# Verband Deutscher Reeder

**Seeschifffahrt 2005**

Bericht des Präsidiums
anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung
in Hamburg am 1. Dezember 2005

# Inhaltsverzeichnis


Das Schifffahrtsjahr 2005
- Überblick: Weiter hohes Niveau 5

Seeschifffahrt im globalen Umfeld
- Welthandelsflotte: Tanker und Containerschiffe vergrößern Flottenanteil 6
- Weltschiffbau: Auftragsbestand auf neuem Höchststand 8
- Entwicklungen auf Schifffahrtsmärkten 10

Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik
- Welthandelsorganisation: Kaum Bewegung 16
- OECD-Seeverkehrsausschuss: Keine Zukunft 16
- Internationale Schiffbaupolitik: Kein Konsens über Schiffbauhilfen 17
- Zwischenstaatliche Beziehungen Deutschlands: Neue Vereinbarungen 18

Internationale Schifffahrtsentwicklungen
- Terrorismusbekämpfung: Neues Übereinkommen 19
- Gefahrenabwehr in der Transportkette: Wildwuchs der Regularien 20
- Erhöhte Entschädigung für Ölverschmutzung: Keine Revision 21
- ILO: Neue Mindestheuern 22
- Bewaffnete Überfälle auf Schiffe: Rückläufige Meldungen 22
- Einschleicher/Schiffbrüchige Flüchtlinge: Problemlösungen in Sicht 23

Schifffahrtsentwicklungen in Europa
- Konsultation: Drittes Maritimes Sicherheitspaket 24
- Europäische Wettbewerbspolitik: Konferenzen gehen zu Ende 25
- Europäische Union: Beitritt zur Internationalen Seeschifffahrts-Organisation? 26
- Zoll und Sicherheit: Neue EU-Verordnung 27
- EU-Umweltstrafrecht: Verschärfung von Sanktionen 27
- Meerespolitik: EU-Grünbuch 28
- Häfeninfrastruktur: Liberalisierungsversuch erneut vor dem Scheitern 29

Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland
- Schifffahrts- und Steuerpolitik: Absprachen eingehalten - Kontinuität gefordert 30
- Tonnage- und Investitionsentwicklung: Hoher Auftragsbestand sichert weiteres Flottenwachstum 31
- Verladende Wirtschaft: Gute Beziehungen 34
- Seemannsgesetz: Anpassung an internationale Übereinkommen 34
- Tarifentwicklung: HTV-See 2005 34
- Fusion: Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See 35
- Sozialwahlen: Neue Zusammensetzung der Selbstverwaltungsgremien 35
- Bordpersonal und Arbeitsmarkt: Offiziere gesucht 36
- Berufsaufklärung: Gestiegenes Interesse an den Karrieren an Bord 38
- Seefahrtsausbildung: Über 50 Prozent mehr Neueinsteiger 39
- Kaufmännische Ausbildung: Zahl der Auszubildenden auf hohem Niveau 40
- Seelotswesen: Lotsgelder und Lotsabgaben steigen 41
- Verkehrsverlagerung auf den Seeweg: Mühsam aber erfolgreich 42

Abkürzungsverzeichnis 43

# Das Schifffahrtsjahr 2005

## Überblick: Weiter hohes Niveau

Die 2003 auf der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck definierte Schifffahrtspolitik zur umfassenden Stärkung des deutschen Schifffahrtstandorts hat Erfolg. Die deutsche Handelsflotte wächst weiter. Die Bundesregierung hat der Tonnagesteuer hat eine Bestandsgarantie gegeben und die Lohnnebenkosten auf Schiffen unter deutscher Flagge gesenkt. Die deutschen Reeder haben daraufhin die bis Ende 2005 zugesagte Zahl von Schiffen unter die deutsche Flagge gebracht. Ausbildung und Beschäftigung am deutschen Standort haben in 2005 weiter zugenommen. Der nach der Bundestagswahl vom 18. September 2005 neu konstituierte Bundestag und die neue Bundesregierung können daher ihre Schifffahrtspolitik der nächsten Jahre auf einer soliden Grundlage aufbauen.

Das Weltwirtschaftswachstum hat sich 2005 abgeschwächt. Auch die Wachstumsrate des Welthandels ist zurückgegangen. Nach wie vor wächst jedoch das Volumen des Containerverkehrs überproportional, vor allem infolge der Entwicklung in China und Indien.

Das Transportvolumen der Linienschifffahrt hat sich in 2005 in allen Fahrtgebieten bis auf wenige Ausnahmen erhöht. Das Ratenniveau der Linienschifffahrt ist in 2005 gestiegen. Wie in den Vorjahren dämpfen die höheren Zeitcharterraten, die Unpaarigkeit vieler Verkehre, die Kursentwicklung des Dollars und die gestiegenen Bunkerkosten diesen Anstieg.

