in Seeschiffe investiert wird. Diese Zielrichtung trägt zur Erhaltung der Investitionsfähigkeit der Reedereien und zum weiteren Ausbau von

Schiffahrtssubstanz am Standort bei. In diese Richtung muss schiffahrts- und steuerpolitisch agiert werden. Einer Verengung der Vorschrift muss entgegengewirkt werden.

Im Rahmen der Besteuerung außerhalb des Tonnagesteuersystems, die regelmäßig der Option für die Tonnagesteuer vorangeht, hat insbesondere die von der Finanzverwaltung beabsichtigte Anwendung neuerer Urteile des Bundesfinanzhofs zur Erwerbseigenschaft von Fondsgesellschaften und zur ertragsteuerlichen Beurteilung der Eigenkapitalvermittlungsprovisionen für Unruhe gesorgt. Eine Eigenkapitalfinanzierung von Seeschiffsinvestitionen über geschlossene Fonds hat in der Seeschifffahrt nach wie vor große wirtschaftliche Bedeutung. Die sofortige Abzugsfähigkeit der Eigenkapitalprovisionen ist in diesem Zusammenhang ein wesentliches steuerliches Kriterium für die Beteiligung an solchen Fonds. Der VDR hat sich daher für einen klaren abgrenzbaren Anwendungserlass zu den BFH-Urteilen und für eine Verlängerung der geplanten Übergangsfristen eingesetzt, um eine Verschlechterung der Rahmenbedingungen für schon ins Werk gesetzte Investitionen in Seeschiffe zu vermeiden. Eine endgültige Entscheidung hierüber steht noch aus.

Den wettbewerbspolitischen Hintergrund der deutschen finanzpolitischen Förderung für die Seeschifffahrt bilden die Leitlinien der Europäischen Kommission von 1997 über Beihilfen an Seeschiffahrtsunternehmen der Mitgliedstaaten. Sie regen an, für die Unternehmensbesteuerung ein Tonnagesteuersystem einzuführen und die Lohnzusatzkosten der Seeleute zugunsten der Wettbewerbsfähigkeit europäischer seemännischer Arbeitsmärkte in den Mitgliedstaaten bis auf Null zu senken. Diejenigen Mitgliedstaaten, die die Leitlinien vollen Umfangs umgesetzt haben, weisen deutlich positive Tendenzen an ihren Schiffahrtsstandorten auf, sowohl im Investitionsvolumen als auch in der Konzentration von Bereederungsaktivitäten und in den nationalen seemännischen Arbeitsmärkten. Diejenigen Mitgliedstaaten, die den Empfehlungen der Kommission nur teilweise gefolgt sind, verzeichnen positive Effekte in solchen Sektoren, in denen die eingeführten Maßnahmen wirken. In Deutschland ist dies



insbesondere der Bereich der Tonnagesteuer und der Ausbildungsförderung.

Die Europäische Kommission überprüft derzeit Wirkungsweise, Methode und Ziel ihrer Leitlinien. Alle erkennbaren Entwicklungen deuten darauf hin, dass die Leitlinien künftig in Teilbereichen präzisiert, in der Zielsetzung und Methodik aber erneut bestätigt werden. Im Interesse der Schifffahrtstandorte in der Europäischen Union ist dies nachdrücklich zu begrüßen. Der VDR hat sich hierfür auf der europäischen Ebene deutlich eingesetzt. Umso klarer werden Defizite, die in der deutschen Förderungspolitik gemessen am europäischen Standard immer noch bestehen. Alle Partner des Maritimen Bündnisses haben wiederholt darauf gedrängt, dass diese Lücken in der schifffahrtspolitischen Förderung in Deutschland geschlossen werden. Auch der Maritime Koordinator der Bundesregierung hat sich hierfür eingesetzt. Dennoch liegt bisher keine Beschlussfassung des Bundeskabinetts vor, die diese Anregungen aufgegriffen hätte. Deutschland ist inzwischen nach Griechenland der zweitgrößte Schifffahrtsstandort in der Europäischen Union. Wenn die Bundesregierung in Europa an einem europäischen Beihilfestandard für die europäische Seeschifffahrt positiv gestaltend mitwirkt, setzt sie einen förderungspolitischen Maßstab, der für die nationale Förderungspolitik in gleicher Weise gelten muss.

Um so größere Überraschung löste der Beschluss der Koalitionsparteien nach der Bundestagswahl aus, ankündigungslos das Tonnagesteuersystem und den gesetzlichen Lohnsteuereinbehalt ersatzlos streichen zu wollen. Das Bundesfinanzministerium erstellte daraufhin einen Gesetzentwurf, der diesen Beschluss ohne Übergangslösung auch für diejenigen Unternehmen umsetzen wollte, die bisher für das Tonnagesteuersystem optiert hatten.

Schon die Ankündigung dieses Vorgehens hatte einen sofortigen Stopp aller Investitionen in der Seeschifffahrt zur Folge. Noch nicht durchfinanzierte, aber bereits im Bau befindliche Schiffe drohten in erhebliche finanzielle Probleme zu kommen und die beteiligten Werften in die finanziellen Schwierigkeiten unmittelbar hineinzuziehen.

Der VDR hatte sich gegen eine solche vollständige Kehrtwendung der Politik auf allen politischen Ebenen nachdrücklich gewehrt. Gemeinsam mit allen anderen an der Lösung der hier auftretenden Fragen Interessierten wurden die Bundesregierung und das Parlament aufgefordert, die Vorschläge zu revidieren und auf den bisherigen Kurs der Politik zurückzukehren. Die positiven Reaktionen aus dem Deutschen Bundestag und den Küstenländern haben dazu geführt, dass auf eine Weiterverfolgung der Streichungspläne verzichtet worden ist.

## Tonnage- und Investitionsentwicklung: In fünf Jahren verdoppelt

Die dem wirtschaftlichen Einflussbereich deutscher Reedereien zuzuordnende Handelsflotte unter deutscher und unter ausländischen Flaggen bestand zur Jahresmitte 2002 aus 2.172 Schiffen (Einheiten über 100 BRZ) mit insgesamt 28,0 Mio. BRZ. Gegenüber Juli 2001 bedeutet dieses eine Zunahme der Schiffszahl um 99 Einheiten und eine Vergrößerung der Tonnage um 3,1 Mio. BRZ.

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

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

Der Handelsschiffsbestand unter deutscher Flagge belief sich nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums am 30. Juni 2002 einschließlich der im Küstenbereich eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe auf 565 Schiffe (Vorjahr: 657 Schiffe) mit 6,18 Mio. BRZ (Vorjahr: 6,39 Mio. BRZ). In dieser Zahl sind 320 Schiffe (Vorjahr: 381 Schiffe) mit 5,66 Mio. BRZ (Vorjahr: 5,60 Mio. BRZ) enthalten, die im Internationalen Seeschiffahrtsregister eingetragen sind.

Gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt ergibt sich bei dem Sektor unter deutscher Flagge ein Minus von 92 Schiffen und 206.000 BRZ, wobei dieser Tonnagerückgang bereits im zweiten Halbjahr 2001 zu verzeichnen war. Im ersten Halbjahr 2002 wurden die insgesamt 873.000 BRZ umfassenden Tonnageabgänge aus der deutschen Flagge - vier Auslandsverkäufe und 51 Ausflaggungen - durch Zugänge größerer Schiffseinheiten - drei Neubauten und zwölf Rückflaggungen - nahezu ausgeglichen. Die

weiterhin bestehenden Betriebskostennachteile unter deutscher Flagge, verstärkt durch unzulängliche Frachtraten insbesondere bei der Containerschifffahrt, führten zu der hohen Anzahl von Schiffen, die unter Beibehaltung der Registereintragung und des Managements auf eine Auslandsflagge wechselten.

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 2001 und Mitte 2002 um 186 Schiffe und 3,15 Mio. BRZ auf 1.161 Schiffe mit 13,81 Mio. BRZ angestiegen.

Insgesamt waren in deutschen Seeschiffsregistern am 30. Juni 2002 1.726 Handelsschiffe mit 19,99 Mio. BRZ eingetragen; 274 Schiffe und 6,7 Mio. BRZ mehr als zu Beginn des Jahres 2000. Hier zeigt die 1999 eingeführte Tonnagesteuer, die eine Registrierung der Schiffe im Inland voraussetzt, beachtliche positive Resultate.

Die Anzahl der Schiffe in ausländischen Registern, die von Deutschland aus bereedert werden, ist im Betrachtungszeitraum stabil geblieben. Per Saldo weist dieser Sektor mit einem geringen Plus von 5 Schiffen und 0,1 Mio. BRZ einen Bestand von 446 Handelsschiffen mit 7,99 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 698 Schiffen und 4,5 Mio. BRZ, während die höchste BRZ-Tonnage auf die Flagge Liberias mit 440 Schiffen und 10,5 Mio. BRZ entfällt. Die Zypern-Flagge folgt mit 105 Schiffen und 1,1 Mio. BRZ jeweils an dritter Stelle. Die verbleibenden 364 Schiffe verteilen sich auf 20 weitere Flaggen.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2002 stellten deutsche Reeder 80 Neubauten mit 1,89 Mio. BRZ und 2,25 Mio. tdw in Dienst. Das entspricht einem Investitionsvolumen von ca. 2,6 Mrd. Euro (Januar bis September 2001:

82 Neubauten mit 2,1 Mio. BRZ). Diese Zahlen dürften sich bis zum Ende des Jahres noch deutlich erhöhen. Deutsche Werften waren mit 19 Schiffen und 0,33 Mio. BRZ entsprechend einem Investitionsvolumen von 0,7 Mrd. Euro an den Ablieferungen beteiligt.

Mit dem Wegfall der Sonderabschreibungen und anderer mit der Bindung an die deutsche Flagge verbundenen Steuervorschriften ab 1999 wurde auch in den ersten neun Monaten 2002 die weit überwiegende Zahl der Neubauten - 77 Schiffe mit 1,73 Mio. BRZ - unter ausländischer Flagge in Dienst gestellt.

Die Neubaubestellungen deutscher Reeder und Investoren blieben deutlich unter den außerordentlich hohen Vergleichszahlen der beiden Vorjahre. Insbesondere die unbefriedigende Frachtenmarktlage in den Herbst- und Wintermonaten 2001/02 wirkte sich negativ auf die Investitionsbereitschaft aus. Dennoch orderten deutsche Schifffahrtsgesellschaften in den ersten neun Monaten dieses Jahres für rund 1,7 Mrd. Euro insgesamt 68 Handelsschiffe mit 1,1 Mio. BRZ, wobei Werften in China und Korea, für kleinere Schiffe auch Werften in den Niederlanden, bevorzugt wurden.

Anfang Oktober 2002 befanden sich 211 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 4,63 Mio. BRZ oder 5,92 Mio. tdw für deutsche Reedereien in Bau oder Auftrag (Vorjahr 251 Handelsschiffe mit 6,71 Mio. BRZ). Diese 221 Schiffsneubauten, die überwiegend bis Ende 2003 fertiggestellt sein sollen, haben einen Anschaffungswert von rund 6,5 Mrd. Euro. In Deutschland werden 33 Schiffe mit 0,58 Mio. BRZ im Wert von ca. 1,2 Mrd. Euro gebaut. Die wichtigsten Schiffbauländer deutscher Auslandsaufträge waren im Oktober 2002 Südkorea mit 41 Schiffen und 1,82 Mio. BRZ, China mit ca. 69 Schiffen und 1,06 Mio. BRZ und Polen mit 20 Schiffen und 0,89 Mio. BRZ. Vom Gesamtauftragsbestand deutscher Werften in BRZ entfielen 35 vom Hundert auf deutsche Auftraggeber.

Der überwiegende Anteil am Auftragsbestand der deutschen Reedereien entfällt auf Containerschiffe mit insgesamt 119 Neubauten, 3,54 Mio. BRZ und einer Stellplatzkapazität von 330000 TEU, darunter 40 Schiffe mit einer Kapazität zwischen 2000 und 4000 TEU und 33 Schiffe mit mehr als 4000 TEU. Bestellt sind darüber hinaus 50 Stückgutfrachter, 19 Chemikalienanker, 16 Massengutschiffe, drei Fahrgastschiffe unterschiedlicher Größe sowie je zwei Ro/Ro- und Kühlschiffe.



## MTV-See und HTV-See: Rechtsbereinigung

Am 1. Juli 2002 ist der neue Manteltarifvertrag und der ihn ergänzende Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt in Kraft getreten. Durch den MTV-See 2002 wurden die getrennten Vorgängertarifverträge für Besatzungsmitglieder und für Kapitäne abgelöst, die für einen Zeitraum von 16 Jahren strukturmäßig unverändert Gültigkeit hatten und die in ihrer Substanz noch auf die Verhältnisse abstellten, wie sie zur Zeit der Schaffung des Seemannsgesetzes im Jahre 1954 bestanden haben.

Der MTV-See 2002 ist im Zusammenhang mit der gesetzlichen Neuregelung der Arbeitszeit an Bord zu sehen, die ebenfalls am 1. Juli 2002 in Kraft getreten ist. Zugleich war die neue Patentstruktur für Kapitäne und Schiffsoffiziere auf Grundlage des STCW-Übereinkommens von 1995 Motiv für die Neufassung von MTV-See und HTV-See.

