



Seeschifffahrt

VDR



Verband Deutscher Reeder

Seeschifffahrt 2004

Bericht des Präsidiums
anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung
in Hamburg am 2. Dezember 2004

Inhaltsverzeichnis

Das Schifffahrtsjahr 2004	
Überblick: Weiter kräftiger Aufschwung	5
Seeschifffahrt im globalen Umfeld	
Weltwirtschaftliche Entwicklung: Weiteres Wachstum	6
Welthandelsflotte: Mäßiger Tonnagezuwachs	7
Weltschiffbau: Auftragsschub für asiatische Werften	9
Entwicklungen auf Schifffahrtsmärkten	11
Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik	
Welthandelsorganisation: Wiederaufnahme der Verhandlungen	18
OECD-Seeverkehrsausschuss: Zukunft ungewiss	18
Internationale Schiffbaupolitik: Keine Fortschritte	19
Zwischenstaatliche Beziehungen Deutschlands: Verhandlungen und Gespräche	20
Internationale Schifffahrtsentwicklungen	
ILO: Vorbereitende Seeschifffahrtskonferenz	21
Internationale Ausweise für Seeleute: Umsetzung des Übereinkommens	22
Haftungsrecht: Tendenz zur Haftungsverschärfung	23
Kontrolle von Ballastwasser und Sedimenten: Neues Übereinkommen	24
Luftverschmutzung durch Schiffe: Neues internationales Protokoll	25
Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen: Internationaler Code in Kraft getreten	26
Maritime Sicherheit: Gefahrenabwehr in der Transportkette	27
Containersicherheit: Sicherheitsanforderungen präzisiert	28
Bewaffnete Überfälle auf Schiffe: Lage weiter angespannt	29
Einschleicher und schiffbrüchige Flüchtlinge: Weiterhin ungelöste Probleme	30
Schifffahrtsentwicklungen in Europa	
Europäische Wettbewerbspolitik: Neue Weichenstellung in Sicht	31
EU-Umweltstrafrecht: Verschärfung von Sanktionen	32
Häfen und maritime Infrastruktur: Liberalisierung im zweiten Versuch	33
EU-Schifffahrtsabkommen: Indien und China	34
Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland	
Schifffahrtsförderungs politik: Umsetzung der Absprache	35
Tonnage- und Investitionsentwicklung: Neubaufträge sichern weiteres Flottenwachstum	36
ILO-See arbeitsübereinkommen: Geplante Ratifizierungen	39
Arbeitszeitrecht der Seeleute: Flexibilität für Sonderfälle	40
Tarifentwicklung: HTV-See 2004	40
Bordpersonal und Arbeitsmarkt: Die Suche nach Inhabern von Befähigungszeugnissen	41
Berufsaufklärung und Nachwuchswerbung: Verstärkte Anstrengungen	43
Ausbildung: Erfolgreiches Jahr	45
Schiffsbesetzung: Flexibilisierung	46
Rentenversicherung der Seeleute: Neue Zuständigkeit	47
Neues Verkehrsleistungsgesetz: Bedarfsdeckung bei Notsituationen	47
Seelotswesen: Regionale Lotsgeldkommissionen nehmen Arbeit auf	48
Verkehrsverlagerung auf den Seeweg: Unterschiedliche Erfahrungen	49
Kaufmännische Ausbildung: Neue Ausbildungsverordnung	50
Abkürzungsverzeichnis	51

Das Schifffahrtsjahr 2004

Überblick: Weiter kräftiger Aufschwung

In der deutschen Schifffahrtspolitik stand das Jahr 2004 mit der Umsetzung der im letzten Jahr auf der Nationalen Maritimen Konferenz beschlossenen Maßnahmen zur Stärkung des Standortes im Zeichen der Konsolidierung. In der Steuerpolitik gibt der Ausschluss der Kombination von Verlustzuweisung und Tonnagesteuer ab 2007 eine verlässliche Perspektive. Die Maßnahmen zur Verringerung der Kosten des Betriebs von Schiffen unter deutscher Flagge und zur Stärkung von Beschäftigung und Ausbildung sind seit Anfang 2004 wirksam. Die deutschen Reedereien haben begonnen, die bis Ende 2005 zugesagten Rückflaggen umzusetzen.

Die Weltwirtschaft befindet sich weiter in einem kräftigen Aufschwung, der sich in der zweiten Jahreshälfte etwas abgeschwächt hat. Er wird im Wesentlichen durch die Expansion der chinesischen und die Erholung der US-amerikanischen Wirtschaft angetrieben. Wie in den vergangenen Jahren sind die Containerverkehre überproportional gewachsen.

Der 2003 begonnene Aufschwung in der Seeschifffahrt ist ungebrochen.

Das Transportvolumen der Linienschifffahrt hat sich in 2004 in nahezu allen Fahrtgebieten erhöht. Das Ratenniveau der Linienschifffahrt hat sich in 2004 gegenüber dem Vorjahr generell verbessert. Weiterhin ist die Unpaarigkeit der Verkehre auf den wichtigsten Routen ein Problem. Ein zunehmendes Problem ist auch die Verstopfung von Häfen.

Nach dem schon kräftigen Anstieg in 2003 haben sich die für die deutschen Schifffahrtsunternehmen besonders wichtigen Zeitcharterraten in 2004 nochmals erheblich erhöht, wovon nun auch kleinere Tonnage profitiert.

Für 2005 stehen die Prognosen weiter gut. Die Nachfrage nach zusätzlichem Schiffsraum wird das Angebot weiter übertreffen. Eine Trendwende erscheint in 2006 möglich. Deutsche Auftraggeber haben im Vertrauen auf die Entwicklung des Welthandels auch in 2004 wieder eine große Zahl von Schiffen, insbesondere Containerschiffen, bestellt.

Seeschifffahrt im globalen Umfeld

Weltwirtschaftliche Entwicklung: Weiteres Wachstum

Das Weltwirtschaftswachstum hat sich 2004 gegenüber dem Vorjahr wieder erhöht. Bedingt durch das anhaltend hohe Investitionsvolumen war China erneut der „Wachstums-motor“ der Weltwirtschaft. Einen wesentlichen Anteil hatte ebenfalls die Erholung der US-amerikanischen Wirtschaft, die derzeit von der starken Binnennachfrage getragen wird. Japan sowie andere asiatische Staaten (z.B. Indien, Association of South-East Asian Nations - ASEAN) konnten von den Entwicklungen in China bzw. den USA profitieren.

Die Wirtschaft in Europa hat sich im Jahr 2004 leicht erholt. Während die osteuropäischen Länder zum Teil deutliche Wachstumsraten verzeichnen, befindet sich das Wachstum der großen Industrienationen Deutschland und Frankreich weiterhin auf einem relativ niedrigen Niveau. Das Wirtschaftswachstum in Spanien und England hat sich jedoch merklich erhöht. Insbesondere Deutschland konnte von der gestiegenen Exportnachfrage profitieren. Bedingt durch die anhaltend schwierige Situation auf dem Arbeitsmarkt hält sich die Binnennachfrage hier jedoch weiterhin auf einem sehr niedrigen Niveau.

Der Fall des US-Dollars gegenüber dem Euro konnte vorerst gestoppt werden. Zwar blieben die monetären Rahmenbedingungen zumeist ausgesprochen günstig, aber in den USA liefen finanzpolitische Impulse aus, und in China, dem zweiten Wachstumszentrum, wurden administrative Maßnahmen ergriffen, um die überschäumende Konjunktur zu zügeln. Zusätzlich gedämpft wurde die wirtschaftliche Aktivität von dem starken Anstieg der Rohölpreise. Sie erreichten bis in den Oktober immer neue Rekordhöhen. Der ölpreisbedingte Kaufkraftentzug bremste insbesondere den privaten Konsum. Insgesamt scheinen die konjunkturellen Auftriebskräfte aber so gefestigt zu sein, dass trotz des Ölpreisanstiegs und der nachlassenden Impulse der Geld- und Finanz-

politik ein Abgleiten in einen Abschwung nicht zu erwarten ist. Gleichwohl bildet der Ölpreisanstieg ein besonderes Risiko. Die Unternehmensinvestitionen, die - unterstützt von der sehr expansiven Geldpolitik im vergangenen Jahr - mehr und mehr Dynamik entfaltet hatten, wurden hingegen weiter zügig ausgedehnt. Derzeit hängt die zukünftige Entwicklung maßgeblich von China ab. Die Entwicklung der europäischen Wirtschaft wird zusätzlich von der Umsetzung der dringend notwendigen Strukturreformen in Deutschland und Frankreich und der damit verbundenen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit abhängen.

Die führenden deutschen Wirtschaftsforschungsinstitute erwarten gemäß ihrem Herbstgutachten, dass die Geldpolitik weltweit angesichts der sich festigenden Konjunktur allmählich weiter gestrafft wird, um einer Verstärkung der Inflationserwartungen vorzubeugen. Zwar dürfte die Geldpolitik auch im Jahr 2005 noch nicht restriktiv wirken, doch werden die Anregungen für die Konjunktur von monetärer Seite nach und nach geringer. Hinzu kommt, dass die Finanzpolitik im kommenden Jahr auch in den USA nicht mehr expansiv ausgerichtet ist und dadurch die konjunkturelle Expansion etwas nachlässt. In Japan steht der verminderten Zunahme der Exporte eine Festigung der Binnenkonjunktur gegenüber. Im Euroraum steigt die Produktion in wenig verändertem Tempo. Insgesamt rechnen die Institute damit, dass das reale Bruttoinlandsprodukt in der Welt im kommenden Jahr mit einer Rate von 3,2 vom Hundert zunimmt, nach einem sehr kräftigen Anstieg um 3,9 vom Hundert in diesem Jahr.

Nach Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (International Monetary Fund - IMF) wird der Welthandel deutlich von 5,1 vom Hundert in 2003 auf 8,8 vom Hundert im Jahr 2004 wachsen.

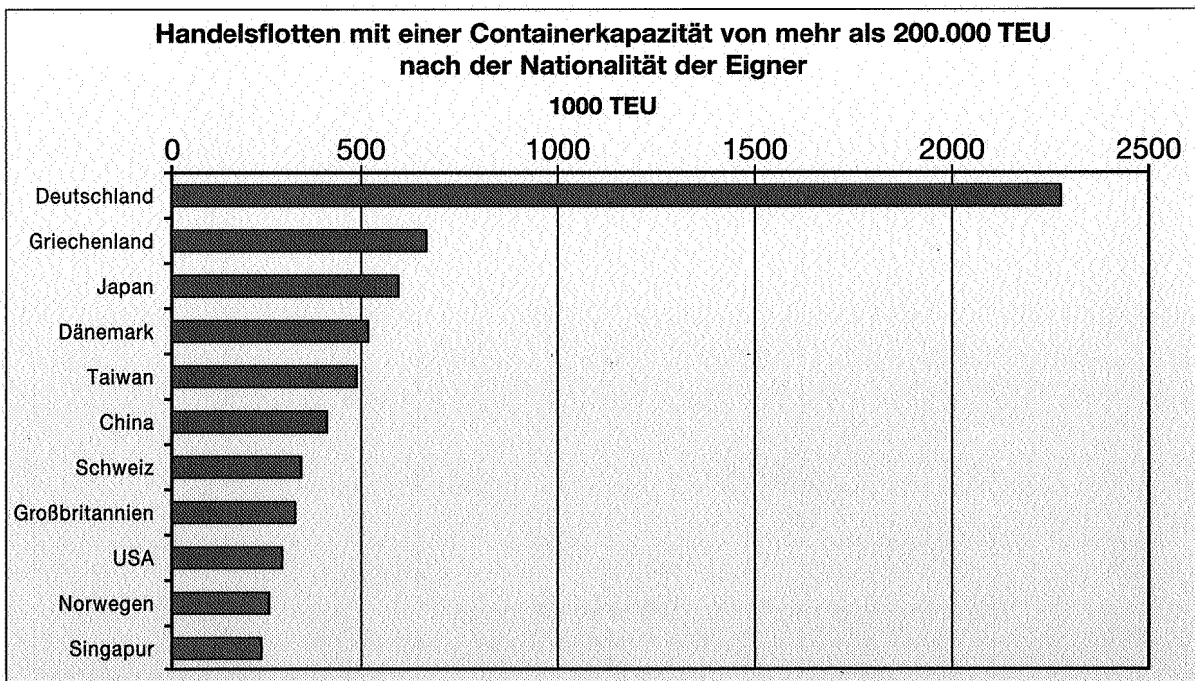
Welthandelsflotte: Mäßiger Tonnagezuwachs

Zwischen Mitte 2003 und Mitte 2004 sind weltweit Schiffsneubauten mit einer Gesamttragfähigkeit von 55,4 Mio. tons deadweight (tdw) in Fahrt gekommen (Vorjahreszeitraum: 48,6 Mio. tdw). Im selben Zeitraum wurden Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 27,0 Mio. tdw abgewrackt, so dass sich nach Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, per Saldo ein Zuwachs der Welthandelstonnage um 3,2 vom Hundert auf 863,0 Mio. tdw ergibt.

Die Öltankertonnage wurde gegenüber Mitte 2003 um 9,4 Mio. tdw vergrößert; sie hält mit nahezu unverändert 37,8 vom Hundert den größten Anteil an der in Tragfähigkeit gemessenen Welthandelstonnage. Um 10,4 Mio. tdw zugenommen hat die in der trockenen Massengutfahrt eingesetzte Tonnage. Zusammen mit der um 0,3 Mio. tdw reduzierten Flotte der Erz-/Ölfrachter beträgt ihr Anteil wie im Vorjahr 36,0 vom Hundert. Eine Zunahme von 6,2 Mio. tdw verzeichnete die Tonnage der Containerschiffe; sie erhöhte damit ihren Flottenanteil auf 10,9 (Vorjahr 10,5) vom Hundert. Aufgrund des hohen Auftragsbestandes an Containerschiffen wird sich deren Anteil an der Weltflotte in den nächsten Jahren noch vergrößern. Der Flottenanteil der konventionellen Stückgutfrachter und Ro/Ro-Schiffe hat

von 11,5 vom Hundert auf 11,0 vom Hundert abgenommen. Recht unterschiedlich ist der Anteil älterer Schiffe bei den jeweiligen Schiffstypen: Während die über 15 Jahre alte Tonnage bei den Massengutfrachtern einen Anteil von 42 vom Hundert einnimmt, beträgt die entsprechende Zahl bei den Containerschiffen nur 21 vom Hundert. Der Anteil dieser Altersgruppe an der Öltankertonnage hat sich innerhalb der letzten fünf Jahre von 49 auf jetzt 27 vom Hundert verbessert.

Unverändert ist die Reihenfolge der vier führenden Flaggen. Panama bleibt mit einem Anteil an der Welthandelsflotte (in tdw) von 21,8 (Vorjahr: 22,5) vom Hundert an erster Position vor Liberia mit 9,6 (Vorjahr: 9,3) vom Hundert. An dritter Stelle folgt die griechische Flagge mit einem Tonnageanteil von 6,4 (Vorjahr: 6,2) vom Hundert vor der Flagge Bahamas (5,3 vom Hundert). Hongkong mit 4,6 vom Hundert, Malta mit 4,5 vom Hundert und Singapur mit 4,3 vom Hundert nehmen die nächsten Positionen ein. Die deutsche Flagge liegt nach dieser an der Flaggenführung und Tragfähigkeit der Schiffe ausgerichteten Statistik mit 0,8 vom Hundert der Welthandelsflotte auf der 26. Position (Vorjahr: 25).



Unter den sechs führenden Flaggen der Welthandelsflotte befinden sich somit vier Staaten mit sogenannten „offenen“ Schiffsregistern. Mehr als die Hälfte (53,1 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 18,8 vom Hundert vor japanischen Schifffahrtsunternehmen mit 13,2 vom Hundert und Reedereien in Norwegen mit 6,1 vom Hundert. Bereits knapp dahinter auf dem vier-

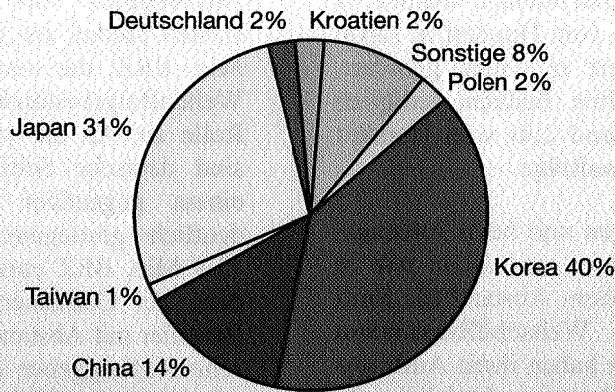
ten Rang der führenden Handelsflotten liegen die deutschen Reedereien mit 5,8 vom Hundert der Weltraggfähigkeitstonnage. Sie haben China mit 5,5 vom Hundert und die USA mit 5,4 vom Hundert auf die Plätze fünf und sechs verdrängt. Nach dieser Statistik werden von Reedereien aus den Mitgliedstaaten der Europäischen Union 35 vom Hundert, vom Europäischen Wirtschaftsraum (EU plus Norwegen und Island) aus 41 vom Hundert der Welthandelsflotte (in tdw) kontrolliert. Im Europäischen Wirtschaftsraum nimmt der deutsche Schifffahrtsstandort hinter Griechenland und Norwegen den dritten Rang ein. Wird auf Schiffstypen abgestellt, verändert sich die Rangfolge erneut: Bei Containerschiffen belegen deutsche Reedereien mit 28 vom Hundert der Stellplatzkapazität weltweit den ersten Platz mit großem Vorsprung vor griechischen, japanischen und dänischen Reedereien.

Weltschiffbau: Auftragsschub für asiatische Werften

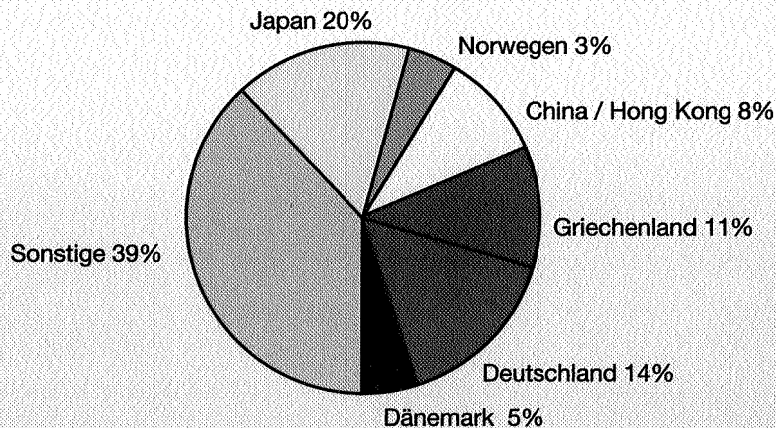
Der Weltauftragsbestand im Schiffbau hat sich nach Angaben von Lloyd's Register zwischen Mitte 2003 und Mitte 2004 gemessen an der Bruttonaumzahl (BRZ) um 38,1 Mio. auf 126,0 Mio. BRZ und gemessen an der Tragfähigkeit der Schiffe um 54,1 Mio. tons deadweight (tdw) auf 180,7 Mio. tdw erhöht. Die Neubaufträge, an denen Containerschiffe

mit 19,0 Mio. BRZ und 21,6 Mio. tdw, Massengutschiffe für Trockenladungen mit 12,6 Mio. BRZ und 23,2 Mio. tdw und Öltanker mit 9,9 Mio. BRZ und 18,3 Mio. tdw beteiligt waren, übertrafen somit deutlich das Tonnagevolumen der im selben Zeitraum fertig gestellten Schiffe.

Auftragsbestand der führenden Schiffbauländer (BRZ-Anteil in v. H.)



Weltauftragsbestand nach Bestellerländern (BRZ-Anteil in v. H.)