Die für den deutschen Schifffahrtstandort besonders wichtigen Zeitcharterraten sind in der ersten Jahreshälfte 2005 auf einen historischen Höchststand gestiegen. Inzwischen haben sie sich jedoch leicht abgeschwächt. Sie liegen bei kürzeren Charterperioden noch immer auf einem hohen Niveau.

Die Prognosen für 2006 gehen davon aus, dass Welthandel und Transportvolumen in der diesjährigen Größenordnung weiter steigen werden. Das unverändert hohe Auftragsvolumen und die Zunahme der Neubauablieferungen lässt jedoch eine Abschwächung der Charterraten auf ein im Vergleich zu den Vorjahren noch immer hohes Niveau erwarten.

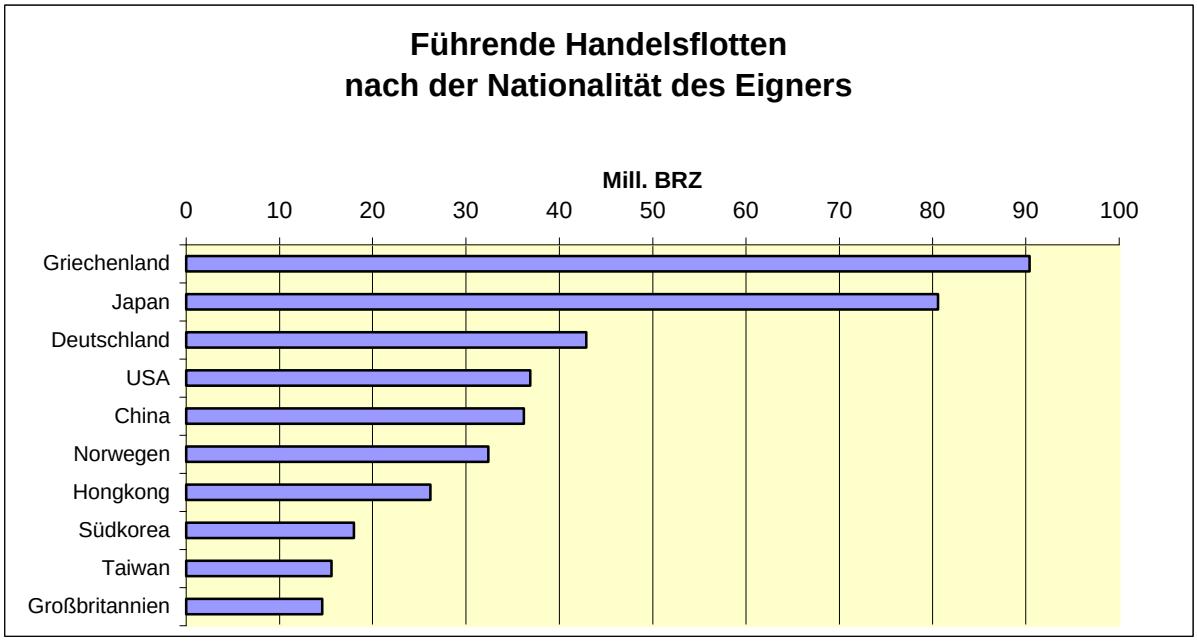
# Welthandelsflotte: Tanker und Containerschiffe vergrößern Flottenanteil

Die Welthandelstonnage ist von Mitte 2004 bis Mitte 2005 um 6,2 Prozent gewachsen. Nach Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen, besteht die Welthandelstonnage derzeit aus 916,9 Mio. tons deadweight (tdw). In dem Zeitraum sind weltweit Schiffsneubauten mit einer Gesamttragfähigkeit von 67,3 Mio. tdw in Fahrt gekommen (Vorjahreszeitraum: 55,4 Mio. tdw). Zugleich wurden Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 13,8 Mio. tdw abgewrackt.

Die Öltankertonnage wurde gegenüber Mitte 2004 um 18,8 Mio. tdw vergrößert. Sie hält mit 38,6 (Vorjahr 37,8) Prozent den größten Anteil an der in Tragfähigkeit gemessenen Welthandelstonnage. Um 24,2 Mio. tdw zugenommen hat die in der trockenen Massengutfahrt eingesetzte Tonnage. Zusammen mit der um 3,7 Mio. tdw reduzierten Flotte der Erz-/Ölfrachter beträgt ihr Anteil nahezu unverändert 36,1 Prozent. Eine Zunahme um 11,4 Mio. tdw entsprechend 12,2 Prozent verzeichnete die Tonnage der Containerschiffe. Sie erhöhte damit ihren Flottenanteil auf 11,5 (Vorjahr 10,9) Prozent. 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 11,0 Prozent auf 10,5 Prozent 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 40 Prozent einnimmt, beträgt die entsprechende Zahl bei den Containerschiffen nur 21 Prozent. Auf den gleichen günstigen Anteil kommt die Öltankertonnage, die vor fünf Jahren noch einen Anteil älterer Schiffe von 45 Prozent aufwies.