Weitere wichtige Neuregelungen in den Tarifverträgen sind:

- Einführung von festen monatlichen Gesamtvergütungen für alle Beschäftigten;
- Wegfall aller bisherigen Zulagen, Sondervergütungen und Sanktionen (Schmutzgeld, Bedienungszulage, Passagierzulage, Wachdienstzulage, Ausgleich für nicht gewährten Landgang, Zwei-Wachen-Zuschlag usw.; Einarbeitung der ersparten Beträge in die neue Gesamtvergütung);
- Wegfall aller bisherigen Überstundenregelungen. Die Vergütung für die gesetzlich maximal zulässigen Arbeitszeiten von 128 Mehrarbeitsstunden je Monat über die 40-Stunden-Woche hinaus ist in die festen monatlichen Bezüge bereits einbezogen. Die gesetzlich zulässigen Arbeitszeiten können vom Kapitän angeordnet werden und sind von den Beschäftigten zu leisten, ohne dass hierfür eine weitere Vergütung erfolgt;

- Gleicher Urlaubsanspruch auf allen Schiffsgrößen;
- Anspruch auf Urlaubsablösung spätestens nach sechs Monaten Borddienstzeit;
- Neue Tarifstruktur nach Wegfall bisheriger Patent- und Fahrtgebietsgrenzen;
- Reduzierung der Dienstgradgruppen und Dienstaltersstufen;
- Besitzstandsklausel für diejenigen Beschäftigten, die bisher eine höhere Vergütung hatten; Bezugsmonat ist der Juni 2002;
- Übergangsregelung von einem Jahr für Kapitäne, 1. Nautische Offiziere und Leiter der Maschinenanlage auf Frachtschiffen mit einer Bruttoreaumzahl von mehr als 3 500 bis 4 000 in der bisherigen Kleinen Fahrt.

Bei beiden Tarifverträgen MTV-See 2002 und HTV-See 2002 handelt es sich um der neuesten Gesetzgebung angepasste Werke, die sich in ihren Strukturen an den heutigen Realitäten der Seeschifffahrt orientieren. Teilweise ist nur nachvollzogen worden, was tatsächlich bereits praktiziert wurde. Für Reedereien und Schiffsleitungen sind mit den Neuregelungen, durch die bisherige komplizierte Tarifstrukturen beseitigt wurden, erhebliche Vereinfachungen verbunden.

In der Heuerrunde 2002 wurde der HTV-See 2001 für die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 2002 um 2,8 vom Hundert angehoben. Der ab 1. Juli 2002 gültige neue HTV-See wurde um ein weiteres Prozent erhöht. Dies bedeutet auf das gesamte Jahr 2002 bezogen eine Heueranhebung von rund 3,3 vom Hundert.

## Neues Arbeitszeitrecht an Bord: Anpassung an Europäisches Recht

Am 1. Juli 2002 ist für die Beschäftigten an Bord ein neues Arbeitszeitrecht in Kraft getreten, dessen Einzelheiten in dem Gesetz zur Änderung des Seemannsgesetzes vom 23. März 2002 geregelt sind. Durch dieses Gesetz wurde die Europäische Richtlinie auf dem Gebiet des Arbeitszeitschutzes für Seeleute von 1999 in deutsches Recht umgesetzt. Dies hatte nach den Vorgaben bis zum 30. Juni 2002 zu geschehen. Zugleich wurden mit der gesetzlichen Neuregelung die Voraussetzungen für die Ratifizierung des Übereinkommens 180 der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über die Arbeitszeit für Seeleute aus dem Jahre 1996 für Deutschland geschaffen. Der VDR war an den Vorarbeiten in den EU- und IAO-Gremien beteiligt und hat gemeinsam mit den Reederverbandsvertretern aus den anderen Ländern Einfluss auf die Ergebnisse genommen. An den Beratungen in der IAO über das neue internationale Arbeitszeitrecht waren Regierungs-, Reeder- und Gewerkschaftsvertreter aus über 100 Mitgliedstaaten beteiligt. Zuvor hatte die IMO im neuen STCW-Übereinkommen von 1995 bereits die Mindestruhezeit für Wachgänger verbindlich festgelegt. Diese Vorgaben flossen in das IAO-Übereinkommen 180 und in die EU-Richtlinie mit ein.

Kernstück des auf den internationalen Vorgaben beruhenden neuen Arbeitszeitregimes des Seemannsgesetzes ist die Einführung einer Höchst-arbeitszeit 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 sind alle Schiffsoffiziere sowie auch die Kapitäne, wenn diese Wachdienst leisten, vollständig in die Regelungen zur Arbeitszeit einbezogen. Das Mindestalter für eine Beschäftigung in der Seefahrt ist von 15 auf 16 Jahre angeho-

ben. Bei Verstößen gegen Arbeitszeitbestimmungen erhalten die Arbeitsschutzbehörden eine Anordnungsermächtigung. Die neuen Übersichten für die Arbeitsorganisation an Bord und die ebenfalls neuen Arbeitszeitchecklisten entsprechen einem international vereinheitlichten Standard.

Unter Hinweis auf die aktuelle europäische Entwicklung nach Verabschiedung der Änderungen des Seemannsgesetzes ist der VDR gemeinsam mit der Gewerkschaft Verdi darum bemüht, durch Tarifvertrag den Zwei-Wachendienst durchgehend zu ermöglichen, was nach dem geänderten Seemannsgesetz bisher nicht stets gewährleistet ist. Auch sollen gewisse Restriktionen bei Kurzstreckenschiffen gelockert werden. Zahlreiche EU-Staaten, die bisher überhaupt keine Arbeitszeitbeschränkungen kannten, haben sich anders als Deutschland bei der Umsetzung der EU-Richtlinie lediglich für die Festlegung von Mindestruhezeiten, nicht auch von Höchstarbeitszeiten, entschieden (was nach der Richtlinie für sie zulässig war) und ermöglichen damit im Ergebnis auf ihren Schiffen längere Wochenarbeitszeiten als dies auf Schiffen unter deutscher Flagge der Fall ist. Nach Vorstellung von VDR und Gewerkschaft Verdi soll den Tarifvertragsparteien die Möglichkeit eröffnet werden, künftig ebenfalls entsprechend längere Arbeitszeitvereinbarungen treffen zu können. Damit sollen Wettbewerbsnachteile für die deutsche Seeschifffahrt vermieden und einem Ausflaggen auch im Interesse des Arbeitsschutzes der Seeleute vorgebeugt werden. Gespräche mit dem Bundesarbeitsministerium mit dem Ziel, in der neuen Legislaturperiode möglichst frühzeitig Arbeiten für eine Gesetzesänderung aufzunehmen, sind positiv verlaufen und werden intensiv fortgesetzt.

## Seeunfalluntersuchung: Umstrittenes Gesetz verabschiedet

Eine überraschend kritische politische Diskussion hat in diesem Jahr ein Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Seeunfalluntersuchung, erarbeitet unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, ausgelöst, der nach streitigen Auseinandersetzungen schließlich mit der Mehrheit der Koalitionsfraktionen im Bundestag verabschiedet worden ist. Er verfolgt das Ziel, Methoden und Einrichtungen der bisherigen Seeunfalluntersuchung grundlegend zu verändern und sie in neue Organisationsformen zu überführen, deren Strukturen der Unfalluntersuchung in der Luftfahrt nachgebildet worden sind. Eine Jahrhundertinstitution - die Seeämter - wird "entkernt". Ihre Aufgaben werden auf eine neu zu gründende Bundesbehörde überführt. Bisher war das Ergebnis der Seeunfalluntersuchung ein "Spruch", der im Rahmen einer öffentlich geführten mündlichen Verhandlung nach den Prinzipien eines streitigen Verfahrens festgestellt wurde. Künftig soll auf die Öffentlichkeit des Verfahrens ebenso verzichtet werden wie auf eine streitige Verhandlung. Das Ergebnis der behördeninternen Untersuchung soll in einem Bericht festgehalten werden, der sich auf eine reine Ursachenfeststellung beschränken will. Die Zahl der Untersuchungen soll auf solche Fälle reduziert werden, die zur Änderung von Vorschriften für die Schiffs- und Umweltsicherheit führen können.