Die Öltankertonnage machte zur Jahresmitte 2004 22,3 vom Hundert, die Massengutschiffstonnage 21,7 vom Hundert und die Containerschiffstonnage 27,1 vom Hundert des gesamten Auftragsvolumens aus. Mitte des Jahres 2004 befanden sich 724 Containerschiffe (Vorjahr: 371) mit einer Kapazität von insgesamt 3.016.000 Twenty Foot Equivalent Units (TEU) in Bau und Auftrag (Vorjahr: 1.442.000 TEU), darunter 280 Schiffe mit einer Kapazität zwischen jeweils 2.000 und 5.000 TEU, 137 Schiffe zwischen 5.000 TEU und 7.500 TEU und 133 Schiffe mit über 7.500 TEU.

Von den 56,3 Mio. BRZ umfassenden Neubaufträgen des Berichtsjahres profitierten insbesondere asiatische Werften. Allein 42,9 vom Hundert der Neubautonnage wurden in Südkorea, weitere 34,2 vom Hundert in Japan und 12,2 vom Hundert in China geordert. Westeuropäische Werften buchten lediglich 5,3 (darunter Deutschland 2,4) vom Hundert der weltweiten Neubaufträge.

Bei Neubauablieferungen und beim Auftragsbestand nehmen Südkorea und Japan wie in den Vorjahren mit großem Abstand die Spitzenstellung unter den Weltschiffbauländern ein. Südkoreas Werften haben ihren Auftragsbestand im Laufe der letzten acht Jahre vervierfachen und Japan in der führenden Position ablösen können. Mit 49,9 Mio. BRZ hält Südkorea 39,6 vom Hundert (Vorjahr: 42,1 vom Hundert) des Weltauftragsbestands vor Japan mit 39,4 Mio. BRZ entsprechend 31,2

vom Hundert (Vorjahr: 31,1 vom Hundert). Unverändert an dritter Position, aber mit bemerkenswerter Vergrößerung des Auftragsvolumens von 8,9 auf 17,6 Mio. BRZ, bleibt China mit 14,0 vom Hundert (Vorjahr: 10,2 vom Hundert). Deutschland folgt vor Polen, Kroatien und Taiwan an vierter Stelle mit 2,5 Mio. BRZ entsprechend 2,0 vom Hundert (Vorjahr: 1,3 Mio. BRZ, 1,5 vom Hundert). Mehr als vier Fünftel des Weltauftragsbestandes entfallen auf ostasiatische Werften; westeuropäische Schiffbauländer halten mit einem Ordervolumen von 7,7 Mio. BRZ einen Anteil von 6,1 vom Hundert (Vorjahr: 6,3 vom Hundert) am Weltauftragsbestand.

Die Schiffbaustatistik von Lloyd's zeigt den Auftragsbestand auch nach Nationalität der Auftraggeber. Den japanischen Reedereien kommt hierbei zur Jahresmitte 2004 mit 24,8 Mio. BRZ, das sind 18,7 vom Hundert des Weltauftragsbestandes, die weiterhin führende Rolle zu. An die zweite Position aufgerückt sind deutsche Schifffahrtsgesellschaften mit einem gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt deutlich gestiegenen Auftragsvolumen von 17,9 Mio. BRZ entsprechend 14,2 vom Hundert; bei Containerschiffen stehen deutsche Besteller mit Abstand an erster Stelle. Griechische Auftraggeber folgen an dritter Position mit 13,7 Mio. BRZ. Weitere bedeutende Auftraggeber sind Reedereien aus Dänemark mit 6,2 Mio. BRZ, China mit 5,4 Mio. BRZ, Hongkong mit 4,3 Mio. BRZ und Norwegen mit 3,6 Mio. BRZ.

Entwicklungen auf Schifffahrtsmärkten

Bedingt durch den deutlichen Anstieg des Welthandels hat sich das Volumen der Containertransporte erneut besser entwickelt als das Weltwirtschaftswachstum. Einen weiteren Effekt hat der fortdauernde Anstieg der Globalisierung - insbesondere durch die Verlagerung immer weiterer Produktionsstätten nach China und in andere sogenannte „Billiglohnländer“.

Durch die stetig steigende Nachfrage nach Containertransporten und die hieraus resultierenden Kapazitätsengpässe hat sich das Rateniveau weiter erhöht. Negativ hat sich ausgewirkt, dass sich zugleich auch die Unpaarigkeiten (Imbalances) in einzelnen Fahrtgebieten verstärkt haben. Auch sind wesentliche Kostenpositionen (z.B. Brennstoffe, Charterraten) deutlich gestiegen.

Für 2005 geht der Internationale Währungsfonds (International Monetary Fund - IMF) von einem Anstieg des Weltwirtschaftswachstums von 4,3 vom Hundert aus. Beim Welthandel wird mit einem Wachstum von 5,5 vom Hundert gerechnet. Das Londoner Schiffsmaklerhaus Clarkson rechnet für 2004 sogar mit einem Wachstum der Containertransporte von 12,3 vom Hundert. Nach Einschätzung des Marktforschungsunternehmens Global Insight bleibt das Wachstum der weltweiten Containertransporte weiterhin auf einem hohen Niveau. So wird für 2005 ein Anstieg von 8,1 vom Hundert prognostiziert.

Die Ertragskraft der Schifffahrtsunternehmen hängt in hohem Maße davon ab, inwieweit das Marktwachstum die in Fahrt kommende, erhebliche Neubaukapazität auslasten kann. Dies wird unmittelbare Auswirkungen auf die Ratenentwicklung haben. Weiteren Einfluss werden die US-Dollar-Parität sowie die Bunkerpreise haben.

Fahrtgebiet Europa - Nordamerika

Die Transportmenge ist 2004 geringfügig gestiegen. Bedingt durch den schwächeren US-Dollar haben sich insbesondere die ostgehenden Verladungen erhöht. Hierdurch haben sich die Unpaarigkeiten zwischen den ost- und westgehenden Transporten verringert. Auch

für 2005 erwarten Fachleute ein leichtes Mengenwachstum, wobei der einkommende Verkehr stärker wachsen soll als der ausgehende. Das Rateniveau hat sich 2004 in beiden Richtungen geringfügig erhöht.

Fahrtgebiet Europa - Fernost

Das Transportvolumen im Verkehr zwischen Europa und Asien hat sich 2004 weiter erhöht. Wie im Vorjahr verzeichneten insbesondere die westgehenden Ladungen deutliches Wachstum. Die Unpaarigkeiten haben sich weiter erhöht. Für 2005 wird von einem geringfügig abgeschwächten Mengenanstieg ausgegangen. Deutschen Marktteilnehmern ist es entgegen dem Markttrend gelungen, die Unpaarigkeiten in diesem Verkehr weiter zu verringern. Für 2005 wird erwartet, dass sich das Wachstum für die ost- und westgehenden Ladungen voraussichtlich auf einem ähnlich hohen Niveau bewegt. Das Rateniveau hat sich primär in den kapazitätsbestimmenden Verkehren von Asien nach Europa erhöht.

Fahrtgebiet Transpazifik

Das Transportvolumen zwischen Amerika und Asien hat sich deutlich erhöht. Wie im Vorjahr sind insbesondere die ostgehenden Ladungsmengen angestiegen. Hierdurch haben sich die Unpaarigkeiten weiter verschärft. Für 2005 wird von einem ähnlichen Verlauf ausgegangen.

Deutsche Marktteilnehmer haben die Transportmenge 2004 deutlich gesteigert und ihre Marktposition weiter verbessert. Entgegen dem Markttrend konnten die Unpaarigkeiten geringfügig reduziert werden. Auch für 2005 wird von einem deutlichen Mengenanstieg ausgegangen, wobei sich die Imbalance vermutlich nicht wesentlich ändern wird. Das Rateniveau hat sich 2004 leicht erhöht.

Fahrtgebiet Europa - Südamerika-Ostküste

Dieses Fahrtgebiet ist durch Wachstum gekennzeichnet. Für Argentinien wird nach einer leichten Erholung der Wirtschaft in Jahre 2003 ein Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP)

von knapp 7 vom Hundert für 2004 erwartet. Ausgehend von einem extrem niedrigen Vorjahresniveau führt die verbesserte wirtschaftliche und soziale Lage zu steigenden argentinischen Importen. Auch in Brasilien erhöhen sich aufgrund einer Zunahme des BIP von ca. 5 vom Hundert 2004 die Importmengen. Da mit einem weiteren Anstieg des brasilianischen BIP 2005 gerechnet wird, schätzen Fachleute die Entwicklung im südgehenden Verkehr weiterhin positiv ein.

Der nordgehende Verkehr profitiert in erster Linie vom brasilianischen Wachstum. Aber auch die steigende Containerisierung von Reefer-Breakbulk-Ladung sowie die Verhandlungen zwischen der Europäischen Union und dem Mercado Común del Cono Sur Mercosur (MERCOSUR) über eine Liberalisierung des Fleischhandels wirken sich positiv auf das Ladungsvolumen aus.

Fahrtgebiet Europa - Karibik

Nachdem das Marktvolumen im Jahr 2003 aufgrund wirtschaftlicher und politischer Schwierigkeiten in Venezuela leicht rückläufig war, hat sich die Lage im Berichtsjahr erholt. Auch für das Jahr 2005 wird ein moderater Zuwachs erwartet. Die Exporte Zentralamerikas werden weitestgehend von Rohkaffee- und Fruchtexporten geprägt. Während sich die Lage am Kaffeemarkt aufgrund der weltweiten Überproduktion noch immer schwierig gestaltet, verspricht die Fruchtsaison, vor allem für Melonen und Mango, auch im nächsten Jahr gute Ernten.

Fahrtgebiet Europa - Südamerika-Westküste

Die generelle wirtschaftliche Lage der Länder dieses Fahrtgebietes hat sich weiter stabilisiert. Insbesondere Chile konnte im Jahr 2004 kräftig zulegen und die Prognosen für 2005 gehen von einem weiteren Wirtschaftswachstum aus. Dabei wirkt sich auch das Freihandelsabkommen zwischen Chile und der Europäischen Union vor allem auf den chilenischen Export positiv aus.

Ebenfalls positiv ist die Entwicklung in Kolumbien und Peru. Gerade in Kolumbien hat sich das politische und wirtschaftliche Umfeld deutlich verbessert. Daneben wurde die Zu-

sammenarbeit mit den EU-Ländern verstärkt. Der konstant starke Euro hatte positive Auswirkungen auf den Export dieser Länder. Es wird mit einem weiteren Marktzuwachs gerechnet.

Fahrtgebiet Mittelmeer

Trotz anhaltender politischer Probleme in der Mittelmeer-Region hat sich der Gesamtmarkt mengenmäßig positiv entwickelt. Die größte Wirtschaftsdynamik liegt in der Türkei, die bereits im dritten Jahr in Folge erfreuliche Wachstumsraten verzeichnet. Ebenfalls positive Tendenzen zeigt die Wirtschaftslage in Ägypten und im Libanon. Die Zunahme der Ladungsmenge nach Syrien ist zum Teil auf zusätzliche Irak-Ladung im Transshipment über syrische Häfen zurückzuführen. Allerdings wird der eigentliche Ladungsansturm für den Irak erst nach einer Beruhigung der politischen Situation erwartet.

Im Friedensprozess in Israel ist weiterhin kein Durchbruch in Sicht. Dadurch fehlen der Wirtschaft entscheidende Wachstumsimpulse. Trotzdem bewegen sich die Importvolumina vom nordeuropäischen Kontinent auf einem akzeptablem Niveau. Gestützt durch die wachsende israelische Kunststoffindustrie bleiben auch die Exportmengen aus Israel stabil.

Fahrtgebiet Nordamerika - Australien/ Neuseeland

Die Gesamtentwicklung im Verkehr zwischen Nordamerika und Australien/Neuseeland im Jahr 2004 war positiv. Gegenüber dem Vorjahr haben sich die US-Exporte deutlich erhöht, während beim Import nur ein moderater Volumenanstieg zu verzeichnen war. Durch erhöhte Mengen aus Neuseeland konnten die rückläufigen Fleischexporte aus Australien kompensiert werden. Nachdem ein Freihandelsabkommen zwischen den USA und Australien abgeschlossen worden ist, das voraussichtlich am 1. Januar 2005 in Kraft treten wird, dürften sich die Rahmenbedingungen zusätzlich verbessern. Daher wird ein weiteres Ansteigen der Export- und Importmengen erwartet.

Im Gegensatz zu den Marktbedingungen hat sich die Hafensituation an der US-Westküste

und in Australien verschlechtert. Seit Mai führt die langsame Abfertigung in Los Angeles zu Wartezeiten. Hierzu hat die deutliche Erhöhung der Umschlagsmengen aus Asien in Verbindung mit dem Mangel an qualifizierten Arbeitskräften und einer niedrigen Produktivität geführt. Hervorgerufen durch eine Verschleppung dringend notwendiger Neuinvestitionen in Terminkapazitäten sind derzeit auch in Melbourne Verspätungen zu verkräften. Kurzfristig wird keine Verbesserung der Hafensituation erwartet.

Fahrtgebiet US-Ostküste - Südamerika/ Ostküste

Der Interamerika-Ostküstendienst ist von einem starken Marktwachstum in beiden Richtungen geprägt. Maßgeblich für den Anstieg der nordgehenden Ladung sind die hohen brasilianischen Importe, während das Wachstum südgehend vor allem auf dem schwachen US-Dollar basiert. Durch das hohe Niveau der Charraten 2004 war das Wettbewerbsumfeld in diesem Fahrtgebiet jedoch relativ stabil. Lediglich für saisonale Spitzen mussten Reedereien zusätzliche Tonnage einchartern. Für 2005 erwarten Fachleute, dass trotz der hohen Kosten zusätzliche Tonnage in den Markt eingebracht wird.

Fahrtgebiet US-Ostküste - Südamerika/ Westküste

Entgegen den Erwartungen hat sich der südgehende Markt im Berichtsjahr erfreulich entwickelt. Für 2005 wird ein weiterer, allerdings abgeschwächter Anstieg erwartet. Nordgehend wächst der Markt. Basierend auf einem stabilen Wettbewerbsumfeld werden auch 2005 keine größeren Veränderungen erwartet.

Asien - Südamerika/Westküste

Im Fahrtgebiet von Asien zur Westküste Südamerikas ist in beiden Richtungen ein Anstieg der Transporte zu verzeichnen. Nordgehend fällt dieser aufgrund der starken Nachfrage nach Gütern in China besonders stark aus. 2005 soll das Wachstum weitestgehend anhalten, möglicherweise geringfügig schwächer als im Berichtsjahr.

Fahrtgebiet Asien - Südafrika-Südamerika/ Ostküste

Auch das Fahrtgebiet von Asien nach Afrika und an die südamerikanische Ostküste zeichnet sich durch Wachstum in beiden Richtungen aus. Während für das Ladungsvolumen in Richtung Asien ein moderater Anstieg feststellbar war, fiel die Zunahme südgehend aufgrund der relativen Stärke der südamerikanischen Währungen und des südafrikanischen Rand wesentlich deutlicher aus. Auch in diesem Fahrtgebiet wird von einem Anhalten dieser Tendenz in abgeschwächter Form im nächsten Jahr ausgegangen.

Fahrtgebiet Europa - Südliches Afrika

Für Südafrika wird für 2004 ein Wachstum des BIP von knapp 3,0 vom Hundert erwartet. Das konjunkturelle Wachstum wird sich somit im Vergleich zu 2003 verlangsamen. Die aktuelle Wachstumsschwäche ist vor allem auf eine geringere Export- und Landwirtschaftsleistung zurückzuführen. Konjunkturbelebende Impulse sollen vom neuen Infrastrukturprogramm der Regierung sowie von einer allgemein steigenden Inlandsnachfrage und einer Erholung der Exportwirtschaft ausgehen.

Im Containerverkehr zwischen Europa und dem südlichen Afrika ist im laufenden Jahr wiederum ein moderates Wachstum zu verzeichnen. Die Frachtraten liegen 2004 allerdings nur geringfügig über denen des Vorjahres. Die Ergebnisse werden zudem durch hohe schiffsseitige Kosten belastet. Hinzu kommt, dass strukturelle Hafenprobleme das Transportgeschäft weiterhin belasten. Wegen zu geringer Investitionen in die Infrastruktur der Häfen treten häufig Verzögerungen bei der Abfertigung der Schiffe auf. Insgesamt wird die Ertragssituation als zufriedenstellend bezeichnet.

Für 2005 erwarten die in dem Markt aktiven Reedereien ein schwierigeres Jahr. Kostenbelastungen, wie etwa steigende landseitige Kosten, aber auch weitere schiffsbezogene Kostensteigerungen werden auf die Margen drücken. Ratenerhöhungen sind daher zwingend notwendig. Das Mengen-Wachstum wird auch für 2005 begrenzt sein.

Fahrtgebiet Europa - Indischer Ozean/ Ostafrika

Die Exporte aus Europa zu den Inseln des Indischen Ozeans werden sich 2004 um ca. 4 vom Hundert steigern. Hierbei entwickeln sich die einzelnen Gebiete sehr unterschiedlich. Während die Ladungsmengen nach La Reunion deutlich ansteigen, verzeichnen Mauritius und Madagaskar leicht rückläufige bzw. stagnierende Transportmengen. Die Ladungsvolumina von den Inseln des Indischen Ozeans nach Europa bewegen sich auf Vorjahresniveau. Der schon in den Vorjahren zu beobachtende zunehmende Einfluss von Verschiffungen zu den Inseln in Umladung hält an. Die Frachtraten konnten in diesem Fahrtgebiet im Laufe des Jahres erhöht werden, so dass die gestiegenen Schiffsystemkosten zumindest zum Teil aufgefangen wurden. Die aktuelle Ergebnislage wird als noch zufriedenstellend bezeichnet. Wie auch in anderen Fahrtgebieten sind aber aufgrund der weiter steigenden Schiffsystemkosten 2005 deutliche Ratenerhöhungen notwendig. Die Transportmengen von und nach Ostafrika sind weiter rückläufig. Die Seeschifffahrt wird zusätzlich durch die zum Teil schlechte Abfertigungssituation in den Häfen belastet. Die Frachtraten für Ostafrika sind nicht auskömmlich, so dass sich verschiedene Reedereien inzwischen aus diesem Marktsegment zurückgezogen haben bzw. Verladungen von und nach Ostafrika nur noch in Umladung anbieten.