Unverändert ist die Reihenfolge der drei führenden Flaggen. Bemerkenswert ist der Anstieg der deutschen Flagge, die ihren Anteil um mehr als 60% ausweiten konnte. Panama bleibt mit einem Anteil an der Welthandelsflotte (in tdw) von 22,0 (Vorjahr: 21,8) Prozent an erster Position vor Liberia mit unverändert 9,6 Prozent. An dritter Stelle folgt die griechische Flagge mit einem Tonnageanteil von 5,8 (Vorjahr: 6,4) Prozent. Hongkong (5,3 Prozent), die Bahamas mit 5,2 Prozent, Singapur mit 4,9 Prozent und die Marshallinseln mit 4,8 Prozent nehmen die nächsten Positionen ein. Die deutsche Flagge hat nach dieser an der Flaggenführung und Tragfähigkeit der Schiffe ausgerichteten Statistik ihren Anteil von 0,8 auf 1,3 Prozent der Welthandelsflotte vergrößert und sich damit um zehn Stellen auf die 16. Position verbessert.

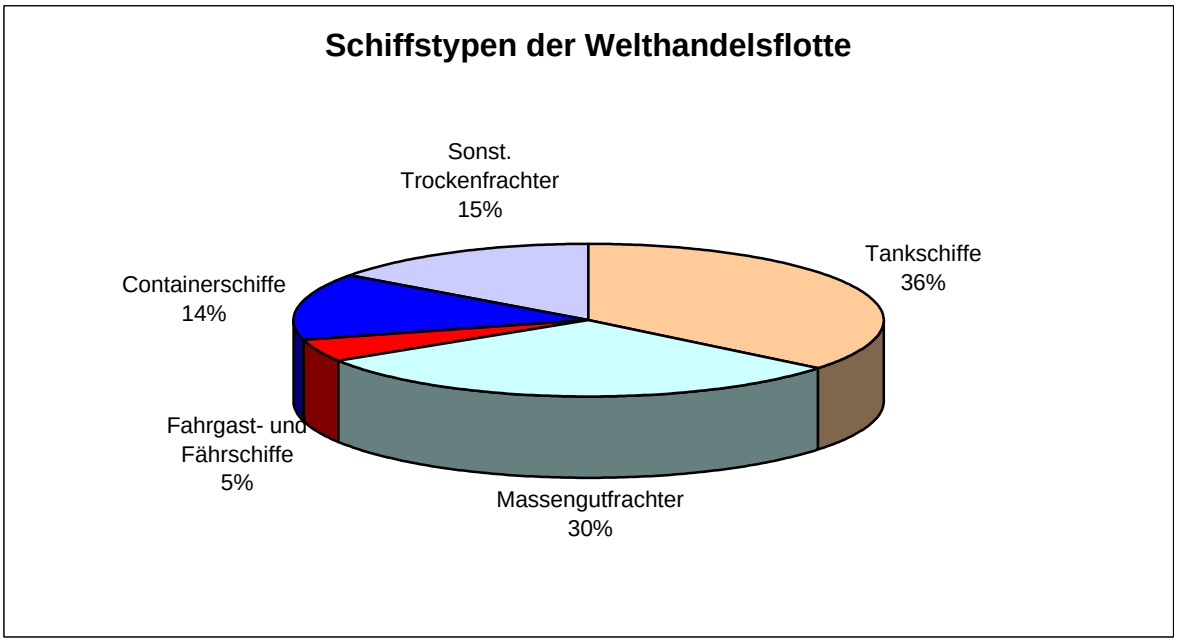
Unter den zehn führenden Flaggen der Welthandelsflotte befinden sich sechs Staaten mit sogenannten „offenen“ Schiffsregistern. Mehr als die Hälfte (52,5 Prozent) der gesamten Welthandelstonnage ist in offenen Registern eingetragen. Diese Schiffe nutzen die dort gebotenen flexiblen Schiffsbesetzungs- und Heuerregelungen und die entsprechenden Betriebskostenvorteile. Teilweise