Die geeignete Organisationsstruktur für ein modernes und effizientes Untersuchungsverfahren zu finden, ist eine Aufgabe, über die eine objektive und unvoreingenommene Diskussion mit offenem Ergebnis hätte geführt werden müssen. Dabei wären Vor- und Nachteile des bisherigen und eines neuen Systems abzuwägen gewesen, um schließlich Beschlüsse zu fassen, die anschließend mit einer

breiten Überzeugungsarbeit den Betroffenen hätten erläutert werden müssen. Diejenigen, deren Interessen unmittelbar und direkt berührt werden, wären so in das neue Ziel einzubinden gewesen. Die enge, auch emotionale Verflechtung der nautischen Gemeinschaft an der Küste mit der Institution der Seeämter, die mit Nautikern besetzt war, und deshalb als "eigener" Spruchkörper betrachtet wurde, war von der Politik offenbar falsch eingeschätzt worden. Die notwendige Überzeugungsarbeit vor der Vorlage neuer Gesetzentwürfe war daher unterblieben. Nachher war nur noch eine politische Verteidigung gegenüber einem einmal beschlossenen Gesetzentwurf möglich, der es kaum gelang, die Mehrheit der Betroffenen wirklich für sich zu gewinnen.

Der VDR hat den Gesetzentwurf sowohl gegenüber der Bundesregierung als auch gegenüber dem Deutschen Bundestag mit kritisch konstruktiven Vorschlägen begleitet. Sie sind zu einem großen Teil in den Gesetzentwurf eingeflossen. Für die unternehmerische Schifffahrt ist die Unfalluntersuchung in der Sache wichtig, aber von begrenzter politischer Bedeutung. Sollte die neue Behörde eine effizientere Arbeit leisten können als bisher, wäre dies begrüßenswert. Ob dies angesichts der begrenzten Haushaltsmittel möglich ist, wird sich zeigen. Im Ergebnis allerdings steht zu befürchten, dass die neuen Untersuchungsverfahren für die unmittelbar Betroffenen einen höheren finanziellen Aufwand bedeuten werden, wenn neben dem Untersuchungsverfahren, das nur Ursachen feststellen will, staatsanwaltschaftliche Ermittlungen einen höheren Stellenwert als bisher erhalten, um Verantwortliche festzustellen und ggf. zur Rechenschaft zu ziehen. Die Schifffahrtspraxis wird das neue Verfahren mit Interesse verfolgen.

## Umweltschutz: Abgaben und Bonussysteme nur beschränkt taugliches Mittel

In die Diskussion um eine weiter verbesserte Umweltschutzpolitik für den Seeverkehr finden neuerdings Vorschläge Eingang, mit Hilfe von Abgaben und Bonussystemen Umweltstandards in der Seeschifffahrt zu erhöhen. Ein im Jahre 2002 veröffentlichtes Politikpapier des Wissenschaftlichen Beirats der Bundesregierung zu globalen Umweltveränderungen enthält den Vorschlag, von der internationalen Seeschifffahrt Entgelte für die Nutzung der Hohen See und der Territorialgewässer zu erheben, um mit den so erzielten Mitteln Anreize zu schaffen, Meeresumweltbelastungen zu reduzieren und darüber hinaus Entwicklungs- und Schwellenländer durch Zuweisung finanzieller Mittel davon abzuhalten, in ihren Staaten gelegene Naturschätze in einer umweltschädigenden Weise zu nutzen. Soweit es darum gehen soll, Reedereien mit Hilfe von Nutzungsentgelten zu einem umweltgerechten Verhalten zu veranlassen, müssen diejenigen Unternehmen, die sich wie verlangt verhalten, zugleich von den Entgelten wieder befreit werden. Dementsprechend ist Voraussetzung für ein solches Konzept, dass Kriterien aufgestellt werden müssten, an denen sich das Verhalten messen lässt. Es bedarf also eines internationalen Standards. Dieser liegt in den einschlägigen IMO-Konventionen bereits vor. Erfüllt ein Schiff diesen international beschlossenen Standard, müsste es von den Nutzungsentgelten befreit werden. Erfüllt es den Standard nicht, sollte es sich nicht mit Abgaben von diesem Standard freikaufen können, sondern so lange festgehalten werden, bis es über Nachrüstungen den vorgeschriebenen Standard erfüllt. Wenn überdies die Finanzierung von Entwicklungsländern, um sie von umweltschädlichem Verhalten auf ihrem eigenen Territorium abzuhalten, über eine Steuer auf den internationalen Seeverkehr finanziert werden soll, gerät das Konzept auf Abwege. Da der Wissenschaftliche Beirat selber Zweifel hat, ob ein solches Konzept weltweit umsetzbar wäre, schlägt er vor, dass die Europäische Union damit beginnen sollte. Eine Steuer aber von allen Schiffen zu erheben, die europäische Häfen anlaufen, würde gegen völkerrechtliche Verpflichtungen der Mitgliedstaaten der EU

verstoßen und europäische Häfen in Wettbewerbsprobleme bringen. Solchen Konzepten fehlt daher ein praktikabler Ansatz.

Zunehmend werden Bonussysteme für bestimmte Regionen vorgeschlagen. Sie machen dann Sinn, wenn sie sich auf Schiffe beziehen, die ausschließlich oder überwiegend in einer bestimmten Region verkehren und Fragen des Hafenwettbewerbs insoweit keine Rolle spielen, oder wenn sie das Ziel verfolgen, die Verwirklichung international beschlossener Standards zeitlich vorzuziehen und dafür ein Finanzvolumen eingesetzt wird, das gemessen an den Investitionen für den Schiffsbetrieb eine nennenswerte betriebswirtschaftliche Größenordnung erreicht. Von der Definition eigener Schutzziele, die von den international beschlossenen Standards abweichen, sollten regionale Anreizsysteme aber zweckmäßigerweise absehen. Der Wert international beschlossener Sicherheits- und Umweltstandards darf nicht unterlaufen werden. Sofern die Umsetzung eines solchen Standards national vorgeschrieben ist, bedarf es keiner Anreizsysteme. Sie machen nur Sinn, falls sie eine vorzeitige Erfüllung des beschlossenen Standards unter regionalen Gesichtspunkten beschleunigen wollen.