Container - Zeitchartermarkt

Im Markt für Containertonnage sind die Raten im Verlauf des Jahres aufgrund des zunehmenden Nachfrageüberhangs weiter stark angestiegen. Während sich das weltweite Volumen der geladenen Container gegenüber 2003 um ca. 11 vom Hundert erhöht hat, ist die Weltflottenkapazität nur um etwa 8 vom Hundert gewachsen. Die Chartermärkte haben sich im Verlaufe des Jahres von einem guten Niveau am Jahresanfang weiter deutlich verbessert. Insgesamt sind die Zeitcharterraten für Containerschiffe 2004 um rund 25 vom Hundert gestiegen. Wurde Anfang des Jahres für ein 1000-TEU-Schiff noch um 10.500 US-Dollar pro Tag, für ein 1600-TEU-Schiff 15.000 US-Dollar pro Tag für zwölf Monate

und für ein 2500-TEU-Schiff 23.500 US-Dollar pro Tag für 36 Monate Zeitcharter bezahlt, so stiege die entsprechenden Raten für ein 1000-TEU-Schiff auf 15.000 US-Dollar pro Tag, für ein 1600-TEU-Schiff auf 23.000 US-Dollar für drei Jahre und für ein 2500-TEU-Schiff auf 24.000 US-Dollar für eine Beschäftigung von fünf Jahren. 4000-TEU-Schiffe wurden zu Beginn des Jahres noch für 21.000 US-Dollar pro Tag für drei Jahre geschlossen. Am Jahresende liegen die Raten bei 30.000 US-Dollar für eine Beschäftigung über acht Jahre. Befrachter versuchen derzeit sogar Charterverträge, die bis 2006 geschlossen sind zu verlängern. Bemerkenswert ist dabei, dass auch die kleinere Tonnage (unter 1.500 Twenty Foot Equivalent Unit - TEU), die im ersten Halbjahr einen weniger positiven Ratenverlauf zu vermelden hatte, mehr in den Mittelpunkt des Marktgeschehens gerückt ist mit den entsprechenden Auswirkungen auf die Charterraten. Selbst für längere Charterperioden von zwei bis drei Jahren konnten Ratenerhöhungen bis 15 bis 30 vom Hundert durchgesetzt werden gegenüber den bislang üblichen sechs bis maximal zwölf Monatsperioden. Dies dürfte unter anderem auch auf den Mangel an frei verfügbarer größerer Tonnage zurückzuführen sein. Auch die zunehmende Überlastung der Haupthäfen trägt dazu bei, dass viele Feederverkehre auf kleinere Häfen verlagert werden. Die Kostenentwicklung war im wesentlichen planmäßig, so dass die Marktentwicklung sich in einer deutlichen Verbesserung der Ertragsituation der Unternehmen gegenüber den Vorjahren niederschlagen wird. Für 2005 wird mit einem ausgewogenen Wachstum von Transportvolumen und Flottenkapazität gerechnet, wodurch die Raten weiter fest bleiben sollten. Erst in 2006, wenn der Höhepunkt an Ablieferungen erreicht sein wird, sehen Fachleute die Möglichkeit eines Angebotsüberhangs und einer damit einhergehenden Abschwächung des Rateniveaus.

Weltweite Trampfahrt / Chartermarkt

Im laufenden Jahr ist die Nachfrage nach Containertransportkapazität weiter gestiegen. Das relativ hohe Weltwirtschaftswachstum von über 4 vom Hundert sowie die weiter zunehmende Containerisierung haben dazu geführt, dass die Auftragsbücher der Werften für Con-

tainerschiffs-Neubauten für die nächsten Jahre gefüllt sind. Als Folge der ungebrochenen Nachfrage nach Kapazitäten und der positiv eingeschätzten Entwicklung in den kommenden Jahren ist ein sehr starker Preisanstieg sowohl für Neubauten als auch für Secondhand-Schiffe festzustellen. So erreichten die Preise für Containerschiffe im Berichtsjahr Mehrjahreshöchststände. Analog stießen 2004 auch die Containerfrachtraten in neue Höhenregionen vor. Auch die Massengutfahrt profitiert 2004 sehr stark von der weltweit weiter gewachsenen Nachfrage nach Transportkapazitäten. Die Charraten erreichten zum Jahreswechsel 2003/2004 einen historischen Höchststand. Nach einer Konsolidierungsphase zur Jahresmitte 2004 auf hohem Niveau sind derzeit wieder steigende Raten festzustellen. Nahezu parallel zu den Frachtraten ist auch ein starker Anstieg der Neubau- und Secondhand-Preise für Massengutschiffe zu verzeichnen, insbesondere in den hohen Schiffsgrößenklassen. Die positiven Prognosen hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Weltwirtschaft lassen erwarten, dass sich die Charraten sowohl im Container- als auch in der Bulkschifffahrt im kommenden Jahr weiterhin auf einem sehr hohen Niveau bewegen werden.

Trockene Massengutfahrt

In der trockenen Massengutfahrt ist es bereits zu Beginn des Jahres durch stark steigende Eisenerz-, Stahl- und Sojaimporte der Volksrepublik China zu einer bisher nicht gesehenen Hausse auf dem Frachtenmarkt gekommen. Aufgrund geringerer Einfuhren Chinas im zweiten Quartal, hervorgerufen durch einen Importstopp für Soja aus Brasilien und schärfere Richtlinien für Kreditvergaben an Importeure, hat sich der Markt deutlich abgekühlt. Hierdurch sind die Erträge bis Ende Juni wieder zurückgefallen. Da das wirtschaftliche Wachstum Chinas bei gleichen Fundamentaldaten jedoch unverändert anhält, haben sich die Erlöse im weiteren Jahresverlauf wieder deutlich gefestigt. Vor dem Hintergrund eines weiter wachsenden Welthandels und einer zum Teil überalterten Flotte erwarten Fachleute, dass der Markt die große Anzahl an Ablieferungen im nächsten Jahr absorbieren kann. Damit wird voraussichtlich auch das derzeitige Rateniveau in etwa stabil bleiben.

Kleinere Massengutschiffe

Das Rateniveau der kleineren Bulkschiffe hat sich weit weniger positiv entwickelt als das der größeren Bulkschiffe. Gleichwohl haben diese Schiffstypen seit vielen Jahren erstmals wieder auskömmliche Raten, wobei Tonnage mit Eisklasse bevorzugt wird, weil sie flexibler einsetzbar ist. Im mittleren Massengut-Bereich - um die 30.000 tons dead weight - tdw - wie auch im großen Bulker-Bereich haben sich die Märkte sehr gut entwickelt. Das schlägt sich in Frachtratensteigerungen, aber auch in Periodenverlängerungen nieder. Da die Zahl der Neubaufträge, insbesondere im mittleren Segment, unter dem Wachstum des Ladungsaufkommens der nächsten Jahre liegt, gehen Fachleute von einem stabilen Markt aus.

Kühltonnage

Während des Jahres 2003 haben sich auch die Kühlschiffsmärkte stabilisiert. Kühlschiffsneubauten sind praktisch nicht mehr kontrahiert, vermehrte Verschrottung älterer Tonnage ist in den kommenden Jahren zu erwarten. Durch die starke Zunahme von Kühlcontainern, die auf normalen Containerschiffen transportiert werden, besteht allerdings eine Konkurrenz für den Transport von Kühlladungen. Aufgrund der steigenden Raten für Kühlcontainer werden auch für 2005 steigende Raten in der konventionellen Kühlfahrt erwartet. Ein-Jahresraten liegen bereits heute wieder bei USC 65/cbft/m.

Europäische Chemikalien-Tankschifffahrt

In der europäischen Tankschifffahrt hat sich im laufenden Jahr die Nachfrage nach Tonnage im Vergleich zum Vorjahr weiter leicht erhöht. Bei unveränderter Transportkapazität konnten daher 2004 moderate Ratensteigerungen erreicht werden. Diese führen allerdings nicht zu einer Verbesserung der Ergebnissituation, weil insbesondere deutlich höhere Brennstoffkosten die Ergebnisrechnung belasten. Auch die Bildung neuer Allianzen auf der Angebotsseite erschwert eine weitere Ergebnisverbesserung. Die Erfüllung von immer weitergehenden Anforderungen und Vorschriften der Verloader und auch staatlicher Institutionen

verursacht bei den Reedereien einen großen Aufwand. Die Aussichten für 2005 werden insgesamt positiv beurteilt. Die geplanten Schiffsneubauten werden lediglich ältere Tonnage ersetzen. Da auch die Nachfrage weiter zunehmen wird, ist mit einer angemessenen Verzinsung des eingesetzten Kapitals zu rechnen. Langfristig wird für den Unternehmenserfolg entscheidend sein, ob auch zukünftig ausreichend qualifiziertes Personal für dieses anspruchsvolle Marktsegment zur Verfügung steht.

Produktentanker

In der Tankerfahrt sorgte ein weltweit hoher Energiebedarf in Verbindung mit Unsicherheiten um den russischen Ölkonzern Yukos, Venezuelas Präsidenten Chavez sowie über die Lage im Irak und Nigeria bereits zu Beginn des Jahres für ein relativ hohes Rateniveau. Angeheizt durch die Aufstockung der strategischen Ölreserven in den USA, Japan und Indien sowie den Ölbedarfs Chinas hielt sich das hohe Niveau auch im weiteren Jahresverlauf. Allein Chinas Rohölimporte nehmen im Vergleich zum Vorjahr um 26 vom Hundert auf 2,3 Mio. Barrel/Tag zu. Für 2005 wird ein zusätzlicher Anstieg um 0,5 Mio. Barrel/Tag erwartet. Auch die Nachfrage anderer Regionen, insbesondere aus dem Mittleren Osten, Indien und Lateinamerika, wird 2005 weiter steigen. Demgegenüber stehen jedoch gut gefüllte Orderbücher der Werften.

Gasschifffahrt

Das Engagement deutscher Reedereien in der Gasschifffahrt besteht hauptsächlich im Bereich der Drucktanker und kleinen „semi-refrigerated“ Tanker bis 20.000 cbm Kapazität, die Liquefied Petroleum Gas (LPG) und petrochemische Gase befördern. Nach drei Jahren, die von reduzierter Nachfrage und infolgedessen unauskömmlichen Frachtraten gekennzeichnet waren, erholt sich das Segment seit Anfang des Jahres 2004 mit zunehmender Tendenz und folgt damit dem Trend anderer Schifffahrtsmärkte, die primär durch die starke Nachfrage in Asien angetrieben werden. Begünstigt durch neue Exporteinrichtungen im Bereich Mittelost und USA, einer höheren Tonnenmeilen-Relation und einer weitgehen-

den Konsolidierung der Flotten in Pools ist die Weltflotte gut ausgelastet. Die mittelfristigen Aussichten werden als sehr positiv bewertet, weil trotz einer ungünstigen Altersstruktur der Weltflotte keine nennenswerten Neubaufträge vergeben worden sind und wegen eingeschränkter Schiffbaukapazitäten vor dem Jahr 2007/8 auch nicht mit Neubauzugängen zu rechnen ist. Die einsetzbare Weltflotte wird sich voraussichtlich bis zum Jahr 2010 altersbedingt um mehr als 20 vom Hundert reduzieren. Das verspricht für die bestehenden, modernen Gastanker deutscher Reeder günstige Erträge.

Die mittelgroßen „fully refrigerated“ Tanker, die im LPG- und Ammoniakverkehr eingesetzt sind, fuhrten in einem stabileren Markt und erfahren ebenfalls gravierende Ratensteigerungen, die an die Preisentwicklung im Mineralölbereich gekoppelt sind. LPG dient als alternative Energie für die Industrie, besonders in den USA, und für den Haushaltsbedarf in weniger entwickelten Ländern. Für die Gasschifffahrt zeichnet sich durch bestätigte Neubaufträge, die ca. 40 vom Hundert der Weltflottenkapazität betragen, eine Tendenz zu Überkapazitäten ab. Die Very Large Gas Carrier (VLGC)-„fully refrigerated“ Tanker bis 82.000 cbm, die im LPG-Verkehr eingesetzt sind, konnten innerhalb der letzten zwölf Monate ihre Spotraten verdoppeln. Die Zeitcharteräquivalente in diesem Segment waren auch in Zeiten niedriger LPG-Raten hoch. Es bestehen ca. zwölf Neubauordern mit Ablieferdaten 2007, die Altersabgänge ersetzen werden. Der Liquefied Natural Gas (LNG)-Markt, als das erwartete Energiegeschäft der Zukunft, entwickelt sich auf der Schiffbauseite schneller als die Fertigstellung neuer Landanlagen zur Bedienung der Neubauten. Während in der Vergangenheit die kapitalintensiven Schiffe gegen langfristige Kontrakte gebaut wurden, wird auf einen zukünftigen Spot- oder Zeitchartermarkt mit kürzeren gesicherten Beschäftigungsphasen gesetzt. Fachleute schließen nicht aus, dass dadurch auch spekulative Neubaufträge initiiert werden können. Zur Zeit befinden sich 82 LNG-Neubaufträge in den Büchern der Werften und es zeichnet sich zunehmender Konkurrenzdruck in den Ratenverhandlungen ab.

Ro/Ro-Schifffahrt

Auch in diesem Markt haben sich die Raten erholt, sie haben aber noch kein auskömmliches Niveau erreicht. Die positive Tendenz hält sowohl in der Ostsee, die durch die EU-Osterweiterung stärker in den Blickpunkt rückt, als auch im Mittelmeer an.

Ostsee-Fährschifffahrt

Das Beförderungsvolumen an rollender Ladung wächst in der südlichen Ostsee weiterhin auf befriedigendem Niveau. Dennoch ist das Rateniveau infolge der Indienstellung von zusätzlicher Tonnage in den letzten Jahren weiterhin unbefriedigend. Für 2005 wird ein deutlicher Anstieg der Frachtraten erwartet. Das Niveau der Bunkerkosten ist insbesondere in der zweiten Jahreshälfte auf hohem Niveau nochmals deutlich angestiegen und belastet die Ergebnisse. Allerdings hat hier die Abschwächung des US-Dollar mäßigend gewirkt. Nach dem sehr guten Passagejahr 2003 waren die Beförderungszahlen im Berichtsjahr wegen des schlechten Wetters in Skandinavien leicht rückläufig.

Das Niveau der Förderung der deutschen Seeschifffahrt reicht weiterhin nicht aus, die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Fähren im Verhältnis zu skandinavischen Fähren herzustellen. In diesen Ländern ist das Förderniveau höher als in Deutschland und die Heuertarife in aller Regel niedriger. Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Fähren unter deutscher Flagge ist es unbedingt erforderlich, die Schifffahrtförderung auf deutscher Seite so weit auszubauen, wie dies nach den Richtlinien der Europäischen Kommission möglich ist.

Europäische Küstenschifffahrt

Das Jahr 2004 ist im Bereich der Küstenschifffahrt mit Schiffsgrößen zwischen 2000 tdw und 8000 tdw ein außergewöhnlich starkes und ertragreiches Jahr gewesen. Insbesondere hervorzuheben ist hier der Ostsee- und Mittelmeerraum. Hier haben sich die bezahlten Frachtraten gegenüber Anfang 2003 nahezu verdoppelt. Als Grund nennen Fachleute unter anderem die Einführung des International Ship and Port Security Codes/International Safety

Management Codes sowie den verschärften Einsatz von „port state control“, was dazu geführt hat, dass zweit- und drittklassige Schiffe aus diesem Marktsegment verdrängt worden sind. Ferner wird kaum Neubautonnage in den Größen 2000 tdw bis 4000 tdw nachgebaut, daher erwarten Marktbeobachter, dass die Märkte in dieser Größe weiterhin fest bleiben. Der verdoppelte Bunkerpreis sowie gestiegene Betriebskosten der Schiffe vermögen den positiven Trend nur mäßig zu beeinflussen. Es ist ferner eine Tonnageverknappung zu registrieren durch erhöhten Verkauf von älterer Tonnage Richtung Baltikum, Russland sowie östliches Mittelmeer. Die Prognosen für 2005 sind mit einigen Vorbehalten sehr positiv in allen oben genannten Schiffsgrößen.

Assistenz- und Schleppschifffahrt

Als Folge der Entscheidung der Europäischen Kommission gegen die Praxis der niederländischen Schlepper-Subventionen und nach Wegfall dieser Subventionen per 1. Januar 2003 haben sich die Preise für die Seeschiffsassistenten in deutschen Häfen weiter gefestigt. Deutlich gestiegene Gasölpreise konnten weitgehend durch Bunkerzuschläge ausgeglichen werden. Hinsichtlich der beim Europäischen Gerichtshof anhängigen Klagen der betroffenen niederländischen Schleppunternehmen gegen die Rückzahlung der erhaltenen Subventionen gibt es immer noch keine Entscheidung. In der See-Schleppschifffahrt insbesondere für Offshore-Einsätze hat sich bei abgeschwächter Nachfrage das Rateniveau auf dem Stand des Vorjahres stabilisiert. Aufgrund der bereits für 2005 vereinbarten Schleppkontrakte folgen die Preise für Seeschiffsassistenten der allgemeinen Kostenentwicklung. Die Raten werden dennoch unterhalb des Niveaus der Schlepplöhne von 1995 liegen.

Forschungsschifffahrt

Die Bereederung der Forschungsschiffe konnte ebenso zur Zufriedenheit der Auftraggeber durchgeführt werden wie die Betreuung der Antarktisstationen Neumayer und Kohlen. Der Pool der mittleren Forschungsschiffe ist per 1. Januar 2004 neu vergeben worden. Das hat dazu geführt, dass deutsche Seeleute auf diesen Schiffen durch Ausländer ersetzt worden sind.

Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik

Welthandelsorganisation: Wiederaufnahme der Verhandlungen

Die mit dem Scheitern der Ministerkonferenz in Cancun, Mexiko, im September 2003 zum Erliegen gekommene Doha-Verhandlungsrunde ist wieder aufgenommen worden. Im Juli einigten sich die Mitglieder der Welthandelsorganisation (World Trade Organization - WTO) auf einen Rahmen für zukünftige Verhandlungen. Die Mitgliedstaaten verständigten sich auf eine Beschleunigung der Verhandlungen im Bereich „Handel in Dienstleistungen“, auf Verhandlungsrahmen für die Bereiche „Landwirtschaft“ und „Marktzugang für nichtlandwirtschaftliche Produkte“ sowie auf eine besondere Berücksichtigung der Probleme von Entwicklungsländern. Der Fortschritt soll auf der nächsten Ministerkonferenz im Dezember 2005 in Hongkong überprüft werden.

Der Verband Deutscher Reeder unterstützt die Einbeziehung des Seeverkehrs in das Dienstleistungsübereinkommen „General Agreement on Trades and Services“ (GATS) der WTO. Sie bietet die Möglichkeit, die fortgeschrittene Liberalisierung der internationalen Schifffahrt völkerrechtlich zu festigen und mit wirksamen Mitteln zur Streitschlichtung zu versehen. Bedenken bestehen bei der Einbeziehung der Bereiche „Zubringerdienste für internationale Ladung“ und „Transport von Leercontainern und Ausrüstung“ in das Verhandlungsangebot der Europäischen Union, die im Namen ihrer Mitglieder verhandelt.

OECD-Seeverkehrsausschuss: Zukunft ungewiss

Die Zukunft des Seeverkehrsausschusses der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Co-Operation and Development - OECD) ist ungewiss. Die OECD berät derzeit über eine Abschaffung aller wirtschaftszweigbezogenen Ausschüsse. Als Alternative steht eine Verringerung der Aufgaben des Seeverkehrsausschusses zur Diskussion. Der Verband Deutscher Reeder befürwortet den Erhalt des Ausschusses als wichtiges Forum für verkehrsökonomische Themen für Regierungs- und Wirtschaftsvertreter aus den mehr als 30 Mitglieds- und Beobachterstaaten der OECD.

Auf seiner Sitzung im Mai 2004 hat sich der Seeverkehrsausschuss vorrangig mit der Bekämpfung von Substandard-Schiffen befasst.

Das Sekretariat hat eine Studie über Möglichkeiten vorgelegt, P&I-Clubs stärker an der Qualitätssicherung zu beteiligen, die sowohl von Regierungs- als auch Wirtschaftsvertretern begrüßt worden ist. Der Ausschuss hat außerdem die Veröffentlichung eines umstrittenen Berichtes über Möglichkeiten zur Verschleierung von Eigentumsverhältnissen von Schiffen beschlossen. Industrievertreter bemängelten die den wirtschaftlichen Voraussetzungen nicht gerecht werdende negative Grundhaltung des Berichts gegenüber offenen Registern.

Im November 2004 will der Ausschuss seine weiteren Tätigkeiten besprechen. Außerdem soll in einem Arbeitstreffen mit Vertretern aus Nichtmitgliedstaaten ein Austausch über verschiedene Schifffahrtsthemen erfolgen.

Internationale Schiffbaupolitik: Keine Fortschritte

Das im August 2003 auf Antrag der Europäischen Union eingeleitete Schlichtungsverfahren bei der Welthandelsorganisation hat auch im Jahr 2004 den Streit zwischen der EU und Südkorea über verdeckte staatliche Beihilfen an heimische Werftindustrie aufgrund unerwarteter Verzögerungen noch nicht beilegen können. Eine Entscheidung wird nun Anfang 2005 erwartet. Die von der Europäischen Union für die Dauer des Verfahrens als temporäre Schutzmaßnahmen für den Bau von Containerschiffen, Produkten-, Chemikalien- und Flüssiggastankern zugelassenen Wettbewerbsbeihilfen in Höhe von maximal 6 vom Hundert sind deshalb um ein weiteres Jahr bis zum 31. März 2005 verlängert worden. Der Verband hofft weiter auf eine sachgerechte Lösung des Streits, damit die Schiffbaustandorte auf gleicher Ebene miteinander konkurrieren können.