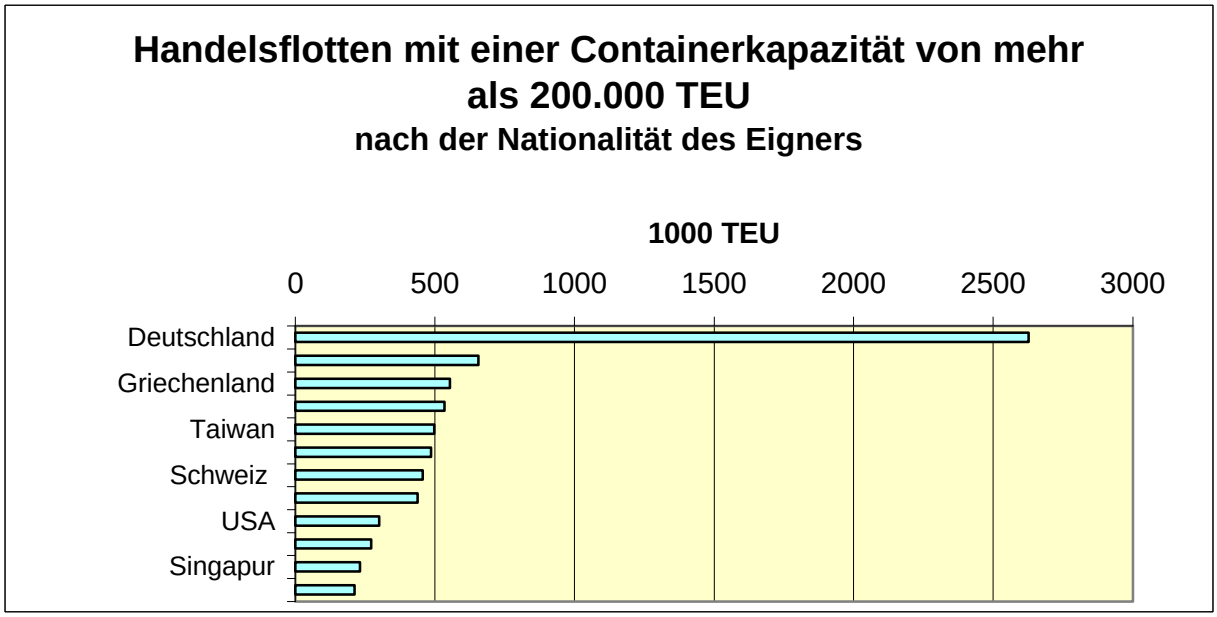


kommen weitere Standortvorteile hinzu. Auf wichtigen Märkten bestimmen diese Schiffe das Kosten- und Preisniveau.

Eine andere Reihenfolge ergibt sich, wenn die Schiffe der Nationalität der Eigner zugeordnet werden. Hier sind die deutschen Reedereien auf den dritten Rang vorgerückt. Führend bleiben die griechischen Reedereien mit einem Anteil an der Welthandelsflotte (in tdw) von 19,4 Prozent vor japanischen Schifffahrtsunternehmen mit 14,3 Prozent. Die deutsche Handelsflotte auf dem dritten Rang hat in den beiden letzten Jahren mit jetzt 6,9 Prozent der Welttragfähigkeitstonnage China mit 6,5 Prozent, Norwegen mit 5,3 Prozent und die USA mit 5,0 Prozent auf die Plätze vier bis sechs verdrängt. Im europäischen Wirtschaftsraum nimmt der deutsche Schifffahrtsstandort hinter Griechenland den zweiten Rang ein.

Führend bleiben die deutschen Reederein bei Containerschiffen. Hier belegen sie mit großem Vorsprung mit 33 Prozent der Stellplatzkapazität weltweit den ersten Platz vor japanischen, griechischen und dänischen Reedereien. Nach dieser Statistik werden von Reedereien aus den EU-Mitgliedstaaten 38 Prozent und vom Europäischen Wirtschaftsraum aus 43 Prozent der Welthandelsflotte (in tdw) kontrolliert.



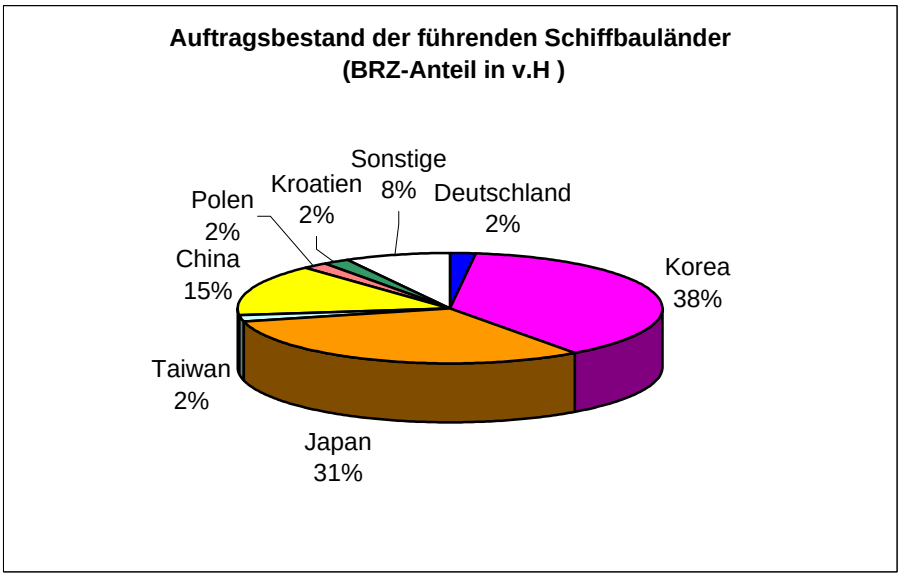
# Weltschiffbau: Auftragsbestand auf neuem Höchststand