Eine weitere Verbesserung von Schiffs- und Umweltsicherheit muss außerdem in der Optimierung eines Systems bestehen. Technische und strukturelle Anforderungen an ein Schiff müssen mit operationellen Maßnahmen zusammen bewertet werden. Nicht die Veränderung von einzelnen Teilsystemen sollte das Ziel sein, sondern die Optimierung eines integrierten Systems. In dessen Rahmen muss nicht jedes Einzelsystem das technische Optimum darstellen. Viele bisherige regionale Bonussysteme setzen nicht am Gesamtsystem, sondern an Detailkomponenten an. Dies kann in bestimmten Regionen sinnvoll sein, wenn es sich auf Schiffe bezieht, die dort im Wesentlichen oder ausschließlich verkehren. Für im internationalen Verkehr eingesetzte Seeschiffe wird durch solche Maßnahmen im Regelfall das übergeordnete Umweltschutzziel nicht erreicht.



Neuere Vorschläge von Bremer Organisationen zielen zwar auf ein Gesamtkonzept, schließen in dieses System aber Elemente ein, die - wie beispielsweise die Frage einer Tarifbindung - mit Umweltschutzziele nichts zu tun haben. Das Modell will Lotsabgaben als Lenkungsinstrument für Umweltziele einsetzen und möchte zur Erhöhung dieses Abgabenvolumens zugleich eine Infrastrukturabgabe erheben. Die Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen soll zunächst auf alle Schiffe umgelegt werden, um anschließend

umweltfreundliche Schiffe von dieser Abgabe wieder zu befreien. Damit wird das Umweltschutzziel mit der politisch kontroversen Debatte um die Finanzierung von Verkehrswegen durch deren Nutzer verknüpft und ausgerechnet bei den international genutzten Seeverkehrswegen begonnen. Hier werden Nutzungsentgelte, Abgaben, Steuern und Umweltschutzaufwand miteinander in rechtlich bedenklicher Weise verbunden. Ob ein solches Konzept international auf Mehrheiten rechnen könnte, erscheint daher eher zweifelhaft.

## Bordpersonal und Arbeitsmarkt: Engpässe beim Führungspersonal

Am 30. September 2002 (in Klammern jeweils die Zahlen vom 30. September 2001) waren auf Handelsschiffen, die der deutschen Sozialversicherung unterliegen, 12.071 (12.944) Seeleute beschäftigt. Die Anzahl der deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere betrug 4.595 (4.749), die der ausländischen Schiffsoffiziere 855 (999), die der deutschen Schiffsleute 3.428 (3.450) und die der ausländischen Schiffsleute 3.193 (3.746). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat sich damit - trotz wieder ansteigender Tendenz im Laufe des Jahres - insgesamt im Vergleich zum Stichtag des Vorjahres verringert, wobei der Rückgang bei den ausländischen Seeleuten stärker ausfiel als bei den deutschen. Hierin spiegelt sich der Rückgang der Schiffe unter deutscher Flagge, aber auch ein stärkerer Übergang der Beschäftigten von Bord- in Landarbeitsstellen wider. Die Zahl der weiblichen Besatzungsmitglieder betrug 658 (25 nautische, 6 technische Schiffsoffiziere, 48 Auszubildende, 579 im Wirtschaftsbereich eingesetzte Arbeitnehmerinnen).

Die Zahl der bei Reedereien und im Schifffahrtsgewerbe in Landbetrieben Beschäftigten beläuft sich, soweit die Beschäftigten bei der See-Berufsgenossenschaft gesetzlich gegen Unfälle versichert sind, auf mehr als 17.000. Diese Beschäftigtengruppe umfasst mehr als die Hälfte aller in der gesetzlichen Unfallver-

sicherung der See-Berufsgenossenschaft Versicherten. Die Zahl der Landbeschäftigten hat sich mit dem Ausbau der Schifffahrtsaktivitäten seit 1999 jährlich erhöht. Allein im Jahre 2001 betrug der Zuwachs 850 Stellen. Diese positive Entwicklung hängt eng mit dem Tonnagesteuersystem zusammen, das eine Konzentration der Bereederungs- und Personalmanagementaktivitäten in Deutschland für die Option zur Tonnagesteuer voraussetzt.

Bei den seemännischen Heuerstellen war das Bewerberangebot an nautischen und technischen Schiffsoffizieren auch in diesem Jahr erneut rückläufig. Unter den Stellenbewerbern befinden sich einige ältere Kapitäne und Leitende Ingenieure. Für nachgeordnete Schiffsoffizierspositionen liegen kaum noch Bewerberangebote vor. Auf diesem Teilarbeitsmarkt macht sich der schon seit langem vorausgesagte Nachwuchsmangel inzwischen bemerkbar. Reedereien sind vermehrt dazu übergegangen, die Besetzung offener Stellen über Zeitungsanzeigen zu erreichen, weil die Heuerstellen Seeleute mit den gewünschten Qualifikationen oftmals nicht anbieten können. Auch das Bewerberangebot der Schiffsmechaniker hat sich deutlich verdünnt.

Gleichwohl ist es auch künftig wichtig, dass Reedereien ihre Stellenangebote an die Heuerstellen weiterleiten, auch wenn sie nicht damit

rechnen können, geeignete Bewerber sogleich zugewiesen zu bekommen. Der Fortbestand der Heuerstellen darf nicht in Frage gestellt werden. Ohne sie ließen sich bei kurzfristig auftretenden Ausfällen, etwa bei Erkrankungen oder Unfällen von Seeleuten im Ausland

oder bei Urlaubsvertretungen, nur unter großen Schwierigkeiten Ersatzleute beschaffen. Das Vertrauen in die Leistungs- und Zukunftsfähigkeit der Heuerstellen muss daher wieder gestärkt werden.

### Nachwuchsentwicklung: Globale Trendwende noch nicht in Sicht

Der von der International Shipping Federation (ISF) und dem Baltic and International Maritime Council (BIMCO) seit 1990 im Fünf-Jahres-Abstand untersuchte weltweite Seeleute-Arbeitsmarkt stellte in dem in Jahre 2000 veröffentlichten Bericht "Worldwide Demand for and Supply of Seafarers" eine Angebotslücke von ca. 16.000 Schiffsoffizieren fest, die zum Erhebungszeitpunkt 4 vom Hundert des weltweit aktiven Bord-Führungspersonal umfasste. Bei einer angenommenen Wachstumsrate der Welthandelsflotte um ein Prozent pro Jahr sowie bei nicht mehr gesteigerten Ausbildungsanstrengungen sagt der Bericht für 2010 einen weltweiten Führungskräfte-mangel von rund 46.000 (minus 12 vom Hundert) voraus.

Fast parallel zu diesen Untersuchungsergebnissen auf weltweiter Grundlage übermittelte die Europäische Kommission dem Europäischen Parlament und dem Ministerrat Anfang 2001 einen Bericht über die Ausbildung und Einstellung von Seeleuten innerhalb der Europäischen Gemeinschaft. Die Ergebnisse dieses Berichtes zeigten im Vergleich zu der ISF/BIMCO-Studie eine wesentlich bedrohlichere Angebots-/Nachfrage-Situation von Schiffsoffizieren auf, die - so die Forderung - unter anderem wirksame Maßnahmen zur Förderung der Beschäftigung von Seeleuten aus der Gemeinschaft sowie die Fortsetzung einer hochqualifizierten Seeleuteausbildung notwendig mache.