Die im Jahr 2002 in der OECD begonnenen Verhandlungen für ein neues Schiffbauübereinkommen sind auch 2004 fortgeführt worden. Nach dem bisherigen Verlauf ist fraglich, ob eine Verständigung über den Abbau von Stützungsmaßnahmen, Regelungen gegen marktverzerrende Praktiken und einen Sonderstatus für Entwicklungsländer erzielt werden kann. Insbesondere zwischen der Europäi-

schen Union und Japan auf der einen sowie China und Korea auf der anderen Seite gibt es bisher nicht überbrückbare Differenzen über den Abbau von Subventionen und marktverzerrenden Praktiken. Im Sommer ist dennoch mit Zustimmung der Bundesregierung das OECD-Verhandlungsmandat verlängert worden, weil Fortschritte allenfalls in einer günstigen Auftragslage, wie sie derzeit auch in der europäischen Werftindustrie besteht, noch möglich erscheinen.

Die Bundesregierung hat in 2004 das auf der OECD-Exportkreditvereinbarung für Schiffe von 2002 beruhende Zinsausgleichssystem („Commercial Interest Reference Rate“ - CIRR) zugunsten der Werften in einer Richtlinie umgesetzt und dafür Mittel im Haushalt bereitgestellt. Da inländische Besteller gleichbehandelt werden, ist ein wichtiges Bedenken des Verbandes gegen die Einführung des vom Verband nicht geforderten CIRR-Zinsausgleichssystems ausgeräumt worden. Da bei langfristigen Finanzierungen die Zinssätze steigen, ist eine Inanspruchnahme des CIRR-Zinsausgleichs wahrscheinlicher als früher. Es ist deshalb entscheidend, ob die nach gegenwärtigem Stand nicht ausreichenden Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden.

Zwischenstaatliche Beziehungen Deutschlands: Verhandlungen und Gespräche

Ende Dezember 2003 hat eine weitere Verhandlungsrunde über ein neues Schifffahrtsabkommen zwischen Deutschland und Iran stattgefunden. Beide Seiten haben sich auf einen Vertragstext verständigt, der die üblichen Klauseln über freien Zugang zu Ladung, Nichtdiskriminierung, Gleichbehandlung in den Häfen, Niederlassungsfreiheit und freien Devisentransfer enthält. Ungelöst bleibt die Frage der vertragsrechtlichen Handhabung der Rücknahme von unerwünschten Personen, die von Bord eines Schiffes eines Staates in das Hoheitsgebiet des anderen Staates gelangt sind.

Das Schifffahrtsabkommen zwischen Deutschland und Thailand ist in 2004 in Kraft getreten.

Derzeit bestehen rund 50 bilaterale Vereinbarungen zwischen Deutschland und anderen Staaten. Der Verband Deutscher Reeder (VDR) unterstützt den Ausbau des Netzes zweiseitiger Schifffahrtsabkommen. Sie dienen der Erleichterung des Seehandels sowie der Festigung politischer Beziehungen mit anderen Staaten.

Ein Problembereich stellt nach wie vor das Fahrtgebiet Algerien dar. Trotz gegenteiliger Vertragsklauseln und Zusagen des dortigen Verkehrsministeriums aus dem Jahr 2003 wird die algerische Flotte offen begünstigt. Die Bundesregierung geht auf diplomatischem Weg gegen das algerische Verhalten vor. Der VDR befürwortet hierbei ein energisches Vorgehen.

Internationale Schifffahrtsentwicklungen

ILO: Vorbereitende Seeschifffahrtskonferenz

Die Internationale Arbeitsorganisation (ILO) in Genf, eine Unterorganisation der UNO, die weltweit Mindestnormen für die Arbeit festlegt, hat einen wesentlichen Schritt auf dem Weg zu einem grundlegenden neuen Normenwerk für die internationale Seeschifffahrt getan. Die Organisation hat am 24. September 2004 den Entwurf einer Konvention verabschiedet, die von den Seeleuten als „Seafarers' Bill of Rights“ verstanden wird. In den achtzehnten Jahren seit ihrer Gründung hat die ILO in etwa 60 internationalen maritimen Übereinkommen und Empfehlungen eine Vielzahl von Einzelarbeitsbedingungen der Seeleute geregelt. Diese werden jetzt in der neuen konsolidierten Konvention zusammengefasst und zugleich an die heutigen Verhältnisse angepasst.

An der Vorbereitenden Technischen Seeschifffahrtskonferenz im September 2004 haben etwa 600 Delegierte - Regierungs-, Reeder- und Seeleutevertreter - aus 88 Ländern teilgenommen. Sie haben zwei Wochen lang über Grundfragen der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord intensiv beraten, wie z. B. über Mindestanforderungen an Seeleute für die Arbeit auf einem Schiff, Beschäftigungsverträge für Seeleute, Heuern, Arbeitszeiten, Urlaubsanspruch, Heimschaffung, Unterkunft

und Verpflegung, medizinische Betreuung, soziale Betreuung und Soziale Sicherheit sowie über die Verantwortlichkeiten der Flaggenstaaten, der Hafenstaaten und der Seeleute entsendenden Staaten. Die Konferenz hat den Entwurf eines konsolidierten Seearbeitsübereinkommens verabschiedet, der einer diplomatischen Konferenz voraussichtlich Anfang 2006 zur abschließenden Beratung und Annahme vorgelegt wird. Die diplomatische Konferenz muss noch einige offen gebliebene Fragen regeln, die von der Vorbereitenden Technischen Seeschifffahrtskonferenz innerhalb der zweiwöchigen Sitzung nicht geklärt werden konnten.

Die ILO geht davon aus, dass das neue Übereinkommen nach seiner Annahme durch die Hauptkonferenz von vielen Staaten unverzüglich ratifiziert wird. Es besteht die Aussicht, dass dem Übereinkommen eine vergleichbare grundlegende Bedeutung zukommen wird wie den Basiskonventionen der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation, nämlich dem SOLAS-Übereinkommen über die Schiffssicherheit, dem MARPOL-Übereinkommen über den marinen Umweltschutz und dem STCW-Übereinkommen über die Ausbildung und Qualifikationen der Seeleute.

Internationale Ausweise für Seeleute: Umsetzung des Übereinkommens

Das Übereinkommen Nr. 185 der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) über die Ausweise der Seeleute, das am 19. Juni 2003 angenommen worden ist, soll den Schiffsbesatzungen bei Anlaufen eines Hafens ein unbürokratisches Verlassen des Schiffs zum Zwecke des Landgangs, der Ein-, Durch- oder Weiterreise ohne Visum ermöglichen.

Nachdem Frankreich als erstes Land durch Gesetz vom 16. Februar 2004 das Übereinkommen Nr. 185 ratifiziert hatte, ist das Königreich Jordanien am 8. August 2004 als zweiter Staat dem Vertrag beigetreten und hat damit die Voraussetzung für das Inkrafttreten dieses Übereinkommens nach weiteren sechs Monaten, also am 9. Februar 2005, geschaffen.

Der Verwaltungsrat der ILO hatte im März 2004 als weiteren Schritt zur Erreichung des Zieles des Übereinkommens ein weltweit einheitliches biometrisches Verfahren zur Feststellung der Echtheit des Ausweises beschlossen, wonach in die Seeleuteausweise jeweils

zwei Fingerabdrücke in einem internationalen, maschinenlesbaren und standardisierten 2-D-Strichbalkencode aufzunehmen sind.

Andere Staaten, insbesondere die Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie Norwegen und Island, befinden sich in der Vorbereitungsphase, die in die Ratifizierung des Übereinkommens Nr. 185 einmünden soll. Im Deutschen Bundestag haben die Fraktionen der SPD, des Bündnisses 90/Die Grünen und der FDP Anträge gestellt, die Ratifizierung des Übereinkommens zu prüfen und gegebenenfalls die entsprechenden Schritte zur Anpassung innerstaatlicher Rechtsvorschriften zügig einzuleiten. Die Parteien heben hervor, dass der Deutsche Bundestag ein hohes Interesse daran hat, Reedern und Seeleuten die Erleichterung des Landgangs, der Durchreise und des Schiffswechsels von Seeleuten, wie in Artikel 6 des Übereinkommens Nr. 185 festgeschrieben ist, schnellstmöglichst zukommen zu lassen.

Haftungsrecht: Tendenz zur Haftungsverschärfung

Die seit langem anhaltende Tendenz zur Verschärfung der seerechtlichen Haftung setzt sich weiter fort. Sie gefährdet zunehmend die bestehenden seerechtlichen Haftungsbeschränkungen und damit die Versicherbarkeit der Risiken.

Am 13. Mai 2004 ist die 1996 revidierte Fassung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1976 in Kraft getreten. Das Übereinkommen erlaubt die Beschränkung der Haftung für Personen- und Sachschäden, die durch den Betrieb von Seeschiffen verursacht werden. Es gilt nicht für die spezifischen Haftungsregelungen wie z.B. die Haftung für Ölverschmutzungsschäden. Die Neufassung erhöht die Haftungssummen ca. auf das 2,4-Fache der bisherigen, bei kleineren Schiffen auf das 15-Fache der bisherigen. Die frühere Obergrenze bei der Haftung für Personenschäden von Passagieren ist aufgehoben worden, an ihre Stelle tritt eine Höchsthaftung von 175.000 Sonderziehungsrechten multipliziert mit der Zahl der zur Beförderung zugelassenen Passagiere.

Die Diskussion über die Versicherbarkeit der verschärften Haftung für Personen- und Sachschäden von Passagieren nach dem Ende vorletzten Jahres revidierten Athener Übereinkommen ist in diesem Jahr fortgesetzt worden. Sie steht unter dem Druck der Ankündigung der Europäische Kommission, das neue Übereinkommen bis Ende nächsten Jahres zu ratifizieren und es durch eine EU-Verordnung unmittelbar in den Mitgliedstaaten verbindlich zu machen. Die Schifffahrt hat die Europäische Kommission davor gewarnt, diese Schritte vor Klärung der Versicherungsfragen einzuschlagen.

Die Europäische Kommission hat in ihrem in diesem Jahr veröffentlichten Konsultationspa-

pier mit Vorschlägen für sicherere und saubere Meere das internationale Ölhaftungs- und Entschädigungssystem in Frage gestellt. Dieses in der Praxis gut funktionierende globale System in Europa durch spezifisches europäisches Recht zu ersetzen, würde es in seiner Existenz insgesamt gefährden. Die Schifffahrt unterstützt daher die in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) laufenden Gespräche über eine nochmalige Anpassung des Systems an die aktuellen Erfordernisse, die auf eine freiwillige Beteiligung der P&I-Versicherung an dem im letzten Jahr bis zu 750 Mio. Sonderziehungsrechte erhöhten und von den Ladungsinteressen zu finanzierenden Entschädigungsfonds hinausläuft. Sie hat die Europäische Kommission ersucht, den Ergebnissen der in der IMO laufenden Diskussion nicht vorzugreifen. Währenddessen ist das Inkrafttreten des erweiterten Entschädigungsfonds nach Ratifikation durch sieben Staaten einschließlich Deutschlands in Sicht.

Neben diesen Entwicklungen bestehen die durch Entschließungen des Europäischen Rates schon im Jahr 2001 geschaffenen Verpflichtungen der EU-Mitgliedstaaten, das Übereinkommen über die Haftung für Gefahrgutschäden von 1996 und das Übereinkommen über die Haftung für Bunkerölschäden von 2001 bis Mitte 2006 zu ratifizieren. Beide Übereinkommen verschärfen die Reederhaftung und die Frage der Versicherungsdeckung erheblich.

Der Verband Deutscher Reeder tritt mit den internationalen Verbänden dafür ein, das bestehende und gut funktionierende System der Haftung und Versicherung für Drittschäden bei der Anpassung von Haftungssummen nicht zu gefährden.

Kontrolle von Ballastwasser und Sedimenten: Neues Übereinkommen

Im Februar 2004 hat bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation in London eine diplomatische Konferenz zur Annahme des Ballastwasser-Übereinkommens stattgefunden. Als Ergebnis haben die Delegierten von 74 Staaten einen Kompromiss verabschiedet, der die biologischen Bedeutung des Themas unterstreicht, aber gleichzeitig sehr hohe Anforderungen an die zeitnahe Entwicklung technischer Lösungen stellt.

Ziel des Übereinkommens ist es, das ungewollte Einschleppen von Fremdorganismen mit dem Ballastwasser in Schiffen zu verhindern. Verschiedene Meeresorganismen werden im Ballastwasser als Sporen, Planktonalgen oder Tierlarven in Gebiete eingeschleppt, in denen sie nicht heimisch sind. Geschätzte 3000 bis 5000 Arten sind weltweit mit dem Ballastwasser auf Passage. Die überwiegende Zahl der Organismen überlebt die Reise nicht, andere überleben die Umweltbedingungen am Ankunftsort nicht. Mit dem schneller gewordenen Schiffsverkehr und der wachsenden Anzahl an Schiffen hat aber die Wahrscheinlich-

keit zugenommen, dass Meeresorganismen im Ballastwasser die Passagen überleben. Diese verbreiten sich dann als "Bioinvasion", die keine Feinde hat und sich ungehemmt ausbreiten kann. Eine Möglichkeit, die Zahl der Organismen im Ballastwasser zu minimieren, ist der Ballastwasserwechsel auf hoher See bei einer Wassertiefe von über 200 Metern und einer Mindestentfernung von Land. Weiterhin werden Erhitzung, Filtration oder chemische Verfahren erprobt.

Das Übereinkommen bezieht sich auf neue und vorhandene Schiffe und erfordert umfangreiche schiffbauliche Umbaumaßnahmen, die bei vorhandener Tonnage jedoch kaum zu realisieren sein dürften. Die Konvention sieht die Umsetzung der Standards bei neuen Schiffen ab 2009 vor. Vorhandene Schiffe müssen die Anforderungen spätestens 2016 erfüllen. Für das völkerrechtliche Inkrafttreten der Konvention bedarf es der Ratifizierung durch 30 Staaten, die mindestens 35 vom Hundert der Welt-handelstonnage auf sich vereinen.

Luftverschmutzung durch Schiffe: Neues internationales Protokoll

Mit der Unterzeichnung des Protokolls von 1997 zum Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL) am 18. Mai 2004 durch Samoa hat die Anlage VI „Regeln zur Verhütung der Verschmutzung der Luft durch Schiffe“ den notwendigen Ratifizierungsumfang erreicht und wird am 19. Mai 2005 völkerrechtlich in Kraft treten. Das Protokoll setzt unter anderem Grenzen für die Schwefel- und Stickoxidemission in Schiffsabgasen fest und verbietet die absichtliche Verbringung von ozonabbauenden Substanzen in die Atmosphäre. Zur Reduzierung der Schwefeloxidemissionen wird der maximale Schwefelgehalt im Brennstoff weltweit auf 4,5 vom Hundert festgesetzt. Lieferanten des Brennstoffes müssen zukünftig den Schwefelgehalt auf dem Lieferschein ausweisen.

Die Internationale Seeschifffahrtsorganisation (IMO) kann auf Antrag der Mitgliedstaaten Schwefeloxid-Überwachungsgebiete ausweisen, in denen die Schwefeloxid-Emissionen deutlich reduziert werden müssen. Der zu verbrennende Kraftstoff darf dort nicht mehr als 1,5 vom Hundert Schwefel enthalten oder es muss durch technische Maßnahmen sicher-

gestellt sein, dass die Schwefeloxid-Emission des Schiffes einen vorgeschriebenen Grenzwert nicht überschreitet. Zum jetzigen Zeitpunkt ist in der Anlage VI zu MARPOL lediglich die Ostsee als Schwefeloxid-Überwachungsgebiet ausgewiesen. Die Nordsee und der Englische Kanal sind vom IMO-Umweltausschuss im März 2000 bereits als zukünftige Überwachungsgebiete anerkannt worden; beide Gebiete sollen im Jahre 2005 durch den Ausschuss formell angenommen.

In landgestützten Industrien und im Bereich des landseitigen Verkehrs sind ausgesprochen strenge Regelungen zur Emissionsreduzierung in Kraft. Die Schifffahrt war bisher aus dem Regelungsbereich ausgenommen. Gleichwohl - und nicht zuletzt durch die im Vergleich zu landseitigen Emittenten ansteigenden Emissionen aus Schiffen - wuchs der Druck auf die Schifffahrt, ihren Beitrag an der Vermeidung von Schadstoffemissionen zu leisten. Dieser Druck nahm insbesondere auf regionaler Ebene ständig zu. Die internationale Schifffahrt hatte aus diesem Grund ständig an die Mitgliedstaaten der IMO appelliert, die Anlage VI von MARPOL zügig zu ratifizieren und begrüßt deshalb ausdrücklich das bevorstehende Inkrafttreten des Protokolls.

Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen: Internationaler Code in Kraft getreten

Am 1. Juli 2004 ist der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (International Ship and Port Facility Security Code - ISPS-Code) völkerrechtlich in Kraft getreten. Der ISPS-Code erfordert eine Risikoanalyse und Risikobewertung an Bord und im Landbetrieb sowie die Erstellung von Plänen zur Bewältigung von Gefahrensituationen. Besondere Beauftragte für die Gefahrenabwehr sind zu bestellen und zu schulen.

Während des ersten Halbjahres 2004 waren die Reedereiunternehmen damit ausgelastet, fristgerecht die vorgeschriebenen neuen personellen und materiellen Sicherheitsanforderungen zu erfüllen. Die deutsche Seeschiffahrt hat das vorgegebene Ziel rechtzeitig vor Inkrafttreten des Codes erreicht. Bei den Hafenanlagen bestehen hinsichtlich der vorgeschriebenen Überwachungsorgane und technischen Einrichtungen jedoch noch Lücken, die es in Kürze auszufüllen gilt, damit Verzögerungen

beim Auslaufen von Schiffen vermieden werden.

Die International Chamber of Shipping (ICS), deren Mitglied der Verband Deutscher Reeder ist, hat weltweit Meldungen über ungerechtfertigte Kontrollen und ungerechtfertigtes Festhalten von Schiffen auf Grundlage des ISPS-Codes gesammelt, die sie dem zuständigen IMO-Schiffssicherheitsausschuss anlässlich seiner nächsten Sitzung zur Prüfung vorlegen wird.

In Kürze wird es zwischen Deutschland, Dänemark, Norwegen, Schweden, Finnland und den Niederlanden zum Abschluss einer Vereinbarung kommen, durch die für bestimmte Schifffahrtsrouten, insbesondere in der internationalen Fährschiffahrt in der Ost- und Nordsee, ein alternatives erleichtertes Sicherheitskontrollverfahren bereits an Land eingeführt wird unter Beibehaltung der bereits bestehenden Abwicklung von Zulaufverkehren.

Maritime Sicherheit: Gefahrenabwehr in der Transportkette

Nachdem die Gefahrenabwehrmaßnahmen des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS Code) für die Schifffahrtsunternehmen und Hafenbetriebe seit dem 1. Juli 2004 verbindlich geworden sind, wird auf politischer Ebene und auf Verwaltungsebene die Notwendigkeit gesehen, die Gefahrenabwehrmaßnahmen über Schiff und Hafen hinaus auf die gesamte Transportkette vom Versender bis zum Empfänger auszudehnen. Unter den Überschriften „Intermodal Security“, „Supply Chain Security“ oder auch „Freight Transport Security“ wird seit mehreren Monaten auf verschiedenen nationalen und internationalen Ebenen (Vereinigte Staaten von Amerika, Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Weltzollorganisation, Europäische Union) eine kaum noch zu überblickende Zahl von Vorschlägen unterbreitet, wie der weltweite Güter- und Personentransport sicherer gemacht werden kann. Die vorgeschlagenen Gefahrenabwehrmaßnahmen sollen verkehrsträgerspezifisch sein und sich auf Transportbehälter und Einzelsendungen beziehen. Es besteht allerdings die Befürchtung, dass durch diese Maßnahmen die Leichtigkeit der internationalen Handelsverkehre beeinträchtigt wird und sich die Transportkosten erhöhen werden, ohne dass das Gefahrenpotential wirklich verringert wird.