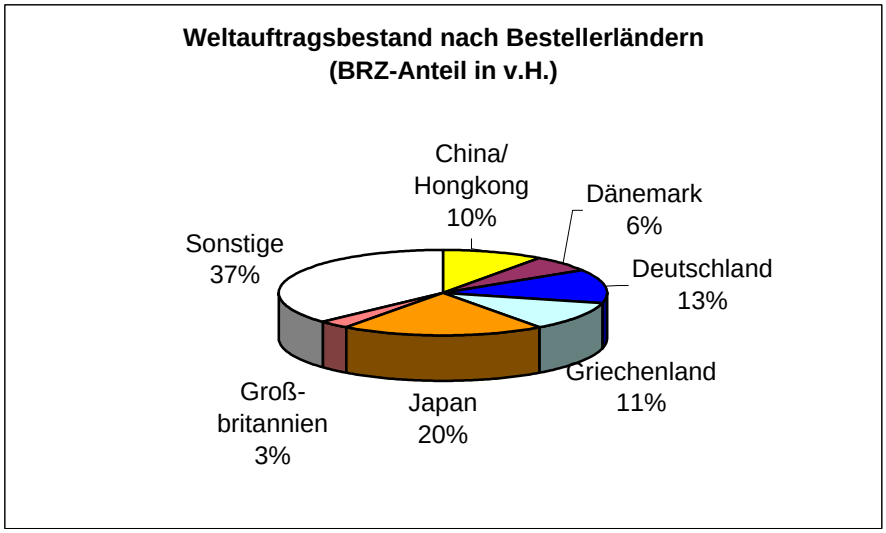
Der Weltauftragsbestand im Schiffbau hat den höchsten Stand aller Zeiten erreicht und übersteigt damit erstmals das bisherige Rekordjahr 1974.

Nach Angaben von Lloyd's Register haben sich die Aufträge zwischen Mitte 2004 und Mitte 2005 gemessen an der Bruttoraumzahl (BRZ) um 33,8 Mio. auf 159,8 Mio. BRZ und gemessen an der Tragfähigkeit der Schiffe um 42,0 Mio. tons deadweight (tdw) auf 222,7 Mio. tdw erhöht. Die Neubauaufträge, an denen Containerschiffe mit 19,5 Mio. BRZ und 22,4 Mio. tdw, Massengutschiffe für Trockenladungen mit 7,1 Mio. BRZ und 13,2 Mio. tdw und Öltanker mit 8,9 Mio. BRZ und 16,9 Mio. tdw beteiligt waren, übertrafen somit deutlich das Tonnagevolumen der im selben Zeitraum fertig gestellten Schiffe.

Die Öltankertonnage machte zur Jahresmitte 2005 24,7 Prozent, die Massengutschiffstonnage 28,6 Prozent und die Containerschiffstonnage 24,1 Prozent des gesamten Auftragsvolumens aus. Mitte des Jahres 2005 befanden sich 1101 Containerschiffe (Vorjahr: 724) mit einer Kapazität von insgesamt 4.287.000 Twenty Foot Equivalent Units (TEU) in Bau und Auftrag (Vorjahr: 3.016.000 TEU), darunter 416 Schiffe mit einer Kapazität zwischen jeweils 2.000 und 5.000 TEU, 154 Schiffe zwischen 5.000 TEU und 7.500 TEU und 175 Schiffe mit über 7.500 TEU.

Von den 56,1 Mio. BRZ umfassenden Neubauaufträgen des Berichtszeitraumes profitierten insbesondere asiatische Werften. Allein 45,6 Prozent der Neubautonnage wurden in Südkorea, weitere 22,8



Prozent in Japan und 14,4 Prozent in China geordert. Westeuropäische Werften buchten 8,6 (darunter Deutschland 3,7) Prozent der weltweiten Neubauaufträge.

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 60,8 Mio. BRZ hält Südkorea 38,1 Prozent (Vorjahr: 39,6 Prozent) des Weltauftragsbestands vor Japan mit 50,0 Mio. BRZ entsprechend 31,3 Prozent (Vorjahr: 31,2 Prozent). Unverändert an dritter Position mit einem Auftragsvolumen von 23,9 Mio. BRZ bleibt China mit 14,9 Prozent (Vorjahr: 14,0 Prozent). Deutschland folgt an vierter Stelle mit 3,7 Mio. BRZ entsprechend 2,3 Prozent (Vorjahr: 2,5 Mio. BRZ, 2,0 Prozent) vor Polen, Taiwan und Kroatien. Mehr als vier Fünftel des Weltauftragsbestandes entfallen auf ostasiatische Werften; westeuropäische Schiffbauländer halten mit einem Ordervolumen von 9,6 Mio. BRZ einen Anteil von 6,0 Prozent (Vorjahr: 6,1 Prozent) am Weltauftragsbestand.