In 2001 gab es auf den 34.500 unter den Flaggen von EU-Staaten operierenden Schiffen ei-

ne Angebotslücke von rund 13.000 Schiffsoffizieren. Ohne EU- und innerstaatliche Fördermaßnahmen würde sich bis 2006 dieses Defizit auf ca. 36.000 Schiffsoffiziere erhöhen. Auch wenn sich infolge einer Reihe von inzwischen ergriffener Maßnahmen für eine verbesserte Nachwuchsgewinnung diese Prognose nicht bestätigen dürfte, ist die internationale Seeschifffahrt von einer weltweiten befriedigenden Trendwende noch weit entfernt.

Im Zusammenhang mit diesen Trenddaten gewinnt die nationale Nachwuchssituation und deren zukünftige Entwicklungslinie besonders an Gewicht. Der in der Vergangenheit relativ problemlose Zugriff auf den internationalen Arbeitsmarkt von Schiffsoffizieren lässt sich mittel- bis langfristig nur noch eingeschränkt und gegebenenfalls nur mit höherem Heueraufwand realisieren.

Legt man den Ist-Stand 2002 der deutschflaggen Flotte ohne Fischerei (716 Schiffe) und die dort beschäftigten deutschen Seeleute (6.731) zugrunde und stellt diese Beschäftigten dem für diese Flotte nach der Schiffsbesetzungsverordnung vorgeschriebenen Mindestbedarf an deutschen Patentinhabern, Schiffsmechanikern und wachbefähigten Schiffsleuten für Deck und Maschine gegenüber (3.895), werden derzeit auf deutschen Schiffen 3.270 deutsche Seeleute über die Mindestanforderung der Schiffsbesetzungsverordnung hinaus beschäftigt. Aufgrund der ungünstigen Altersstruktur des Bordpersonals bildet dieser für die Beschäftigungslage an sich erfreuliche Über-

hang für die Zukunft allerdings kein stabiles Personalpolster. Eine bedarfsgerechte Ausbildung ist daher weiterhin nötig.

Erfreulich ist, dass die Zahl der Berufsanfänger der Seeschifffahrt in den letzten Jahren nahezu stetig angestiegen ist. Die Seeschifffahrt muss aber, um den zukünftigen Bedarf an deutschen Patentinhabern, Schiffsmechanikern und wachbefähigten Schiffsleuten zu decken, ihre jährliche Einstellungsquote noch erhöhen, wenn von einer Stabilisierung der Flotte unter deutscher Flagge in der derzeitigen Größenordnung ausgegangen wird. Sollte diese Schiffsanzahl allerdings wesentlich wachsen, wäre eine höhere Zahl an jährlich einzustellenden Berufsanwärtern notwendig.

Der in 2002 gewährten Ausbildungsplatzförderung von 25.500 Euro, die vom VDR um 5.000 Euro je besetzten Ausbildungsplatz auf-

gestockt wurde, kommt daher eine besondere Bedeutung zu. Erstmals in diesem Jahr wurden auch Schiffe in der nationalen Fahrt mit einbezogen. Diese Fördermaßnahme ist zielführend und wird von der ausbildenden Schifffahrtspraxis als wichtiges Förderinstrument begrüßt.

Festzuhalten ist, dass die deutsche Seeschifffahrt nach den statistischen Einstellungsdaten der zurückliegenden Jahre ihre Nachwuchssicherungspolitik annähernd am Bedarf ausgerichtet hat. Dieser sich in 2002 sogar verstärkte Positivtrend kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich seit geraumer Zeit die personellen Engpässe an qualifizierten deutschen Patentinhabern in Teilbereichen der deutschen Seeschifffahrt verstärken. Der VDR setzt daher seine Aktivitäten im Bereich der Berufsausbildung und Nachwuchsentwicklung verstärkt fort.

### Seemännische Berufsausbildung: Ausbildung nimmt Fahrt auf

Die Gesamtzahl der jährlich neu in die Ausbildungs- und Vor-Ausbildungsverhältnisse der Schifffahrt aufgenommenen Berufsanwärter hat sich seit 1996 von 121 kontinuierlich auf 348 in 2002 erhöht. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr beläuft sich auf rund 22 vom Hundert.

In 2002 werden auf Schiffen deutscher Reeder unter deutscher und fremder Flagge 592 deutsche Patent- und Facharbeiteranwärter ausgebildet. Davon befinden sich auf deutschflaggen Schiffen 385 im 1. bis 3. Ausbildungsjahr zum Schiffsmechaniker und weitere 39 Umschüler zum Schiffsmechaniker. Ferner haben sowohl auf deutsch- als auch auf fremdflaggen Schiffen acht Nautische, sieben Technische und fünf Nautisch/Technische Offiziersassistenten, 121 Fachhochschulpraktikanten (Nautik: 92; Technik: 29) und 27 Schiffsbetriebstechnische Fachschulassistenten (SBTA) ihre Ausbildung im abgelaufenen Jahr begonnen.

Da die Mehrzahl der von deutschen Reedereien bereederten Schiffe unter fremden Flaggen

eingesetzt wird, kommt der Ausbildung ausländischer Seeleute ebenfalls eine wichtige Rolle zu. Auf deutschen Schiffen unter ausländischer Flagge haben in 2002 ca. 500 ausländische Berufsanfänger ihre Ausbildung begonnen, ein Anstieg gegenüber dem Vorjahr von rund 10 vom Hundert. Von diesen Auszubildenden strebt etwa die Hälfte ein Offizierspatent an. Vor dem Hintergrund des weltweit bestehenden Engpasses von Schiffsoffizieren und den bisherigen Problemen in Deutschland eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker auch auf deutschen Schiffen unter ausländischen Flaggen zuzulassen, werden die Aktivitäten der deutschen Reedereien bei der Nachwuchsausbildung von Ausländern künftig noch weiter zunehmen.

Gegenüber dem Vorjahr hat sich in 2002 die Anzahl der eingestellten Schiffsmechanikerauszubildenden von 147 auf 180, der Offiziersassistenten von 200 auf 220, der Fachhochschulpraktikanten und der Praktikanten nach dem Berufsfachsschulzweig SBTA von 139 auf 148 erhöht. Damit hat sich in 2002 im

Vergleich zu den Vorjahren neben der erfreulich zugenommenen Gesamtzahl der Auszubildenden zugleich das Verhältnis der Ausbildungsalternativen "Schiffsmechaniker/Offiziersassistent" zu "Fachhochschulpraktikum/Berufsfachschule SBTA" weiterhin zugunsten der "klassischen" Schiffsmechaniker/Offiziersassistenten-Ausbildung entwickelt.