Aus Sicht der Seeschifffahrt ist es wichtig, dass international einheitliche Bestimmungen geschaffen werden und dabei auf ein ökonomisch akzeptables Maß reduziert bleiben. Technische Fragen wie die Ausrüstung von Transportmitteln und Transportbehältern mit Sicherheitseinrichtungen sowie operative Fragen bedürfen hierbei der Lösung. Bei den operativen Fragen geht es um physische Kontrollen von Gütern und Personen sowie um Sammlung und Übermittlung frachtgüterbezogener Daten. Unter Berücksichtigung der un-

terschiedlich strukturierten Teilmärkte der Verkehrswirtschaft bedürfen die Gefahrenabwehrmaßnahmen einer differenzierten Bewertung und Betrachtung. Während die in US-Verkehren bereits bewährte Übersendung von Manifestdaten 24 Stunden vor Beladung des Schiffes im Ladehafen an die Zollverwaltung im Bestimmungsland durchaus auf andere Überseeverkehre übertragen werden könnte, erscheint dieses Instrument für Kurzstreckenverkehre innerhalb Europas wenig geeignet. Innereuropäische Fährverkehre bedürfen wiederum einer völlig anderen Betrachtungsweise, um weiterhin wirtschaftlich betrieben werden zu können.

Technische Details für die Gefahrenabwehr im internationalen Containerverkehr werden innerhalb der zuständigen Gremien der International Organization for Standardization (ISO) eingehend diskutiert. Dazu gehören ein elektronisches Containersiegel sowie eine eigentümerbezogene Containerplakette. Die Anbringung einer zusätzlichen sendungsbezogenen Plakette wäre aus Sicht der Containerreeder und der Seehafenterminals nicht erforderlich, da sich sendungsbezogene Daten sich auch auf anderem Wege dem jeweiligen Container zuordnen lassen. Auch ergäbe sich für unbefugte Dritte die Möglichkeit, sich Zugang zu den in der Containerplakette gespeicherten Daten zu verschaffen oder bei wieder beschreibbaren Plaketten die vorhandenen Daten zu manipulieren.

Welche der bezeichneten Institutionen bei der Gestaltung von Gefahrenabwehrmaßnahmen in intermodalen Transportketten letztlich die Federführung übernehmen wird, ist derzeit noch offen. In den USA laufen bereits verschiedene Testverfahren. Die Europäische Kommission hat angekündigt, in Kürze einen Richtlinienentwurf zu diesem Thema vorzulegen.

Containersicherheit: Sicherheitsanforderungen präzisiert

Anlässlich der jüngsten Sitzung des Subcommittee on Dangerous Goods, Solid Cargoes & Containers (DSC) haben sich die IMO-Mitgliedstaaten darauf verständigt, das Internationale Übereinkommen über sichere Container (International Convention for Safe Containers - CSC) um einen Katalog konkreter Anforderungen hinsichtlich der baulichen Beschaffenheit existierender Container zu ergänzen. In diesem Dokument wird im Detail festgelegt, welche baulichen Schäden einen Container derart unsicher machen, dass eine weitere Verwendung ohne vorherige Reparatur nicht zugelassen werden darf. In einem Datenflussdiagramm wird im Detail beschrieben, welche Kontrollschritte im einzelnen durchzuführen sind und welche Maßnahmen getroffen werden müssen, wenn der Container erhebliche bauliche Mängel aufweist, die eine weitere sichere Verwendung nicht zulassen.

Das CSC-Übereinkommen enthält bisher keine derartigen Regularien, sondern verpflichtet den Eigentümer/Containerbetreiber lediglich pauschal, den Container in einem sicheren Zustand zu erhalten und zu betreiben. Diese Methode hat sich in den zurückliegenden Jahren zwar bewährt und auch ist die Anzahl "unsicherer Container" eher gering. Es gibt aber immer wieder Auseinandersetzungen mit Vertretern staatlicher Sicherheitsorgane, die Container grundlos als „unsicher“ einstufen, da sie mangels technischer Kenntnisse zwischen schweren baulichen Mängeln und Bagatellschäden nicht unterscheiden können. Insofern erhoffen sich die Containerbetreiber von neuen Regeln, die künftig als Anhang zum CSC-Übereinkommen verbindlich sein werden, mehr Rechtssicherheit. Es ist geplant, dass die Regeln im Jahr 2005 in den Gremien der IMO endgültig verabschieden.

Bewaffnete Überfälle auf Schiffe: Lage weiter angespannt

Die Zahl der gemeldeten bewaffneten Überfälle und Überfallversuche auf Schiffe bewegt sich weiterhin auf hohem Niveau, obwohl in einigen Regionen erhebliche Anstrengungen unternommen worden sind, der „Piraterie“ Einhalt zu gebieten. So haben Indonesien, Malaysia und Singapur im Sommer dieses Jahres - nachdem sich die Zahl der weltweit registrierten Überfälle im Jahr 2003 auf etwa 350 erhöht hatte - darauf verständigt, ihre Aktionen gegen bewaffnete Überfälle auf See zu verstärken und gemeinsame Patrouillen in ihren Küstengewässern durchzuführen. Die Küstenregionen dieser drei Staaten zählen nach wie vor zu den Gebieten, in denen die meisten Überfälle auf Schiffe stattfinden. Neben dem südostasiatischen Seeraum erfolgen Überfälle jedoch inzwischen verstärkt auch im indischen Subkontinent und in Afrika (einschließlich Rotes Meer) sowie in Süd- und Zentralamerika, vor allem in den küstenhafennahen Bereichen von Indien, Bangladesch und Nigeria. Insbesondere die an der westafrikanischen Küste stattfindenden Übergriffe auf Schiffe sind vielfach mit Gefahren für das Leben und der Gesundheit der Schiffsbesatzungen verbunden, da die Täter mit großer Brutalität vorgehen. Darüber hinaus ist es in dieser Region besonders schwierig, den notwendigen Sicherheitsstandard für Schiffe herzustellen. Das Internationale Schiffsbüro (International Maritime Bureau - IMB) in Kuala Lumpur und die internationalen Reederverbände sind wei-

terhin aktiv, in dieser Hinsicht auf die betroffenen Staaten einzuwirken. Doch sehen sich diese Länder - selbst in Fällen, wo der gute Wille zur Besserung möglicherweise vorhanden ist - offensichtlich außer Stande, die notwendige Sicherheit in ihren Küstengewässern herzustellen.

Die Sicherheitslage der Häfen und Hafenanlagen genannten Länder verschärft sich weiter dadurch, dass diese Staaten bei der Anerkennung der Einhaltung des Internationalen Codes für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen zunehmend Probleme bekommen. Die Vereinigten Staaten haben bereits signalisiert, dass sie die von diesen Ländern ausgestellten Konformitätsbescheinigungen nur dann akzeptieren, wenn die bescheinigten Sicherheitsmaßnahmen nachgewiesenermaßen auch durchgeführt worden sein müssen. Von dieser Ankündigung ist auch die internationale Seeschifffahrt berührt, weil Schiffe, die eine diese Häfen angelaufen haben, sich in den Folgehäfen zeitraubenden Untersuchungen unterziehen müssen.

Gleichwohl sollten „Gefahrenabwehr gegenüber Piraten“ und „Gefahrenabwehr gegenüber Terroristen“, auch wenn sie sich nahe zu stehen scheinen, grundsätzlich einer getrennten Betrachtung unterzogen werden, da die jeweiligen Risiken und Gefahrensituationen sehr unterschiedlich zu bewerten sind.

Einschleicher und schiffbrüchige Flüchtlinge: Weiterhin ungelöste Probleme

Einschleicher, in der Praxis „blinde Passagiere“ genannt, bereiten Schiffsleitungen und Reedereien nach wie vor große Probleme. Die gegenwärtige Situation ist aus Sicht der Reedereien trotz der seit 1997 existierenden Entschließung A.871 (20) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) „Richtlinien für die Zuweisung von Zuständigkeiten für die Lösung von Fällen des Aufgriffs blinder Passagiere“ unbefriedigend, da die in dieser Richtlinie enthaltenen Empfehlungen in der Praxis kaum Anwendung finden und es nur in seltenen Fällen gelingt, die Einschleicher nach ihrer Entdeckung bereits im nächsten Anlaufhafen an Land zu geben. Selbst nachdem die Inhalte dieser Entschließung gemeinsam mit der Resolution FAL.7 (20) vom 10. Januar 2002 in das IMO-Übereinkommen zur Erleichterung des internationalen Seeverkehrs eingearbeitet worden sind, hat sich keine Besserung ergeben, da auch dieses Instrument lediglich empfehlenden Charakter hat. Dabei geht es den Reedereien in erster Linie nicht um die Tragung der bei einer Rückführung der Einschleicher entstehenden Kosten, sondern darum, dass die blinden Passagiere so schnell wie möglich wieder von Bord kommen, da sie nicht nur eine erhebliche zusätzliche Belastung für den allgemeinen Schiffsbetrieb, sondern in Einzelfällen auch eine konkrete Gefahr für die Sicherheit von Schiff und Besatzung darstellen.

Bei allem Verständnis für eine restriktive Einwanderungspolitik der Industriestaaten darf es nicht so sein, dass Reedereien mit der Lösung des Problems allein gelassen werden, zumal sich die Reeder und P&I-Club-Vertreter regelmäßig intensiv darum bemühen, den Rücktransport der Einschleicher in ihre Heimatländer auf ihre Kosten sicherzustellen und zu organisieren. Der Gefahr politisch ungewollter Einwanderungen blinder Passagiere kann bei entsprechender Kooperation zwischen allen Beteiligten wirkungsvoll vorgebeugt werden. Die Umsetzung der IMO-Entschließung A.871 (20) sollte deshalb für alle Mitgliedstaaten der IMO verbindlich werden.

Es ist vorgesehen, dass noch Jahr 2004 ein Gespräch zwischen dem Verband Deutscher Reeder und den betroffenen Bundes- und Länderministerien und -behörden über die gesamte Thematik geführt wird, um Lösungswege für verschiedene denkbare Konstellationen mit Einschleichern an Bord deutscher Schiffe zu erörtern. Da sich bei der Anbordnahme schiffbrüchiger Flüchtlinge ähnliche Probleme ergeben wie mit Einschleichern, soll auch diese Thematik innerhalb dieser Gesprächsrunde behandelt werden.

Schifffahrtsentwicklungen in Europa

Europäische Wettbewerbspolitik: Neue Weichenstellungen in Sicht

Die Europäische Kommission hat das im letzten Jahr begonnene Konsultationsverfahren zur Revision der Schifffahrts-Kartellverordnung 4056/86 fortgesetzt und ihre Vorstellungen in einem Weißbuch veröffentlicht. Darin wird deutlich, dass die Europäische Kommission die bisherige Gruppenfreistellung für Linienschifffahrtskonferenzen nicht fortgesetzt sehen möchte, ebenso wenig die Ausnahme der Kabotage-Verkehre und der Massengutschifffahrt. Die für die Seeschifffahrt geltenden besonderen Verfahrensvorschriften der Verordnung waren bereits im Mai letzten Jahres durch das Inkrafttreten der neuen allgemeinen Kartellverordnung 1/2003 obsolet geworden. Die European Liner Affairs Association (ELAA) hatte im Vorfeld des Weißbuchs das von der Verordnung eingeräumte Recht, Preise absprechen zu dürfen, gegenüber der Europäischen Kommission aufgegeben, sich aber für die weitere Zulässigkeit des Austausches von Marktinformationen zwischen den Konferenzpartnern ausgesprochen. Der Verband Deutscher Reeder hat sich dieser Haltung

ebenso angeschlossen wie der Europäische Reederverband (ECSA). Die Diskussion über die in dem Weißbuch angesprochenen Optionen wird fortgesetzt. Auch der Europäische Rat muss seine Beratungen über die Veränderung der Verordnung noch weiterführen.

Die Europäische Kommission hat im Mai 2004 mit einem Konsultationspapier außerdem eine Revision der Schifffahrts-Konsortialverordnung 823/2000 begonnen. Diese Verordnung ist bis zum 25. April 2005 befristet. Reeder, Verlader und Politik sind sich einig, dass Konsortien weiterhin sinnvoll sind und die Verordnung allenfalls einige Anpassungen erfahren sollte. Verlader und Wettbewerbsbehörden sprachen sich jedoch gegen eine Erhöhung der Schwellenwerte aus, von denen die Zulässigkeit von Konsortien abhängt. Aus der Verladerschaft gibt es darüber hinaus Plädoyers für eine grundlegende Revision der Verordnung, sollte sich das Konferenzwesen nach einer Entscheidung über die Kartellverordnung grundlegend ändern.

EU-Umweltstrafrecht: Verschärfung von Sanktionen

Die im letzten Jahr begonnenen Diskussionen über die Verschärfung der strafrechtlichen Verfolgung von Umweltschäden insbesondere durch die Ausweitung von Geld- und Freiheitsstrafen für Meeresverschmutzungen sind in diesem Jahr intensiv fortgesetzt worden. Der Verkehrsministerrat der Europäischen Union hat eine gemeinsame Position für eine Richtlinie gefunden, die den Anwendungsbereich der Sanktionen festlegen soll. Leider geht der bisherige Vorschlag über den Rahmen hinaus, den das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) für zulässige Einleitungen setzt. So sollen unfallbedingte Verschmutzungen in den Hoheitsgewässern der Mitgliedstaaten verfolgt werden dürfen, obwohl MARPOL dies nur bei vorsätzlicher oder leichtfertiger Verursachung des Unfalls vorsieht. Diesen internationale Standards missachtenden Ansatz teilt das Europäi-

sche Parlament nicht. Der EU-Justizminister hat ferner über einen Rahmenbeschluss zu befinden, in dem der für die Mitgliedstaaten verbindliche Strafrahmen festgelegt werden soll. Der Vorschlag sieht schärfere Geld- oder Freiheitsstrafen vor als in den meisten Mitgliedstaaten bisher üblich. Das deutsche Strafrecht entspricht dem bereits jetzt schon. Die auf den Weg gebrachten EU-Vorgaben für das Umweltstrafrecht sind insbesondere von Spanien und Frankreich nach dem Untergang des Tankers „Prestige“ im November 2002 angestoßen worden. Die Rechtsänderungen lenken davon ab, dass staatliches Missmanagement eine entscheidende Ursache für den Untergang der „Prestige“ gewesen ist und nicht das Verhalten von Kapitän und Besatzung. Eine verschärfte Strafverfolgung der Schiffsbesatzungen führt deshalb in die Irre und diskreditiert den Seemannsberuf.

Häfen und maritime Infrastruktur: Liberalisierung im zweiten Versuch

Nachdem die Europäische Kommission Ende vergangenen Jahres mit ihrem ersten Richtlinienvorschlag einer Liberalisierung des Marktzugangs für Hafendienste am Europäischen Parlament gescheitert war, hat die EU-Verkehrskommissarin ihre Ankündigung wahrgemacht, einen erneuten Anlauf zu nehmen. Anfang Oktober 2004 hat die Europäische Kommission einen neuen Richtlinienvorschlag über den Zugang zum Markt der Hafendienstleistungen unterbreitet. Ziel der Richtlinie ist es, den Wettbewerb in den Häfen zu fördern und den Wettbewerb zwischen den Häfen auf eine einheitliche Basis zu stellen, da dieser Markt bisher durch hohe Komplexität und eine Vielzahl einzelstaatlicher Vorschriften gekennzeichnet ist. Aus dem stärkeren Wettbewerb in den Häfen verspricht sich die Kommission nicht zuletzt Kostenreduzierungen für die Hafennutzer und somit unter anderem eine Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs zur Entlastung des europäischen Fernstraßensystems.

Außer der vorgenommenen Erweiterung auf den Wettbewerb zwischen den Häfen weist der neue Richtlinienentwurf keine gravierenden Veränderungen gegenüber der Endfassung

des Jahres 2003 auf, ist jedoch klarer und verständlicher formuliert.

Zu den betroffenen Dienstleistungen gehören wie bisher das Lotswesen, das Festmachen, die Seeschiffsassistenten mit Schleppern und der Ladungsumschlag. Die Hafendienstleistungen sollen - mit verschiedenen Einschränkungen - grundsätzlich befristet ausgeschrieben werden. Auch die Selbstabfertigung soll künftig genehmigungspflichtig sein, wird allerdings nicht auf das Bordpersonal beschränkt. Beim Lotswesen können die Mitgliedstaaten im Hinblick auf Ausschreibungen und die Erteilung von Genehmigungen nach wie vor besonders strenge Kriterien anwenden, um den Aspekten Sicherheit und Umweltschutz gerecht zu werden.

Ob dem neuen Richtlinienvorschlag mehr Erfolg beschieden sein wird als seinem Vorgänger, bleibt abzuwarten. Aus Richtung der Seehafenbetriebe und der Gewerkschaften hat es bereits wiederum sehr kritische Stimmen gegeben. Gegenwehr dürfte insofern auch wieder aus dem Europäischen Parlament zu erwarten sein, in welchem der erste Versuch gescheitert war.

EU-Schifffahrtsübereinkommen: Indien und China

Bei einem Arbeitstreffen in Delhi im September 2004 haben sich Vertreter der Europäischen Kommission und Indiens auf den allgemeinen Rahmen für ein Schifffahrtsabkommen zwischen der Europäischen Union, den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und Indien verständigt. Sie identifizierten Unterschiede in den Haltungen und beschlossen, die offiziellen Verhandlungen „so bald wie möglich“ aufzunehmen.

Aus indischer Sicht sind vor Allem die uneingeschränkte Beschäftigung indischer Seeleute und anderer maritimer Arbeitskräfte in der Europäischen Union sowie die Beibehaltung des Flaggenvorbehalts für „strategische und staatliche Ladung“ von Interesse. Die europäischen Verhandlungsführer sind besonders um den uneingeschränkten Zugang zu Ladung, die Inländerbehandlung bei der Nutzung von den Seetransport ergänzenden Dienstleistungen und Haus-Haus-Verkehren, die einen Seetransport enthalten, und die Niederlassungsfreiheit bemüht.

Aus deutscher Sicht ist das Schifffahrtsabkommen zu begrüßen, denn das bereits 1966 geschlossene Schifffahrtsabkommen zwischen Deutschland und Indien ist überholt. Die Verhandlungen mit Indien befinden sich noch in einem sehr frühen Stadium. Das Ende der Verhandlungen und, sollte man sich einigen, das Inkrafttreten eines Abkommens ist nicht vorhersehbar.

Das Abkommen zwischen China, den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Union muss von allen Staaten und von China ratifiziert werden, bevor es voraussichtlich in 2005 in Kraft tritt. Deutschland hat das Abkommen in diesem Jahr ratifiziert. Mitte November 2004 finden die europäisch-chinesischen Schifffahrtskonsultationen auf Initiative der Bundesregierung in Hamburg statt, an deren Organisation der Verband Deutscher Reeder direkt beteiligt ist.

Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland

Schifffahrtsförderungs politik: Umsetzung der Absprachen

Die am 26. Mai 2003 auf der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck getroffenen Absprachen über die Erhaltung der Tonnagesteuer, die Umkehrung des Ausflaggingstrends und die Verbesserung der Bedingungen des Betriebs von Schiffen unter deutscher Flagge befinden sich in der Umsetzung.