Die Schiffbaustatistik von Lloyd's zeigt den Auftragsbestand auch nach Nationalität der Auftraggeber. Den japanischen Reedereien kommt hierbei zur Jahresmitte 2005 mit 32,4 Mio. BRZ, das sind 20,3 Prozent des Weltauftragsbestandes, die weiterhin führende Rolle zu. An der zweiten Position verblieben deutsche Schifffahrtsgesellschaften mit einem gegenüber dem Vorjahreszeitpunkt um 2,3 Mio. BRZ gestiegenen Auftragsvolumen von 20,2 Mio. BRZ entsprechend 12,6 Prozent; bei Containerschiffen stehen deutsche Besteller mit 37 Prozent mit Abstand an erster Stelle. Griechische Auftraggeber folgen an dritter Position mit 17,6 Mio. BRZ. Weitere bedeutende Auftraggeber sind Reedereien aus Dänemark mit 9,2 Mio. BRZ, China mit 7,5 Mio. BRZ, Hongkong mit 7,3 Mio. BRZ und Norwegen mit 3,8 Mio. BRZ.

# Entwicklungen auf Schifffahrtsmärkten

Nach einer Einschätzung des Internationalen Währungsfonds (International Monetary Fund - IMF) wird sich das Weltwirtschaftswachstum von 5,1 Prozent 2004 auf 4,3 Prozent 2005 reduzieren. Beim Welthandel geht der IMF für 2005 von einer Erhöhung von 7,0 Prozent aus (2004: 10,3 Prozent).

Das anhaltend hohe Investitionsvolumen in China ist auch 2005 der "Wachstumsmotor" der Weltwirtschaft. Einen wesentlichen Anteil hat ebenfalls die Erholung der US-amerikanischen Wirtschaft, die von einer starken Binnennachfrage getragen wird. Insbesondere die ASEAN Staaten und Indien konnten von den Entwicklungen in China und den USA und der damit verbundenen Exportnachfrage profitieren.

Die Wirtschaft in Europa hat sich 2005 leicht erholt. Während Spanien und Großbritannien sowie die osteuropäischen Länder deutliche Wachstumsraten aufweisen, befindet sich die Erholung in Deutschland, Frankreich und Italien weiterhin auf einem niedrigen Niveau. Insbesondere Deutschland profitiert von einer hohen Exportnachfrage. Durch die anhaltend schwierige Situation auf dem Arbeitsmarkt bleibt die Binnennachfrage weiterhin niedrig. Eine wesentliche Belastung stellen die anhaltend hohen Rohstoffpreise dar und dabei insbesondere die Rohölpreise.

Das hohe Wachstum des Welthandels hat dazu geführt, dass sich das Volumen der Containertransporte erneut deutlich besser entwickelt hat als das Weltwirtschaftswachstum. Der fortdauernde Anstieg des Globalisierungsgrades - insbesondere durch die Verlagerung immer weiterer Produktionsstätten nach China und in andere sogenannte Billiglohnländer wie Indien - hat diese Entwicklung beeinflusst. Derzeit geht das Marktforschungsunternehmen Global Insight davon aus, dass sich das weltweite Containertransportvolumen im Jahr 2005 um 8,5 Prozent erhöhen wird (2004: +11,1 Prozent).

Für 2006 erwartet der IMF einen Anstieg des Weltwirtschaftswachstums von 4,3 Prozent. Der Welthandel soll mit 7,4 Prozent wachsen. Die zukünftige Entwicklung hängt besonders von der wirtschaftlichen Entwicklung in China und den USA ab. Daneben bleibt abzuwarten, wie sich der US-Dollar und die Rohölpreise entwickeln. Nach einer Einschätzung von Global Insight bleibt das Wachstum der weltweiten Containertransporte jedoch auch weiterhin auf hohem Niveau. So wird für 2006 ein Anstieg von 7,7 Prozent prognostiziert.

Infolge der stetig steigenden Nachfrage nach Containertransporten und der hieraus resultierenden Kapazitätsauslastung hat sich das Ratenniveau weiter erhöht. Problematisch haben sich erneut die Unpaarigkeiten in bestimmten Fahrtgebieten erwiesen.