Mit der von Seiten des Bundes in Aussicht gestellten Möglichkeit, die Schiffsmechanikerausbildung auch auf deutschen Schiffen unter EU-Flagge durchzuführen, wird zwar ein Schritt in die richtige Richtung getan. Der VDR sieht jedoch in einer Differenzierung nach Flaggen wenig Sinn. Im Jahre 2004 werden zwei Staaten mit flexiblen Schiffsregis-

tern, nämlich Zypern und Malta, Mitgliedstaaten der EU. Diese Differenzierung in anderen offenen Registern wird damit noch diffuser. Die Zulassung der Schiffsmechanikerausbildung sollte sich daher von Flaggenbindungen lösen und einen funktionellen Ansatz wählen. Wenn die Ausbildung nach deutschen Vorschriften auf konkreten Schiffen funktionsbezogen durchgeführt werden kann und dies von deutschen Stellen überwacht wird, sollte sie zugelassen werden, anderenfalls nicht. Die Flaggenführung sollte dabei ebensowenig eine Rolle spielen, wie derzeit schon bei den schulischen Berufspraktika und bei der Ausbildung zum Offiziersassistenten. Hier fehlt der Bildungspolitik eine klare Linie.

### Berufsaufklärung und Nachwuchsgewinnung: Verstärkte Aktivitäten

Der VDR hat im Berichtsjahr 2001/2002 seine Berufsaufklärungsarbeit auf hohem Niveau fortgesetzt. Dies geschah durch Ausstellungen auf kommerziellen berufskundlichen Foren in Köln und Berlin gemeinsam mit anderen Verbänden, Unternehmen und Hochschulen, durch berufskundliche Ausstellungen in Arbeitsämtern in acht Städten von je 14 Tagen Dauer sowie durch 25 Berufsbörsen und -messen von drei bis fünf Tagen Dauer. Der VDR erhielt von der Stiftung Deutsche Seemannsschule Hamburg zur Durchführung dieser Veranstaltungen wie schon in den Vorjahren finanzielle Unterstützung. In sieben über das Bundesgebiet verteilten Arbeitsämtern hat der VDR berufskundliche Informationstagen mit Berufsberatern der Arbeitsämter durchgeführt. Dazu kamen weitere 18 berufskundliche Vortragsveranstaltungen vor Schülern, Eltern und Lehrern in Zusammenarbeit mit Arbeitsämtern verschiedener Regionen. Bei allen Veranstaltungen des VDR im Berichtsjahr wurden 98.000 Besucher gezählt. Bei der Befragung von Bewerbern von Seefahrtberufen, welche Impulse für ihre Berufswahlentscheidung ausschlaggebend waren, wurden an erster Stelle die vom VDR erteilten Informationen und an zweiter Stelle die Informationen durch die Berufsberatungen der Arbeitsämter genannt.

Weitere berufskundliche Informationen werden durch die ständig aktualisierten Broschüren des VDR "Berufe an Bord" erteilt. Sie liegen auch in den Dokumentationen der Berufsinformationszentren aller Arbeitsämter aus. Die Präsentation des VDR im Internet bietet Ratsuchenden zusätzliche Möglichkeiten der berufskundlichen Information. Die Resonanz ist positiv.

Eine vom VDR produzierte umfassende berufskundliche CD-ROM ist kurz vor der Fertigstellung. Sie soll an alle Reedereien, an alle Arbeitsämter, in Schulen und an Ratsuchende verteilt werden.

Das vom VDR seit vielen Jahren organisierte Schiffspraktikum für Schüler und Schülertlassene (bis zu einem Jahr nach Schulentlassung), die sich für seemännische Berufe interessieren, hat einen hohen Stellenwert. Im Jahre 2002 konnten wegen des stetig zurückgehenden Angebotes von Bordplätzen durch die Reedereien weniger Jugendliche als in den Vorjahren trotz weit höheren Bewerberaufkommens an dieser wichtigen beruflichen Orientierungsmaßnahme teilnehmen. Seit dem 40jährigen Bestehen des Schiffspraktikums haben sich im Durchschnitt etwa drei Viertel aller Teilnehmer anschließend für den See-

mannsberuf entschieden. Die Reedereien greifen damit auf motivierte Berufsanfänger zurück, die frühzeitig einen praxisorientierten Einblick in den Seemannsberuf erlangt haben.

Die Ausbildung dieses ausgewählten Personenkreises minimiert später das Risiko der vorzeitigen Berufsaufgabe für den Auszubildenden und für die Reedereien gleichermaßen.

### Kaufmännische Ausbildung: Entwicklungen befriedigend

Die Zahl der zur Verfügung gestellten Ausbildungsplätze für Schifffahrtskaufleute und andere Büroberufe in den Schifffahrtsunternehmen hat sich in den zurückliegenden Jahren auf einem befriedigenden Niveau stabilisiert. Die Anzahl und insbesondere die Qualität der Bewerber läßt jedoch weiterhin zu wünschen übrig. Die Problematik der mangelnden Ausbildungsqualität an den allgemeinbildenden Schulen ist durch die Pisa-Studie belegt worden. Wirtschaft- und Arbeitgeberverbände unterstützen auf vielfältigen Ebenen die nun verstärkt von politischer Seite unternommenen Bemühungen, das Niveau der Ausbildungsqualität an Haupt- und Realschulen sowie Gymnasien wieder anzuheben.

Um interessierten Jugendlichen den Zugang zu kaufmännischen Berufen in der Seeschifffahrt zu erleichtern und ihnen insbesondere das Berufsbild "Schifffahrtskaufmann/-kauffrau" näher zu bringen, finden Interessenten im Internet auf der Website des VDR seit Mitte des Jahres eine Beschreibung der Aufgaben und Tätigkeiten von Schifffahrtskaufleuten sowie Hinweise auf die in Frage kommenden Ausbildungsbetriebe. Insbesondere mittelständische Ausbildungsbetriebe, die in der breiten Öffentlichkeit nicht so bekannt sind, erhoffen sich von dieser Maßnahme Vorteile.

Ebenso ist es im vergangenen Jahr gelungen, die ohnehin schon gute Zusammenarbeit mit den Berufsschulen auszudehnen. Neben Be-

rufsschullehrern aus Bremen, Hamburg, Kiel, Leer und Rostock kommen seither auch Fachkundeführer aus Duisburg zu den drei- bis fünfmal im Jahr veranstalteten Seminaren des VDR. Dort referieren jeweils Praktiker aus der Schifffahrtsszene über Themen, die seitens der Lehrerschaft vorgeschlagen werden, um sich für den Berufsschulunterricht, insbesondere im Fach Schifffahrtsbetriebslehre, jeweils auf den aktuellen Stand des Geschehens zu bringen.