Die für die Schifffahrt turbulente Steuerpolitik des letzten Jahres ist mit den Beschlüssen des Gesetzgebers im Dezember 2003 zur Ruhe gekommen. Die nach geltendem Recht zulässige Kombination von Verlustzuweisung und Tonnagesteuer ist danach bei Schiffen mit Indienststellung ab 2007 nicht mehr möglich. Bis dahin gilt das bisherige Recht fort, wenn die Schiffe bis Ende 2005 bestellt wurden. Diese Regelung macht die Tonnagesteuer zu einem allein renditeorientierten Instrument und schließt die in den letzten Jahren mit der Finanzverwaltung kontrovers diskutierten praktischen Probleme aus. Die positive Entwicklung der Schifffahrtsmärkte hat dazu geführt, dass in zunehmendem Umfang bereits jetzt ausschließlich die Tonnagesteuer angewendet wird.

Die Bundesregierung und der Gesetzgeber haben die Maßnahmen zur Senkung der Betriebskosten von Schiffen unter deutscher Flagge zügig bis zum Ende letzten Jahres umgesetzt, sodass sie am 1. Januar 2004 in Kraft treten konnten. So wurden die neben der Lohnsteuerkürzung um 40 vom Hundert geleisteten direkten Beihilfen zur Senkung der Lohnnebenkosten anders als in den früheren Jahren bereits zu Jahresbeginn bekannt gegeben. Des Weiteren wurden die Voraussetzungen geschaffen, Schiffe unter deutscher Flagge abweichend von der Grundregel der Schiffsbe-

setzungsverordnung mit Nicht-EU-Seeleuten zu besetzen, wenn deutsche oder europäische Seeleute nicht zur Verfügung stehen. Die verbindlichen Feststellungen der neu eingerichteten Zentralen Heuerstelle der Bundesagentur für Arbeit in Hamburg bestätigten nach kurzer Zeit, dass nur wenige deutsche oder europäische Seeleute auf wenigen Positionen zur Verfügung stehen. Die abweichende Besetzung ist dann mit der zusätzlichen Ausbildung von Nachwuchs verbunden, um dem Defizit zu begegnen, was auch zu dem Anstieg der Zahl neuer Auszubildenden in 2004 beitrug. Die auf deutschflaggen beschäftigten Nicht-EU-Seeleute sind seit Beginn des Jahres von der Sozialversicherungspflicht bis auf die Unfallversicherung ausgenommen. Noch nicht gelöst ist die Beseitigung der Versicherungspflicht in der Seemannskasse. Hier zeichnet sich jedoch eine Lösung ab.

Die auf der Lübecker Dritten Nationalen Maritimen Konferenz bis Ende 2005 zugesagte Rückflaggung von mehr als 100 Schiffen hat begonnen. Noch bestehende administrative Rückflaggungshemmnisse konnten zum Teil ausgeräumt werden. Dabei geht es vor allem darum, die nach den weltweit anerkannten internationalen Standards fahrenden Schiffe zu akzeptieren und zusätzliche deutsche Standards auszuschließen.

Die vollständige Umsetzung aller Lübecker Absprachen bis Ende 2005 ist erforderlich, damit die für den Schifffahrtsstandort Deutschland wesentlichen und bisher außerordentlich günstigen wie erfolgreichen Rahmenbedingungen - wie von der Bundesregierung zugesagt - nach 2006 fortgeführt werden können.

Tonnage- und Investitionsentwicklung: Neubauaufträge sichern weiteres Flottenwachstum

Die dem wirtschaftlichen Einflussbereich deutscher Reedereien zuzuordnende Handelsflotte unter deutscher und unter ausländischen Flaggen bestand zur Jahresmitte 2004 aus 2.490 Schiffen (Einheiten über 100 Bruttoreaumzahl - BRZ) mit insgesamt 37,5 Mio. BRZ. Gegenüber Juli 2003 bedeutet dies eine Zunahme der Schiffszahl um 190 Einheiten und eine Vergrößerung der Tonnage um 6,1 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 Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie am 30. Juni 2004 einschließlich der im Küstenbereich eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe auf 480 Schiffe (Vorjahr: 488 Schiffe) mit 6,21 Mio. BRZ (Vorjahr: 5,85 Mio. BRZ). In dieser Zahl sind 258 Schiffe (Vorjahr: 255 Schiffe) mit 5,89 Mio. BRZ (Vorjahr: 5,31 Mio. BRZ) enthalten, die im Internationalen Seeschiffregister eingetragen sind.

Gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt ergibt sich bei dem Sektor unter deutscher Flagge ein geringes Minus von acht Schiffen bei einem Tonnagezuwachs von 368.000 BRZ. Im ersten Halbjahr konnten die Zugänge zur deutschen Flagge - 14 Rückflaggungen, ein Neubau und ein Ankauf mit zusammen 779.000 BRZ - die Abgänge - 9 Auslandsverkäufe und 14 Ausflaggungen mit zusammen 344.000

BRZ - auch bei der Schiffszahl fast ausgleichen. Für die verbleibenden Monate des Jahres 2004 sowie für das Jahr 2005 wird erwartet, dass mit einer beachtlichen Anzahl von Rück- und Einflaggungen die Zusagen der Reeder anlässlich der Lübecker Nationalen Maritimen Konferenz erfüllt werden.

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 2003 und Mitte 2004 um 202 Schiffe und 4,89 Mio. BRZ auf 1.582 Schiffe mit 22,97 Mio. BRZ angestiegen.

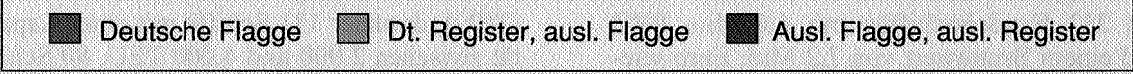
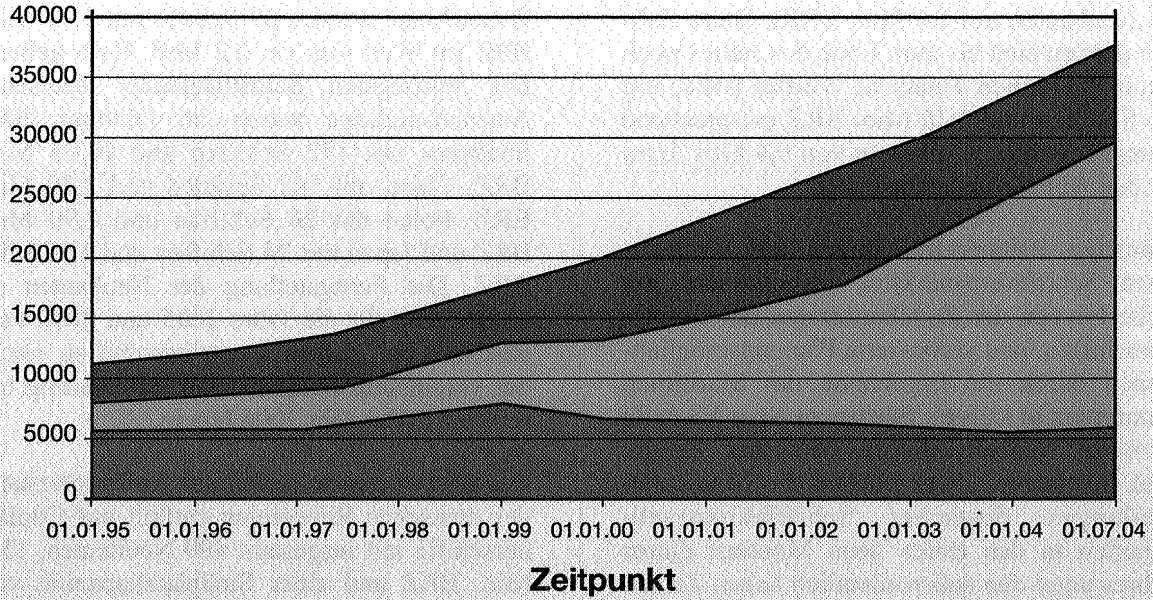
Insgesamt waren in deutschen Seeschiffsregistern am 30. Juni 2004 2.062 Handelsschiffe mit 29,18 Mio. BRZ eingetragen; 610 Schiffe und 15,9 Mio. BRZ mehr als zu Beginn des Jahres 2000. Hier zeigt die vor fünf Jahren eingeführte Tonnagesteuer, die eine Registrierung der Schiffe im Inland voraussetzt, beachtliche positive Resultate.

Der Sektor der Schiffe in ausländischen Registern, die von Deutschland aus bereedert werden, wies im Betrachtungszeitraum ein Minus von 4 Schiffen und ein Plus von 0,83 Mio. BRZ auf und bestand zur Jahresmitte 2004 aus 428 Handelsschiffen mit 8,32 Mio. BRZ.

Die bevorzugten Auslandsflaggen der deutschen Reedereien sind die des Karibikstaates Antigua und Barbuda, Liberias, Großbritanniens und Zyperns. Nach der Anzahl der Schiffe führt Antigua und Barbuda mit 824 Schiffen und 6,2 Mio. BRZ, während die höchste BRZ-Tonnage auf die Flagge Liberias mit 548 Schiffen und 14,3 Mio. BRZ entfällt. Die britische Flagge folgt mit 197 überwiegend in Gibraltar und auf der Insel Man registrierten Schiffen mit 1,9 Mio. BRZ vor Zypern mit 113 Schiffen und 1,7 Mio. BRZ. Die verbleibenden 328 Schiffe verteilen sich auf 23 weitere Flaggen.

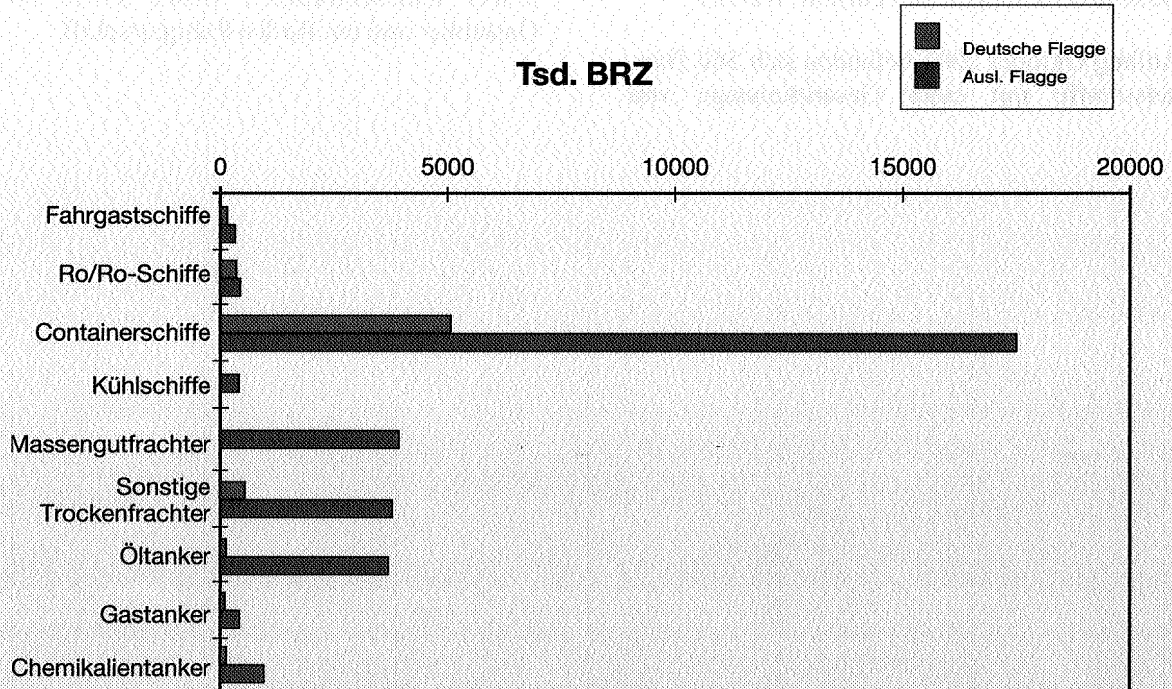
Wachstum der deutschen Handelsflotte nach BRZ-Tonnage

Tsd. BRZ



Schiffstypen der deutschen Handelsflotte

Tsd. BRZ



In den ersten neun Monaten des Jahres 2004 stellten deutsche Reeder 102 Neubauten mit 2,63 Mio. BRZ und 3,54 Mio. tdw in Dienst. Das entspricht einem Investitionsvolumen von ca. 3,0 Mrd. Euro (Januar bis September 2003: 73 Neubauten mit 1,6 Mio. BRZ). Diese Zahlen dürften sich bis zum Ende des Jahres noch deutlich erhöhen. Deutsche Werften waren mit 15 Schiffen und 0,20 Mio. BRZ entsprechend einem Investitionsvolumen von 0,4 Mrd. Euro an den Ablieferungen beteiligt.

Günstige Ratenentwicklungen auf wesentlichen Schifffahrtsmärkten, insbesondere das hohe Niveau der Zeitcharterraten bei Containerschiffen, und verbesserte Planungsmöglichkeiten durch die Ergebnisse der Maritimen Konferenz in Lübeck führten zu einer Vielzahl weiterer Neubauvorhaben deutscher Reeder und Investoren. Zwar blieben die Neubaubestellungen deutscher Schifffahrtsgesellschaften in den ersten neun Monaten dieses Jahres unter den außerordentlich hohen Zahlen des Vorjahreszeitraumes, sie erreichten aber mit 232 Handelsschiffen mit 6,0 Mio. BRZ und einem Bruttowert von 7,2 Mrd. Euro wiederum eine beachtliche Größe. Werften in China mit 80 und Korea mit 59 Bestellungen wurden wegen der vergleichsweise günstigen Baupreise bevorzugt, doch gingen auch 40 Neubaubestellungen an deutsche Werften.

Anfang Oktober 2004 befanden sich 560 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von

17,90 Mio. BRZ oder 22,61 Mio. tdw für deutsche Reedereien in Bau oder Auftrag (Vorjahr 370 Handelsschiffe mit 12,19 Mio. BRZ). Diese Schiffsneubauten haben einen Anschaffungswert von rund 19,1 Mrd. Euro. In Deutschland werden 69 Schiffe mit 1,41 Mio. BRZ im Wert von ca. 2,2 Mrd. Euro gebaut. Die wichtigsten Schiffbauländer deutscher Auslandsaufträge waren im Oktober 2004 Südkorea mit 172 Schiffen und 10,08 Mio. BRZ, China mit 162 Schiffen und 3,20 Mio. BRZ, Polen mit 26 Schiffen und 0,90 Mio. BRZ und Japan mit 24 Schiffen und 1,15 Mio. BRZ. Die Fertigstellung der Neubauten ist vorwiegend für die Jahre 2005 und 2006 vorgesehen, bei großen Containerschiffen reicht der vereinbarte Zeitpunkt der Ablieferung bereits bis in das Jahr 2008 hinein.

Der überwiegende Anteil am Auftragsbestand der deutschen Reedereien entfällt auf Containerschiffe mit insgesamt 409 Neubauten, 15,6 Mio. BRZ und einer Stellplatzkapazität von 1.496.000 Twenty Foot Equivalent Units (TEU), darunter 131 Schiffe mit einer Kapazität zwischen 2.000 und 4.000 TEU, 80 Schiffe zwischen 4.000 und 6.000 TEU und 72 Schiffe mit mehr als 6.000 TEU. Bestellt sind darüber hinaus 72 Stückgutfrachter, 30 Massengutschiffe, 24 Chemikalien-tanker, 16 Produktentanker unterschiedlicher Größe sowie zwei Gastanker und ein Ro/Ro-Fahrgastschiff.

ILO-Seearbeitsübereinkommen: Geplante Ratifizierung

Die Bundesregierung plant, die internationalen Seearbeitsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute (Übereinkommen Nr. 146 von 1976), über die Heimschaffung der Seeleute (Übereinkommen Nr. 166 von 1987), über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe (Übereinkommen Nr. 180 von 1996) und das Protokoll von 1996 zum Übereinkommen Nr. 147 über die Handelsschiffahrt (Mindestnormen) zu ratifizieren. Der Referentenentwurf für das die Ratifikation vorbereitende „Gesetz zur Änderung arbeitsrechtlicher Bestimmungen für Seeleute“ befindet sich in Vorbereitung.

Die genannten Übereinkommen und das Protokoll sind auch Bestandteil des Entwurfes für das künftige Seearbeitsübereinkommen, das zur Zeit bei der ILO verhandelt wird. Die mit dem Gesetz vorbereiteten Ratifikationen der drei Übereinkommen und des Protokolls sollen die Beratungen der Gesamtkonvention unterstützen. Sie sollen zugleich einen Beitrag zur Stärkung des Schifffahrtsstandortes Deutschland leisten.

Die Bestimmungen des Übereinkommens Nr. 180 und des Protokolls zum Übereinkommen Nr. 147 sind bereits Bestandteil des deut-

sehen Seearbeitsrechts. Für die Ratifikation der Übereinkommen Nr. 146 und Nr. 166 sind nur geringfügige Änderungen des geltenden Rechts erforderlich:

Der gesetzliche Mindesturlaub für Seeleute wird auf 30 Kalendertage festgelegt (bisher 24 Werktage von montags bis sonnabends gemäß Bundesurlaubsgesetz). Er liegt damit weiterhin deutlich unter dem Urlaubsanspruch nach dem Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschiffahrt (MTV-See), der auf die weit überwiegende Anzahl der Heuerverhältnisse auf deutschen Schiffen Anwendung findet.

Bei der Heimschaffung wird - entsprechend dem Grundsatz, dass ein Schiff kein Besatzungsmitglied im Ausland zurücklassen soll - festgelegt, dass Seeleute in allen Fällen der Beendigung des Heuerverhältnisses und bei einer Insolvenz des Reeders Anspruch auf Heimschaffung haben. Ausländische Seeleute erhalten Anspruch auf Heimschaffung in ihr Heimatland. Kommt der Reeder seinen Verpflichtungen nicht nach, tritt die Bundesrepublik Deutschland in Vorleistung (deutsche Konsulate in ihrer Eigenschaft als Seemannsämter) und fordert die Auslagen vom Reeder zurück.

Arbeitszeitrecht der Seeleute: Flexibilität für Sonderfälle

Am 1. Januar 2004 ist eine Änderung des Seemannsgesetzes in Kraft getreten, wonach die Tarifvertragsparteien über eine Tariföffnungsklausel die Möglichkeit erhalten haben, unter bestimmten Voraussetzungen flexiblere Vereinbarungen zur Arbeitszeit für Seeleute zu treffen. Diese werden durch die gesetzlichen Mindestruhezeiten begrenzt, die unverändert geblieben sind.

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) und die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) haben von der Gesetzesermächtigung Gebrauch gemacht. Sie haben durch Tarifvertrag vom 23. Juli 2004 die bisherige gesetzliche Höchstarbeitszeit für Zwei-Wachenschiffe dahingehend erweitert, dass nunmehr täglich 13 Stunden zulässig sind und damit ein durchgehender Einsatz des Zwei-Wachendienstes auch bei längeren Seestrecken möglich ist, was bisher bei Reisen über sechs Tage Dauer nicht darstellbar war.

Die Tarifvertragsparteien VDR und ver.di haben darüber hinaus Lockerungen der bisher-

gen Höchstarbeitszeiten auf Schiffen vereinbart, bei denen häufige Hafensfolgen innerhalb eines kurzen Zeitraumes, so insbesondere bei Schiffen in der Linienfahrt Europa/Ostasien, anfallen und es dadurch teilweise zu Überschreitungen der zulässigen Höchstarbeitszeiten kam. Der Freizeitausgleich für die während der Hafensliegezeiten zusätzlich geleisteten Arbeitsstunden hat unverzüglich nach Verlassen des Gebietes mit häufigen Hafensfolgen zu geschehen.