Die deutschen Linienreedereien konnten durchweg ihre Transportmengen erhöhen und durch die positive Entwicklung der Frachtraten an die guten Vorjahresergebnisse anknüpfen. Das niedrige Niveau des US-Dollars hat jedoch auch 2005 einen negativen Einfluss auf die Umsatzsituation. Auf der Kostenseite wirken sich die stark gestiegenen Bunkerpreise und Charterraten aus. Erfolgreich konnten wichtige Linienreedereien die Produktivität weiter steigern. Wichtige Faktoren waren dabei neben den gestiegenen Transportmengen der Einsatz größerer Containerschiffe, verstärkte E-Commerce-Aktivitäten sowie ein konsequentes Management der Unpaarigkeiten. Als besonders wichtig wird in diesem Zusammenhang der weitere Ausbau und die Verbesserung der IT-Systeme gesehen. Eine enge Kooperation im Rahmen von Allianzen behält für Linienreedereien hohe strategische Bedeutung, weil dadurch Schiffskapazitäten wesentlich besser koordiniert gesteuert und genutzt werden können.

### *Fahrtgebiet Europa - Nordamerika*

In diesem Fahrtgebiet konnte die Transportmenge 2005 weiter gesteigert werden. Bedingt durch den schwachen US-Dollar haben sich insbesondere die ostgehenden Ladungsmengen erhöht. Hierdurch konnten die Unpaarigkeiten zwischen den ost- und westgehenden Ladungen weiter reduziert werden. Das Ratenniveau hat sich 2005 in beiden Richtungen erhöht.

### *Fahrtgebiet Europa - Asien*

Auch das Transportvolumen in dem wichtigen Verkehr zwischen Europa und Asien hat sich 2005 weiter erhöht. Insbesondere die westgehenden Ladungsmengen verzeichneten deutliche Wachstumsraten. Das hat aber die Unpaarigkeiten in diesem Verkehr weiter ansteigen lassen. Das Ratenniveau hat sich in den ost- wie in den westgehenden Verkehren weiter erhöht.

### *Fahrtgebiet Amerika - Asien*

Das Ladungsaufkommen zwischen Amerika und Asien konnte 2005 merklich gesteigert werden. Das Ratenniveau blieb gegenüber dem Vorjahr konstant.

### *Fahrtgebiet Europa - Südamerika Ostküste*

Dieses Fahrtgebiet zeichnet sich 2005 durch anhaltendes Wachstum aus. Für Argentinien wird nach der kräftigen Erholung der Wirtschaft im Jahr 2004 ein Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von über 6 Prozent für 2005 erwartet. Die verbesserte wirtschaftliche Lage führt zu steigenden argentinischen Importen. Auch in Brasilien erhöhen sich 2005 aufgrund einer Zunahme des BIP von ca. 4 Prozent die Importmengen, obwohl der Real sich seit Jahresbeginn gegenüber dem US-$ um rund 17 Prozent verteuert hat. Sollte diese Entwicklung auch 2006 anhalten, könnte sich dies negativ auf die brasilianischen Exporte auswirken.

Der nordgehende Verkehr von Kühlladungen profitiert von der Aufhebung des russischen Importbanns und dem steigenden Konsum von frischen Früchten in Europa. Alle Marktanbieter sind mit operationellen Schwierigkeiten in Südamerika konfrontiert. Eine unzureichende Infrastruktur und zu stark frequentierte Terminals führen zu Serviceproblemen. Diese waren allerdings zeitweise auch in Europa, unter anderem wegen zu geringer Kühlkapazitäten in St. Petersburg, zu verzeichnen.

Ungewiss ist derzeit, welche Auswirkungen der jüngst gemeldete Ausbruch der Maul- und Klauenseuche in einigen Provinzen Brasiliens auf die Fleischexporte haben wird.

### *Fahrtgebiet Europa - Karibik*

Aufgrund eines leichten Wirtschaftswachstums in der Karibik und einer positiven Entwicklung in Venezuela, Kolumbien und Mittelamerika wird südgehend ein positiver Trend im Ladungsvolumen erwartet. Die Prognosen gehen nordgehend von einem nahezu konstanten Marktvolumen aus.

### *Fahrtgebiet Europa - Südamerika Westküste*

Die generelle wirtschaftliche Lage der Länder dieses Fahrtgebietes hat sich weiter stabilisiert. Prognosen deuten auf eine Steigerung des BIP in Chile 2005 um 6 Prozent. Für 2006 wird von einem weiteren Wirtschaftswachstum ausgegangen. Das Freihandelsabkommen zwischen Chile und der Europäische Union wirkt sich insbesondere auf die chilenischen Exporte positiv aus.

Ebenfalls positiv ist die Entwicklung in Peru, Kolumbien und Ecuador, hier liegt das BIP bei 5,5 Prozent bzw. bei jeweils 4 Prozent. Das politische und wirtschaftliche Umfeld hat sich in diesen Ländern verbessert, was zu einer stärkeren Nachfrage nach Importgütern führt. So können die Einfuhren an die Westküste Südamerikas im Vergleich zu 2004 deutlich gesteigert werden. Auch nordgehend sind Volumenzuwächse zu verzeichnen.