Die im vergangenen Jahr begonnene Neuordnung des Berufsbildes "Schifffahrtskaufmann/-kauffrau" ist noch nicht wie gewünscht vorangekommen, da personelle Engpässe im federführenden Ministerium für Wirtschaft eine zügige Abwicklung des Verfahrens nicht zuließen. So konnte erst im September 2002 mit der Festlegung der Eckdaten begonnen werden, obwohl sich die Sozialpartner inoffiziell bereits zwölf Monate vorher auf den inhaltlichen Rahmen verständigt hatten. Es bestehen zwar gewisse Hoffnungen, noch in diesem Jahr das erste Sachverständigengespräch zu führen, doch scheint eine Verabschiedung der neuen Ausbildungsverordnung zum Einstellungsstermin August 2003 nur schwer erreichbar. Die dazu erforderliche Abstimmung von Ausbildungsinhalten für die betriebliche Ausbildung (Ausbildungsrahmenplan) und die Schaffung des für die schulische Ausbildung nötigen Rahmenlehrplans dürften sich in so kurzer Zeit nicht mehr realisieren lassen.

## Reform des Seelotswesens: Erste Novellierungsvorschläge unzureichend

Nachdem im vergangenen Jahr die Lotsgeldtariffierung novelliert worden ist, hat die Schifffahrtsverwaltung des Bundes nunmehr Änderungsverordnungen zu den Lotsenverordnungen vorgelegt, in denen die Lotsenannahmepflicht geregelt wird. Ähnlich wie das neue Lotsgeldtariffierungsverfahren verfehlen nach Ansicht des VDR aber auch die vorliegenden Änderungsverordnungen die ursprünglich gesetzten Ziele. Von den seitens der Schifffahrtsverbände vorgetragenen Vorschläge für eine weitere Flexibilisierung der Lotsenannahmepflicht ist in den Verordnungsentwürfen - abgesehen von Änderungen bestimmter Bemessungsgrenzen - nichts wieder zu finden. So sollen weder die für eine "grundsätzliche Befreiung" noch die für eine "Regelbefreiung" geltenden maximalen Schiffsabmessungen angehoben werden. Im Gegenteil, künftig soll neben den Kriterien Länge und Breite auch noch der Tiefgang des Schiffs eine mit entscheidende Rolle für die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht spielen. In Einzelfällen würde es dadurch in be-

stimmten Revieren zu einer erheblichen Ausweitung der Lotsenannahmepflicht kommen, ohne dass dies z.B. durch entsprechende Unfallstatistiken o.ä. zu begründen wäre. Ebenso liegt die Zahl der geforderten Erfahrungsreisen bei der "Befreiung auf Antrag" nach wie vor zu hoch. Die Schifffahrtsverbände gehen davon aus, dass in der noch folgenden mündlichen Anhörung Nachbesserungen möglich sein werden.

Sobald die EU-Richtlinie über den Marktzugang für Hafendienste Eingang in die nationale Verkehrspolitik findet, erhoffen sich die Nutzer der Lotsdienstleistungen allerdings mittel- bis langfristig eine gesteigerte Reformfreudigkeit auf Seiten der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in Sachen Lotswesen bis hin zur Schaffung von Wettbewerb oder zumindest neuen organisatorischen und privatwirtschaftlichen Strukturen in geeigneten Revieren.

## "From Road to Sea": SPC kommt in Schwung

Das im vergangenen Jahr gegründete Short-SeaShipping Promotion Center (SPC) hat seine grundlegenden Arbeiten in den zurückliegenden zwölf Monaten weitgehend abgeschlossen. Die Datenbank mit einem weitreichenden Angebot an Informationen ist eingerichtet. Zahlreiche Gespräche wurden mit Abladern geführt, aus denen sich konkrete Erkenntnisse über verlagerungsfähiges Ladungspotential ergeben haben. Teilweise haben Verkehrsverlagerungen schon stattgefunden, teilweise sind konkrete neue Konzepte in der Planung.

So wurde z.B. in Zusammenarbeit zwischen dem Chemieproduzenten Dow Chemical Deutschland und dem SPC ein neues Transportkonzept entwickelt, das vom nächsten Jahr an in mehreren Schritten bis zu 200.000 tons jährlich, das sind mehr als 40 vom Hundert des bisherigen Straßengüterverkehrsvolumens

dieses Unternehmens, auf die See- und Binnenschifffahrt lenken wird. Für diese Zwecke ist der Bau eines eigenen neuen Containerterminals auf dem Dow Chemical-Firmengelände an der Elbe geplant. Im Jahr 2005 sollen dort die ersten Container verladen werden.

Wichtig erscheint, noch stärker auf die Anforderungen der Ladungsmärkte und die Wünsche potentieller Kunden einzugehen. Entsprechend wird das SPC weiterhin darum bemüht sein, die bestehenden Datenbanken weiter aufzurüsten und die Angebote seitens der See-, Küsten- und Binnenschifffahrt qualitativ zu verbessern.

Eine besondere Rolle wird dabei verstärkt der palettenbreite Container spielen. In den Gesprächen mit der verladenden Wirtschaft hat sich herausgestellt, dass die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem durchgehenden Stra-

ßgüterfernverkehr nur mit einem Behälter realisierbar ist, der einen problemlosen Transport mit Palettenladung zulässt. Technische Lösungen dieser Art sind zwar schon am Markt vorhanden, dennoch werden sich die deutschen Container-Operators für die Normung eines entsprechenden Transportbehälters einsetzen. In der Länge sollte sich ein solcher Behälter an den bekannten Abmessungen der ISO-Serie I (668: 1995), d.h. im wesentlichen 20'/40'-Container, orientieren. Die Breite eines solchen Behälters sollte aufgrund der notwendigen Kompatibilität mit der Stellplatzkonfiguration an Bord von Schiffen 2,50 m keinesfalls überschreiten. Je näher die Außenabmessungen einer europäischen Ladeinheit mit palettengerechten Innenmaßen dem heuti-

gen ISO-Standard entsprechen, desto größer dürfte seine Akzeptanz nicht nur auf europäischen, sondern auch auf überseeischen Transportmärkten sein. Eine deutliche Absage wird seitens der deutschen Reeder insofern dem 45'-Behälter erteilt, dessen Einbindung in Transportketten unverhältnismäßig große logistische Probleme aufwirft.

Wichtig für künftige Erfolge der Initiative "From Road to Sea" wäre auch eine nachhaltigere Unterstützung durch die Speditionswirtschaft. Die bisher in zahlreichen Gesprächen gesammelten Erfahrungen zeigen, dass Konzepte für Verkehrsverlagerungen noch stärker in die Organisationsstrukturen paneuropäischer Speditionsunternehmen einfließen sollten.

## 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
ISF	International Shipping Federation
ISM-Code	International Safety Management Code
ITF	International Transport Workers' Federation
Mio.	Millionen
MSC	Maritime Safety Committee
MTV-See	Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt
NO	Nautischer Offizier
NOA	Nautischer Offiziersassistent
OA	Offiziersassistent
OECD	Organisation for Economic Co-Operation and Development
P&I-Club	Protection and Indemnity Club
Ro-Ro-Schiff	Roll-on/Roll-off-Schiff
SBTA	Schiffsbetriebstechnischer Assistent
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