Für Schiffe in der deutschen Inselversorgungs- und Förderschifffahrt haben sich die Tarifvertragsparteien VDR und ver.di auf eine gemeinsame Empfehlung an die betreffenden Reedereien und die örtlichen ver.di-Bezirke verständigt, für das jeweilige spezifizierte Fahrtgebiet - wenn dies für notwendig erachtet wird - Sonderarbeitszeitregelungen in Firmentarifverträgen auf Reedereiebene zu vereinbaren.

Tarifentwicklung: HTV-See 2004

Die Tarifvertragsparteien Verband Deutscher Reeder und Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft ver.di hatten sich am 10. Januar 2003 auf einen neuen Tarifvertrag geeinigt, der im wesentlichen folgendes zum Inhalt hatte: Bei einer Laufzeit des Tarifvertrages von insgesamt 25 Monaten waren die Heuern verteilt auf zwei Jahre in zwei Stufen anzuheben. Am 1. Februar 2003 war die erste Erhöhung mit

2,8 vom Hundert in Kraft getreten (Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt (HTV-See) 2003). Ab 1. Februar 2004 erfolgte die zweite Erhöhung um 2,4 vom Hundert (HTV-See 2004). Dieser neue Heuertarifvertrag ist erstmals zum 31. Januar 2005 mit einer Frist von einem Monat kündbar, was bisher nicht geschehen ist.

Bordpersonal und Arbeitsmarkt: Die Suche nach Inhabern von Befähigungszeugnissen

Am 1. Oktober 2004 (in Klammern jeweils die Zahlen vom 1. Oktober 2003) waren auf Handelsschiffen, die der deutschen Sozialversicherung unterliegen, 11.275 (11.105) Seeleute beschäftigt. Die Anzahl der deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere betrug 4.428 (4.406), die der ausländischen Schiffsoffiziere 701 (689), die der deutschen Schiffsleute 3.414 (3.390) und die der ausländischen Schiffsleute 2.732 (2.620). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat sich damit insgesamt im Vergleich zum Stichtag des Vorjahres ganz leicht erhöht. Der Anteil der deutschen Seeleute ist von 2003 zu 2004 von 70,2 vom Hundert auf 69,6 vom Hundert leicht gefallen. Von den 593 (625) weiblichen Personen, die an Bord beschäftigt sind, fahren vier (4) als Kapitäne, 40 (31) als nautische und technische Führungskräfte, 32 (28) als Fach- oder Hilfskräfte Deck und sowie als Schiffsmechanikerinnen und 28 (34) als Auszubildende, die weit überwiegende Zahl der Arbeitnehmerinnen wird im Wirtschaftsbereich eingesetzt.

Die Zentrale Heuerstelle Hamburg (ZHH) arbeitet seit einem Jahr als zentrale Vermittlungseinrichtung. Durch die Konzentration auf eine Heuervermittlungsstelle ist der Zugang an Bewerbern um über 20 vom Hundert gestiegen, der Bestand um fast 40 vom Hundert. Im gleichen Umfang stieg der Zugang an Stellenangeboten, die zugleich zügiger besetzt werden konnten oder sich anderweitig erledigten. (Bestand minus 10 vom Hundert). Festzustellen ist, dass die Reedereien die ZHH häufiger einschalten als dies bei den regionalen Heuerstellen in der Vergangenheit der Fall war.

Es werden zunehmend mehr Stellenangebote mit dem Hinweis auf die Einflagung aufgegeben. Die Reedereien werben zum Teil mit besonderen Konditionen, die in Bezug auf Heuer oder Urlaub über den HTV-See und MTV-See hinaus gehen, wodurch eine Fluktuation eingesetzt hat. Ungefähr 25 vom Hundert der gemeldeten Inhaber von Befähigungszeugnissen befinden sich in einer festen Anstellung und wollen sich verbessern. Die vom Alter und Berufsbild her guten Bewerber werden

schnell vermittelt oder finden selbstständig neue Anstellungen. Insbesondere durch den Faktor Alter, der bei vielen Stellenangeboten mit höchstens 50 Jahre vorgegeben wird, können viele Stellenangebote nicht bedient werden. Da zur Zeit die Medien verstärkt in Artikeln und Berichten auf die verbesserten Karriereöglichkeiten bei der Seeschiffahrt eingegangen sind, melden sich auch ehemalige Seeleuten bei der Zentralen Heuerstelle Hamburg, die jedoch aufgrund längerer Abwesenheit aus der Seefahrt und den damit verbundenen fehlenden gültigen Zertifikaten und Befähigungszeugnissen nur begrenzt die Arbeitsmarktlage auflockern können. Sie erfüllen zum großen Teil nicht die von den Reedereien gestellten Anforderungen.

Ein Vermittlungshemmnis ist häufig der fehlende Schiffsmechanikerbrief bei den Absolventen, die ein Studium mit integrierten Praxissemestern durchlaufen haben. Auch fehlende Zertifikate, die von manchen Fach(hoch)schulen nicht ausgestellt werden, können zu Problemen führen, wie die Automated Radar Plotting Aid (ARPA)-Bescheinigung, die zwar gemäß dem STCW-Übereinkommen im Befähigungszeugnis eingeschlossen ist, die jedoch von Hafenbehörden in den USA und in anderen Häfen als Einzelnachweis verlangt werden, oder wie Tankergrundlehrgänge, die den Einstieg auch auf diesen Schiffstypen ermöglichen. Zum Teil scheinen Vorbehalte gegen ehemalige Marineangehörige zu bestehen.

Die ZHH hat daher auch Kontakte ins europäische Ausland gesucht, und über dortige Heuerstellen versucht, Bewerber für den deutschen Seearbeitsmarkt zu erhalten. Dieser Weg war erfolgreich, so dass bereits erste Vermittlungen von europäischen Inhabern von Befähigungszeugnissen laufen.

Der für die Ausstellung eines von der Schiffsbesetzungsverordnung abweichenden Schiffsbesetzungszeugnisses notwendige Nachweis der „Verfügbarkeit auf dem inländischen seemännischen Arbeitsmarkt“ per Ausdruck von der Internetseite der Zentralen Heuerstelle

Hamburg weist per 11. Oktober 2004 nur das Vorhandensein von Nautischen Wachoffizieren und Technischen Offizieren mit Befugnis-einschränkungen aus. Dieser Zustand der Nichtverfügbarkeit von unbeschränkten Inhabern von Befähigungszeugnissen ließ sich seit erstem Drittel des Jahres 2004 verfolgen. Die seit kurzem bestehende Situation der Verfügbarkeit von unbeschränkten Nautischen Wachoffizieren lässt sich mit einiger Wahrscheinlichkeit auf die Entlassungen von Schülern und Studenten aus den Fach- und Fachhochschulen Nautik im Sommer 2004 zurückführen. Schiffsmechaniker und wachbefähigte Schiffsleute waren und sind jedoch zu jeder Zeit vorhanden gewesen. Von den per September 2004 erfassten Inhabern von unbeschränkten Befähigungszeugnissen besaßen 53 ein Technisches Befähigungszeugnis mit Diplom, 48 davon standen für den Einsatz zu deutschen Bedingungen zur Verfügung. 81 vom Hundert dieses Personenkreises waren älter als 50 Jahre. Ein Technisches Befähigungszeugnis ohne Diplom besaßen 58 Bewerber, von denen 56 zum Einsatz unter deutschen Bedingungen bereit waren. 69 vom Hundert diesen Personenkreises waren älter als 50 Jahre. Über ein Nautisches Befähigungszeugnis mit Diplom verfügten 103 Bewerber, von denen 95 für einen Einsatz unter deutschen Bedingungen zur Verfügung standen und von denen 75 vom Hundert älter als 50 Jahre waren. Von den Inhabern eines Nautischen Befähigungszeugnisses ohne Diplom waren 105 von insgesamt 115 zu dem Einsatz unter deutschen Bedingungen bereit. Von ihnen waren 64 vom Hundert älter als 50 Jahre.

Eingeschränkte Nautische Befähigungszeugnisse besaßen 29 Bewerber, die alle älter als 50 Jahre waren. Eingeschränkte Technische Befähigungszeugnisse besaßen 95 Bewerber, von denen 83 vom Hundert älter als 50 Jahre waren.

Es besteht eine große Nachfrage nach Vermittlung besonders für einschlägig befahrene Inhaber von Befähigungszeugnissen für Tankschiffe aller Gattungen. Deren Besetzung gestaltet sich schwierig, da nur wenige gemeldet sind, die über die erforderliche Qualifikation und Erfahrung verfügen. Dies scheint aber ein weltweites Problem zu sein, da die Nachfragen

von internationalen Agenturen auch für überwiegend nicht deutsche Reeder kommen.

In erheblicher Anzahl liegen auch Stellenangebote für Landbeschäftigungen für Inhaber von Befähigungszeugnissen vor, von denen allein 24 offene Stellen für Inspektorenposten sind. Der Sog an Land für junge qualifizierte Inhaber von Befähigungszeugnissen kann zur Zeit als sehr hoch bewertet werden. Dies geschieht zum großen Teil in Bereichen, von denen Reedereien direkt profitieren, wie Inspektionen, Stauereien, im Bereich Internationaler Schiffssicherheitsmanagement-Code oder Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen. Doch auch indirekt kann dann von einem Vorteil für Reedereien gesprochen werden, wenn nämlich ebenfalls Dienstleistungsunternehmen wie Versicherungen, See-Berufsgenossenschaft, Klassifikationsgesellschaften und Behörden mit qualifizierten Seeleuten besetzt sind.

Bei geringerer Zahl der arbeitssuchenden Seeleute gegenüber 2003 von ca. 879 betrug die Zahl der Stellenangebote im September ca. 144 und die Zahl der Vermittlungen 57. Der Markt für Schiffsmechaniker ist äußerst schwierig, auf 14 im September 2004 gemeldete Stellen kamen 164 Bewerber. Müssen nach der Schiffsbesetzungsverordnung Schiffsmechaniker gefahren werden, sind diese meist in der Position "Bootsmann" für die ausländische Besatzung zuständig oder sie werden in der Maschine eingesetzt. Ein Arbeitsmarkt für Decksleute/Matrosen ohne Brief besteht fast nicht mehr, nur ganz vereinzelt mit Wachbefähigung in der Kleinen Fahrt.

Es ist zu erwarten, dass der auch in dem Nachweis der Verfügbarkeit dokumentierte Mangel an qualifizierten Inhabern von Befähigungszeugnissen auch in Zukunft die Schiffsbetriebstechnik härter trifft als die Nautik. Betrachtet man die Zahl der in 2003 ausgestellten Befähigungszeugnisse, ergibt sich folgendes: Es wurden 155 Befähigungszeugnisse zum Nautischen Wachoffizier ausgestellt; dies sind nahezu doppelt so viele wie die 83 ausgestellten Befähigungszeugnisse zum Technischen Wachoffizier. Wenn bedacht wird, dass die vorzugsweise mit Technischen Schiffsoffizieren zu besetzenden Inspektorenstellen oder

Posten in Klassifikationsgesellschaften an Land die qualifizierten jungen Inhaber von Technischen Befähigungszeugnissen aus der Seefahrt anziehen, so muss von einem erheblichen zukünftigen Bedarf ausgegangen werden.

Somit ist die Nutzung neuer Wege in der Ausbildung - der schnellen Ausbildung - von jungen Schiffsbetriebstechnikern und -ingenieuren dringend geboten.

Berufsaufklärung und Nachwuchswerbung: Verstärkte Anstrengung

Der Verband Deutscher Reeder (VDR) hat seine Berufsaufklärungsarbeit im Berichtsjahr erheblich verstärkt. Er hat an kommerziellen berufskundlichen Messen in Hamburg, Köln, Berlin, Karlsruhe und Halle gemeinsam mit anderen Verbänden, Unternehmen und Hochschulen teilgenommen. Darüber hinaus war der VDR an einer Aktion der Deutschen Seemannsmission beteiligt, bei der berufskundliche Informationen herausgegeben wurden und Displays des VDR eingesetzt waren, die auf der umfangreichen maritimen Ausstellung der Deutschen Seemannsmission in Einkaufszentren zu sehen waren. Hierbei sind alsdann bis November 2004 zehn Einkaufszentren mit insgesamt 90 Aktionstagen bedient worden.

Wie auch in den vergangenen Jahren wurde die gute und effektive Zusammenarbeit mit den Agenturen für Arbeit fortgesetzt. 25 berufskundliche Ausstellungen von einem bis fünf Tagen Dauer sowie 18 berufskundliche Vortragsveranstaltungen vor Schülern, Eltern und Lehrern in den Berufsinformationszentren der Arbeitsagenturen sind dabei abgehalten worden. Darüber hinaus war der VDR mit seiner Ausstellung auf 19 nichtkommerziellen Berufsbörsen und Ausbildungsmessen präsent. In Verbindung mit dem Auftritt des VDR in den Agenturen für Arbeit wurden gleichzeitig Berufsberater informiert und geschult. Als besonders effektive Schulung der Berufsberater ist eine Veranstaltung in Elsfleth zu werten, in der die Berufsberater des Landes Niedersachsen in einer Tagesveranstaltung über die Karrieremöglichkeiten in der maritimen Wirtschaft informiert wurden. Leider hat die Umstrukturierung der Agentur für Arbeit bislang eine Wiederholung dieser Veranstaltung für

die übrigen Bundesländer verhindert. Die Ausstellungen des VDR waren einer breiten Öffentlichkeit zudem während des 31. Deutschen Seeschifffahrtstages in Lübeck sowie während der Feier anlässlich des 150-jährigen Bestehens der Seefahrtschule Leer zugänglich. Der VDR erhielt von der Stiftung Deutsche Seemannsschule wie schon in den Vorjahren zur Durchführung dieser Informationsveranstaltungen finanzielle Unterstützung.

Der direkte Erfolg der Berufsaufklärung des VDR ist nach Aussagen der Beratungsstelle für Seeschifffahrtsberufe bei der Zentralen Heuerstelle Hamburg anhand der eingehenden Bewerbungen nachzuweisen.

Weitere berufskundliche Informationen werden durch die ständig aktualisierte Internetpräsentation und die daraus entstehenden CD ROM angeboten, die an Ratsuchende verschickt und auf berufskundlichen Veranstaltungen des VDR verteilt wird.

Die Broschüren des VDR „Berufe an Bord“ werden nach ihrer Aktualisierung demnächst neu erscheinen. Wie auch die CD ROM und die bisherigen Broschüren werden diese über die Dokumentationen der Berufsinformationszentren der Agenturen für Arbeit einer breiten Schicht von Ratsuchenden zugänglich sein und, wie bereits die CD ROM, an Interessenten verschickt werden.

Das vom VDR in Zusammenarbeit mit der Beratungsstelle für Schiffahrtsberufe bei der Zentralen Heuerstelle Hamburg organisierte Schiffspraktikum für Schüler spiegelt das Interesse der Jugendlichen an Berufen in der See-

schiffahrt wider. Es hat nach wie vor einen sehr hohen Stellenwert und kann als wichtigstes Instrument in der Gewinnung von seemännischem Nachwuchs gewertet werden. Unternehmen, die nautischen oder technischen Nachwuchs auf jedwede Weise ausbilden, profitieren von dem Schülerpraktikum, denn sie greifen auf motivierte Berufsanfänger zurück, die frühzeitig Einblick an die Aufgabenspektren an Bord erhalten haben. Die Ausbildung dieses ausgewählten Personenkreises minimiert später das Risiko der vorzeitigen Berufsaufgabe für die Auszubildenden jeden Weges, wie auch für die beteiligten Unternehmen und ist ein extrem effektives und für die beteiligten Unternehmer einfaches Mittel der Nachwuchssicherung. Im Berichtsjahr war die Nachfrage nach dem Schülerpraktikum besonders groß. Von den 89 Bewerberinnen und Bewerbern konnten 50 ins Praktikum vermittelt werden, das sind 14 mehr als im Jahre 2003, als 51 Bewerbungen vorlagen. Jedoch konnten im Jahre 2003 70,6 vom Hundert der Schüler in einen Praktikumsplatz vermittelt werden, während es im Jahr 2004 es nur 56,2 vom Hundert waren. 39 Schüler mussten eine Absage erhalten, da keine Plätze an Bord zur Verfügung standen. Erstmals beteiligten sich in diesem Jahr neben den Reedereien auch das Wasser- und Schifffahrtsamt Stralsund sowie

der Lotsenbetriebsverein Emden, jeweils mit sehr positiven Erfahrungen.

Die beteiligten Reedereien berichten zum größten Teil von sehr interessierten Schülerpraktikanten. Die Auswertung der vom VDR durchgeführten Befragung der Schüler zeigt, das 75 vom Hundert sich für eine Karriere in der Seeschiffahrt entscheiden wollen.

Es standen den ausbildungsinteressierten Reedereien auch bei gestiegenem Angebot von Ausbildungsplätzen qualifizierte Bewerber in ausreichender Zahl zur Verfügung. Wegen des Bewerberüberhangs konnten sich die Reedereien die für die Besetzung ihrer Schiffe geeigneten Auszubildenden aussuchen.

Es ist allerdings festzuhalten, dass unter dem Gesichtspunkt des demographischen Knicks, der aus dem Rückgang der Geburten resultiert und sich voraussichtlich ab dem Jahr 2007 zeigen und verstärken wird, der Konkurrenzdruck um qualifizierte Jugendliche zwischen den verschiedenen Industrien und Wirtschaftszweigen zunehmen wird. Die Seeschiffahrt wird daher zu den Wirtschaftszweigen gehören, die verstärkt um diese begehrten Jugendlichen werben müssen, wenn der bisherige Bewerberstandard aufrecht erhalten werden soll.

Ausbildung: Erfolgreiches Jahr

Das Jahr 2004 kann mit Fug und Recht als Jahr der Ausbildung auch in der Seeschiffahrt bezeichnet werden. Mit dem Stand 25. Oktober 2004 haben deutlich mehr junge Leute ihre Karriere in der Seeschiffahrt begonnen als im Jahr 2003 (in Klammern jeweils die Zahlen vom 20. Oktober 2003). Es haben 215 (166) Auszubildende zum Schiffsmechaniker einen Ausbildungsvertrag unterzeichnet und 29 (27) Offiziersassistenten wurde eine Anmusterungsbescheinigung durch die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt (BBS) ausgestellt. Das Bordpraktikum zur Fortbildung zum Schiffsmechaniker absolvierten unter der Trägerschaft des Seemännischen Berufsförderungswerkes im Geschäftsjahr bereits 68 (51) Metall- oder Elektrofacharbeiter oder Matrosen beziehungsweise Motorleute. Erstmals in 2004 lief die Zusammenarbeit im Zuge des Maritime Management Board an, das die Eingliederung von Zeitsoldaten der Deutschen Marine über Praktika auf Handelsschiffen ermöglicht. Ebenfalls unter der Trägerschaft des Seemännischen Berufsförderungswerkes absolvierten bisher 24 Seeleute der Marine ihr Praktikum als Vorstufe auf dem Weg zu einem zivilen Befähigungszeugnis. Die Fachhochschulen meldeten 146 (123) Praxissemesterstudenten, die ihr nautisches Studium mit einem Praxissemester begannen, sowie 5 (4) Praxissemesterstudenten, die diesen Weg für das Studium der Schiffsbetriebstechnik wählten. Die Fachschule Cuxhaven hat wie auch im vergangenen Jahr die Höchstzahl von 28 Schülern auf dem Weg zum Schiffsbetriebstechnischen Assistenten, hier ist die Kapazitätsgrenze für einen Zug erreicht. Somit haben per 25. Oktober 2004 515 junge Leute erstmalig ihren Weg zu einer Karriere in der Seeschiffahrt begonnen. Dies bedeutet eine sehr positiv zu bewertende Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 29 vom Hundert.

Die Anzahlen der Praxissemesterstudenten werden sich erwartungsgemäß nicht mehr signifikant ändern, da das Semester begonnen hat. Eine Steigerung bei den Auszubildenden zum Schiffsmechaniker kann jedoch unter dem Gesichtspunkt der neuen Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung noch erwartet

werden, da diese Ausbildung - wie auch die Ausbildung zum Offiziersassistenten - jederzeit begonnen werden kann. Die während der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck angestrebte Verdoppelung der Ausbildungszahlen kann damit noch erreicht werden.

Seit dem 13. August 2004 ist die Änderungsverordnung der Schiffsmechaniker-Ausbildungsverordnung in Kraft. Diese lässt erstmalig die Ausbildung von Schiffsmechanikern unter Drittlandflagge zu. Wie auch unter der bisherigen Ausbildungsverordnung gefordert, müssen die Schiffe, auf denen die Ausbildung stattfinden soll, von der Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt anerkannt sein. Die Kriterien für diese Anerkennung sind in der geänderten Verordnung konkretisiert worden:

- der Sitz des ausbildenden Unternehmens ist in Deutschland;
- auf das Ausbildungsverhältnis wird deutsches Recht angewendet;
- der Flaggenstaat hat die Richtlinien von IMO und ILO anerkannt;
- den Auszubildenden wird in Bezug auf Arbeits-, Sozial- und Jugendschutzrecht ein gleichwertiger Schutz wie in der Europäischen Union gewährt;
- der Flaggenstaat stimmt der Ausbildung schriftlich zu;
- das Schiff ist von einer der fünf in Deutschland anerkannten Klassifikationsgesellschaften klassifiziert (GL, DNV, BV, LR, ABS);
- an Bord des Schiffes sind mindestens zwei deutschsprachige Ausbilder vorhanden, die ausdrücklich mit der Ausbildung beauftragt wurden.

Die Zahl der ausgestellten Befähigungszeugnisse zeigt ein in Richtung der Nautik geneigtes Bild. Dieses spiegelt sich auch in den von der BBS erfassten Berufswünschen der jungen Schiffsmechaniker wider. Das Ziel Nautischer

Schiffsoffizier äußerten 43 vom Hundert, das Ziel technischer Schiffsoffizier 29 vom Hundert der Abschlussprüflinge. 8 vom Hundert strebten dem Schiffsbetriebsoffizier an. Der Rest wünscht zunächst als Schiffsmechaniker zu fahren oder wechselt den Beruf. Somit ist zu erwarten, dass sich der Bedarf an Inhabern von Technischen Befähigungszeugnissen mehr verstärkt.

Ein Weg, in relativ kurzer Zeit qualifizierte und handwerklich versierte Technische Schiffsoffiziere auszubilden, besteht in der

Weiterqualifikation von Facharbeitern in einem Metall- oder Elektroberuf. Diese benötigen eine Fahrtzeit im Maschinendienst von zwölf Monaten, um zum Erwerb des Technischen Befähigungszeugnisses zugelassen zu werden. Bewerber um diese Stellen im Maschinendienst haben es sehr schwer, einen Platz zu finden, so dass dieser Weg kaum genutzt wird. Es ist angeraten, dass die Reedereien angesichts der Knappheit insbesondere der technischen Schiffsoffiziere hier ihr bisheriges Verhalten verändern.

Schiffsbesetzung: Flexibilisierung

Zum 1. Januar 2004 ist eine Flexibilisierung der Schiffsbesetzungsverordnung in Kraft getreten, die es ermöglicht, Seeleute aus Nicht-EU-Staaten in den nach der bisherigen Rechtslage deutschen oder europäischen Seeleuten vorbehaltenen Positionen dann einzusetzen, wenn Deutsche oder Europäer aus Ländern der Europäischen Union am Arbeitsmarkt nicht verfügbar sind. Die Öffnung der Schiffsbesetzungsverordnung ist an zusätzliche Ausbildungsbemühungen der Reedereien geknüpft. Die Prüfung der Verfügbarkeit von Seeleuten auf dem einheimischen Arbeitsmarkt und die Zunahme von Ausbildungsplätzen erfolgt nach Lage des Gesamtarbeits- und Ausbildungsmarktes.

Mit der Flexibilisierung der Schiffsbesetzung hat der Ordnungsgeber auf den angespannten Arbeitsmarkt insbesondere bei Schiffsoffizieren reagiert. Hierdurch soll erreicht werden, dass die Besetzung von Schiffen unter deutscher Flagge sowie die Besetzung von Schiffen, die auf Grundlage der Beschlüsse der Lübecker Nationalen Maritimen Konferenz unter die deutsche Flagge zurückkehren oder unter deutscher Flagge in Dienst gestellt werden, mit dem erforderlichen Offizierspersonal durchführbar ist.

Rentenversicherung der Seeleute: Neue Zuständigkeit

Die Seekasse (Rentenversicherungsträger für Seeleute) wird ab dem 1. Oktober 2005 ihre Eigenständigkeit verlieren und als Teil des neuen Rentenversicherungsträgers „Deutsche Rentenversicherung Knappschaft/Bahn/See“ mit Sitz in Bochum weitergeführt werden. Der neue Rentenversicherungsträger wird dann für die Renten der in der Seeschiffahrt Beschäf-

tigten zuständig sein. Bei den Fusionsverhandlungen konnte jedoch erfreulicherweise der Erhalt des Standortes Hamburg erreicht werden. Damit bleibt für Reedereien und Seeleute bei Fragen der Rentenversicherung ein in Seeschiffahrtsangelegenheiten versierter Ansprechpartner in ihrer Nähe erhalten.

Neues Verkehrsleistungsgesetz: Bedarfsdeckung bei Notsituationen

Der Bundestag hat am 23. Juli 2004 ein neues Gesetz zur Sicherung von Verkehrsleistungen (Verkehrsleistungsgesetz - VerKLG) beschlossen. Zweck dieses Gesetzes ist die Sicherung ausreichender Verkehrsleistungen:

- bei einer Naturkatastrophe oder einem besonders schweren Unglücksfall,
- bei wirtschaftlichen Krisenlagen, durch welche die Versorgung mit Gütern des lebenswichtigen Bedarfs gestört wird,
- zur Unterstützung der Streitkräfte bei Einsätzen aufgrund internationaler Vereinbarungen oder im Rahmen der Zusammenarbeit mit den Vereinten Nationen sowie
- im Rahmen der Notfallbewältigung aufgrund internationaler Vereinbarungen.

Dies gilt in den Fällen, in denen der Bedarf für diese Verkehrsleistungen auf andere Weise nicht, nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßigen Mitteln gedeckt werden kann. Das

Gesetz ermöglicht in den genannten Notsituationen die Anforderung von Verkehrsleistungen und der Überlassung von Verkehrsmitteln aufgrund eines Beschlusses der Bundesregierung.

Zu Leistungen nach dem Gesetz können gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 2 VerKLG unter anderem Reeder oder Ausrüster von Seeschiffen, die berechtigt sind, die Bundesflagge zu führen, herangezogen werden. Die Entschädigung für Verkehrsleistungen erfolgt gemäß § 9 VerKLG in entsprechender Anwendung der Bestimmungen des Bundesleistungsgesetzes vom 7. Dezember 1956.

Mit Inkrafttreten des neuen Verkehrsleistungsgesetzes ist zugleich § 10 des Seeaufgabengesetzes und die darauf beruhende Verordnung über die Beförderungsleistungen durch Seeschiffe in wirtschaftlichen Krisenlagen vom 29. Mai 1974 aufgehoben worden. Deren Regelungsinhalte sind durch das neue Gesetz mit abgedeckt.

Seelotswesen: Regionale Lotsgeldkommissionen nehmen Arbeit auf

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes hat im Sommer 2004 die bereits im Jahre 2001 beschlossenen regionalen Lotsgeldkommissionen eingesetzt. Dagegen konnte die ab 1. Januar 2004 in Aussicht gestellte Absenkung der Lotsgeldtabellen um durchschnittlich ca. 4,5 vom Hundert bisher nicht verwirklicht werden. Im Gegenteil, auf vielen Revieren droht demnächst sogar eine Anhebung der Lotsgelder, nachdem die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung in den zurückliegenden drei Jahren den Seelotsen weit über den durchschnittlichen Lohntarifabschlüssen im Bundesgebiet liegende Einkommensanhebungen zugestanden hatte.

Vor diesem Hintergrund gestaltet sich die Aufnahme der Arbeit in den regionalen Lotsgeldkommissionen äußerst schwierig, da nur wenig Spielraum bleibt, um vom Standard abweichende Tarifregelungen zu vereinbaren. Es ist nicht erkennbar, dass die mit der Einset-

zung der regionalen Arbeitskreise angestrebte Flexibilisierung der Tariflandschaft erreicht wird. Für die Vertreter der Wirtschaft geht es nicht nur um die Akzeptanz als vollberechtigte Mitglieder in den Arbeitsgruppen, sondern auch um eine Erweiterung der Aufgabenstellung auf weitere Themen des Lotswesens.

Auch in anderen Bereichen bewegen sich die angestrebten Reformen im Lotswesen nur mit minimalen Schritten. In dem kürzlich neu vorgelegten Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission zur Liberalisierung der Hafendienste, bei dem ein erneuter Versuch unternommen wird, auch in den Seehäfen der Europäischen Union die üblichen Wettbewerbsbedingungen zu schaffen, wird das Lotswesen zwar nach wie vor erwähnt, doch lassen die Formulierungen den einzelnen Mitgliedstaaten ausreichend Spielraum, um bestehende monopolistische Strukturen beim Lotswesen weiter beizubehalten.

Verkehrsverlagerung auf den Seeweg: Unterschiedliche Erfahrung

Das Short Sea Shipping Promotion Center (SPC) hat die ersten drei Jahre seiner Tätigkeit mit Erfolg abgeschlossen. Die Kontakte zu Industrie, Handel und Speditionswirtschaft werden ständig intensiviert. Durch eine Vernetzung aller nationalen SPCs wird der verladenden Wirtschaft ein flächendeckendes Netz von Verkehrsverbindungen auf europäischen Wasserstraßen verfügbar gemacht. Wie die Zahl der Besuche auf der SPC-Website im Internet zeigt, nimmt das Interesse an dieser Thematik ständig zu.

Aufgrund dieser positiven Entwicklungen ist anlässlich der Mitgliederversammlung im April 2004 beschlossen worden, das SPC für mindestens drei weitere Jahre in seiner bestehenden Form zu erhalten. Mit Jahresbeginn 2005 wird eine namhafte internationale Spedition dem SPC als Mitglied beitreten. Davon erhoffen sich die Trägerorganisationen des SPC einen weiteren Schub in Richtung einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Seeweg und die Binnenwasserstraßen.

Umstritten bleibt weiterhin der Vorschlag einer Richtlinie des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Standardisierung palettenbreiter intermodaler Ladeeinheiten. Der seitens der Europäischen Kommission vorgelegte Richtlinienentwurf, der sich trotz einiger vorgenommener Nachbesserungen noch immer an den maximal zulässigen Abmessungen des Straßengüterverkehrs orientiert, stößt in dieser Form auf eine breite Ablehnung. Normungsvorschläge müssen die aktuellen Gegebenheiten an Bord von Zellen-Containerschiffen berücksichtigen, wenn sie in der Praxis Akzeptanz finden sollen.

Als weitgehender Fehlschlag hat sich bisher die im vergangenen Jahr verabschiedete Verordnung über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems

(Programm „Marco Polo“) erwiesen. Gefördert werden sollen innovative Aktionen, die zu einer messbaren substantiellen Verkehrsverlagerung von der Straße auf den Kurzstecken-seeverkehr, die Binnenschifffahrt oder eine Kombination von Verkehrsträgern (einschließlich Schiene) führen, bei der die Straßenabschnitte möglichst kurz sind. Grundsätzlich sollen diese Aktionen in den relevanten Märkten weder zwischen den Verkehrsträgern noch innerhalb eines einzelnen Verkehrsträgers Wettbewerbsverzerrungen hervorrufen. Die Erfahrungen mit der ersten Ausschreibung und Vergabe von Marco Polo-Finanzhilfen zeigen, dass an die Einhaltung der festgelegten Kriterien keine großen Anforderungen gestellt zu werden scheinen. Innovative Inhalte der geförderten Projekte sind so gut wie nicht erkennbar und dem Aspekt Wettbewerbsverzerrung wird offensichtlich nur wenig Bedeutung beigemessen. Überwiegend dürften die sogenannten Anschubfinanzierungen durch Mitnahmeeffekte gekennzeichnet sein. Mit derartigen Vergabepraktiken werden Sinn und Zweck des Marco Polo-Programms in Frage gestellt.

Auch der weitere Ausbau transeuropäischer Verkehrsnetze (Trans-European Networks - TEN) wird vor diesem Hintergrund mittlerweile kritisch betrachtet. Zwar werden auch Seestrecken - unter Einbindung der Häfen - als förderungsfähige Verkehrsinfrastruktur im Rahmen von TEN-Projekten angesehen, jedoch blieben bisher wesentliche Fragen unbeantwortet: Welche Seeverbindungen und Häfen sollen erfasst werden und welche Kriterien lassen ein Projekt förderungsfähig erscheinen? Insofern ist nach wie vor unklar, welche Art von Projekten sich hinter dem Schlagwort „Motorways of the Sea“ - in deutscher Sprache „Meersautobahnen“ - verbirgt. Im übrigen dürfte auch hier die Problematik einer potentiellen Wettbewerbsverzerrung zwischen unterschiedlichen Transportsystemen eine bedeutende Rolle spielen.

Kaufmännische Ausbildung: Neue Ausbildungsverordnung

Mit Wirkung vom 1. August 2004 ist die novellierte Verordnung über die Berufsausbildung zum Schifffahrtskaufmann/zur Schifffahrtskauffrau vom 22. Juli 2004 in Kraft getreten. Sie gilt für Ausbildungsverhältnisse, die ab August 2004 begonnen haben. Für Ausbildungsverhältnisse, die zu einem früheren Zeitpunkt begonnen wurden, gilt bis zur Beendigung der Ausbildung weiterhin die bisherige Verordnung vom 14. Dezember 1979.

Ziel der Neuordnung war es, das Berufsbild Schifffahrtskaufmann/Schifffahrtskauffrau an neuere Entwicklungen anzupassen und die Attraktivität dieses Berufes als Alternative zu einem Studium zu erhalten. Gleichzeitig sollte mit der Neuordnung des Berufsbildes dokumentiert werden, dass die Beibehaltung eines eigenständigen kaufmännischen Ausbildungsberufes für die Seeverkehrswirtschaft zwingend notwendig ist und eine Verknüpfung mit anderen Berufen der Transportwirtschaft nicht in Betracht kommt. Ebenso war zu bestätigen, dass die bewährte Aufteilung in die Fachrichtungen „Linienfahrt“ und „Trampfahrt“ den Anforderungen der betrieblichen Ausbildungspraxis entspricht. Diese Zielsetzungen sind mit der Neuordnung des Berufsbildes realisiert worden.

Gleichzeitig waren jedoch auch weniger praxisnahe Inhalte zu akzeptieren, wie die Aufnahme umfangreicher Standard-Berufsbildpositionen in den Ausbildungsrahmenplan für die betriebliche Ausbildung sowie die formale zeitliche Gliederung des Ausbildungsrahmenplanes nach der sogenannten „Zeitraahmenmethode“.

Neuerungen im Ausbildungsrahmenplan sind höhere Anforderungen hinsichtlich der engli-

sehen Sprache, die Aufnahme logistischer Ausbildungsinhalte, eine Verstärkung des Lernfeldes „Marketing“ sowie die Erweiterung des Lernfeldes „Kaufmännische Steuerung und Kontrolle“. Darüber hinaus werden Inhalte der Zwischenprüfung sowie die Neustrukturierung der Abschlussprüfung in Lernbereiche präzisiert. Die Abschlussprüfung ist jetzt ausdrücklich fachrichtungsspezifisch ausgerichtet.

Künftig werden neue Anforderungen auch an die Berufsschulen gestellt. Der Rahmenlehrplan für die schulische Ausbildung wurde völlig neu gegliedert und enthält sogenannte Lernfelder. Während der Berufsschulunterricht bisher in verschiedene Fächer gegliedert war, stehen nach dem neuen Lernfeldkonzept nur noch wenige komplexe, fächerübergreifende Aufgabenstellungen im Vordergrund. Da die Schifffahrtsunternehmen an einer standortnahen Schulangebot interessiert sind, hoffen die Ausbildungsbetriebe, dass alle bisher bestehenden Schulstandorte die Anforderungen des lernfeldorientierten Unterrichtes erfüllen können. Die Schulstandorte können andererseits aber auch nur dann langfristig erhalten bleiben, wenn die nötige Zahl von Auszubildenden zur Verfügung steht, um pro Jahrgang mindestens eine Klasse zu füllen. Die Betriebe der Regionen sind daher aufgerufen, ihre Ausbildungsaktivitäten zu stärken und die verfügbaren Ausbildungskapazitäten auszuschöpfen.

Die Arbeiten an einer Neuauflage des Lernbuches für Auszubildende „Güterverkehr über See“ sind weiter fortgeschritten. Erste Texte liegen vor. Der Redaktionsausschuss strebt eine Veröffentlichung des Lernbuches zum Jahreswechsel 2005/2006 an.

Abkürzungsverzeichnis

ARPA	Automated Radar Plotting Aid
ASEAN	Association of South-East Asian Nations
BBS	Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BRZ	Bruttoraumzahl
CIRR	Commercial Interest Reference Rate
CSC	International Convention for Safe Containers - Internationales Übereinkommen über sichere Container
DSC	Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes & Containers
ECSA	European Community Shipowners' Associations
EG	Europäische Gemeinschaften
ELAA	European Liner Affairs Association
EU	Europäische Union
GATS	General Agreement on Trades and Services
HTV-See	Heuertarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt
ICS	International Chamber of Shipping
ILO	International Labour Organization - Internationale Arbeitsorganisation
IMB	International Maritime Bureau - Internationale Schifffahrtsbüro
IMF	International Monetary Fund - Internationaler Währungsfonds
IMO	International Maritime Organization - Internationale Seeschifffahrtsorganisation
ISF	International Shipping Federation
ISM Code	International Safety Management Code - Internationaler Sicherheitsmanagement Code
ISO	International Organization for Standardization - Internationale Standardisierungs Organisation
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code - Internationaler Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen
LNG	Liquefied Natural Gas
LPG	Liquefied Petroleum Gas
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - Internationales Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresver- schmutzung durch Schiffe
MERCOSUR	Mercado Común del Cono Sur
Mio.	Millionen
MTV-See	Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt
OECD	Organisation for Economic Co-Operation and Development - Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
P&I-Club	Protection and Indemnity-Club (Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit)
Ro/Ro-Schiff	Roll-on/Roll-off-Schiff
SOLAS	International Convention on Safety of Life at Sea - Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
SPC	Short Sea Shipping Promotion Center
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watch- keeping for Seafarers - Internationales Übereinkommen über Normen für die Ausbildung, die Erteilung von Befähigungszeugnissen und den Wachdienst von Seeleuten
tdw	tonnage deadweight/tons deadweight
TEN	Trans-European Networks
TEU	Twenty Foot Equivalent Unit
VDR	Verband Deutscher Reeder
ver.di	Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft
VerkLG	Verkehrsleistungsgesetz
VLGC	Very Large Gas Carrier
WTO	World Trade Organization - Welthandelsorganisation
ZHH	Zentrale Heuerstelle Hamburg

Herausgeber
Verband Deutscher Reeder
Esplanade 6
20354 Hamburg
Postfach 30 55 80
20317 Hamburg
Telefon: 0 40-35 09 7-0
Telefax: 0 40-35 09 7-211
www.reederverband.de
vdr@reederverband.de

ISSN 0949 - 7005

Weitere statistische Angaben zur
deutschen und internationalen Schifffahrt finden sich in den
„Daten der deutschen Seeschifffahrt“.
Die nächste Ausgabe erscheint im Frühjahr 2005.