### *Fahrtgebiet Mittelmeer*

Trotz anhaltender politischer Probleme in der Region entwickelt sich das südgehende Marktvolumen positiv. Hauptwachstumsmotor sind hierbei die Verschiffungen nach Ägypten, aber auch im Verkehr nach Syrien und der Türkei wird weiteres Wachstum erwartet. Nordgehend bleibt das Marktvolumen gegenüber 2004 in etwa konstant. Die prognostizierte Steigerung der türkischen Exporte ist aufgrund des geringeren Wachstums der türkischen Volkswirtschaft und der starken türkischen Lira bislang ausgeblieben.

### *Fahrtgebiet Nordamerika - Australien/ Neuseeland*

Am 1. Januar 2005 ist das Freihandelsabkommen zwischen den USA und Australien in Kraft getreten. Dadurch sind die Handels-Rahmenbedingungen zwar verbessert worden, eine deutliches Ansteigen der Export- und Importmengen konnte aber noch nicht registriert werden. Die Marktentwicklung im nordgehenden Verkehr ist uneinheitlich. Vor allem die neuseeländischen Fleischexporte werden wegen niedriger Bestände um 7-8 Prozent unter denen des Vorjahres 2004 eingeschätzt. Bei Milchprodukten wird nur noch ein Wachstum von 3-4 Prozent erwartet, Weinverladungen nehmen zu. Probleme bereiten weiterhin die Verladungen der Basisgüter wie Papier, die ebenso wie die Holzverladungen im ersten Halbjahr unter dem schwachen US-Dollar litten.

Die Hafensituation in Los Angeles hat sich im Vergleich zum Vorjahr verbessert, allerdings kam es zeitweise zu Beeinträchtigungen durch einen länger anhaltenden Trucker-Streik in Vancouver.

### *Fahrtgebiet US Ostküste - Südamerika Ostküste*

Der Interamerika-Ostküstendienst ist geprägt von einem 10-prozentigen Marktwachstum in beiden Richtungen. Eine weitere Aufwertung des brasilianischen Real könnte sich negativ auf die Verladungen in die USA auswirken. So sind bereits Rückgänge im Transport von Holz, Möbeln, Fliesen und Schuhen zu verzeichnen.

### *Fahrtgebiet US Ostküste - Südamerika Westküste*

Aufgrund der positiven wirtschaftlichen Entwicklung in Peru, Ecuador und Chile steigert sich das Exportvolumen aus den USA um 9 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Das Marktwachstum liegt nordgehend bei 6 Prozent, dies wird unter anderem durch einen Anstieg der Verschiffungen von Holz getragen.

### *Fahrtgebiet Asien - Südamerika Westküste*

Im Fahrtgebiet von Asien zur Westküste Südamerikas ist in beiden Richtungen ein Anstieg der Transporte zu verzeichnen. Südgehend fällt dieser aufgrund der starken Nachfrage nach asiatischen Gütern mit 16-prozentigen Wachstum besonders stark aus. Der Wettbewerb in diesem Verkehr hat sich verschärft. So steigt die Marktkapazität 2005 im Vergleich zu 2004 um mehr als 35 Prozent.

### *Fahrtgebiet Asien - Südamerika Ostküste*

Das Marktwachstum gegenüber 2004 liegt südgehend bei 25 Prozent, nordgehend bei 10 Prozent. Der Handel zwischen Asien und Südamerika profitiert stark von der Errichtung von Produktionsstätten in China und Südostasien und der auch daraus resultierenden starken Nachfrage nach Rohstoffen aus Südamerika und umgekehrt der Nachfrage nach günstigen Gütern aus Asien. Die günstige Entwicklung des Ladungsvolumens hat viele Carrier bewogen, zusätzliche Tonnage bereitzustellen, so dass es vor allem in der Off-Season zu erheblichen Überkapazitäten und einem steigenden Wettbewerbsdruck gekommen ist.

### *Fahrtgebiet Australien - Fernost*

Im Fahrtgebiet Australien - Fernost ist in beiden Richtungen ein Anstieg der Transporte zu verzeichnen. Die Rohstoff- und Konsumgüternachfrage der asiatischen Länder ist wegen ihrer prosperierenden Wirtschaft groß. Die asiatische Importnachfrage nach australischen und neuseeländischen Fleischprodukten steigt weiterhin. Für 2006 wird ebenfalls mit einem Wachstum des Marktvolumens gerechnet.

### *Fahrtgebiet Europa - Südliches Afrika*

Die Wirtschaft Südafrikas wächst 2005 voraussichtlich um rund 4 Prozent, unterstützt von einer günstigen inländischen Nachfrage. Auch für 2006 sind die Prognosen positiv. Konjunkturbelebende Impulse sollen ferner vom neuen Infrastrukturprogramm der Regierung ausgehen.

Im Containerverkehr zwischen Europa und dem südlichen Afrika ist im laufenden Jahr sowohl südgehend als auch nordgehend ein leichtes Wachstum zu verzeichnen. Die Frachtraten liegen 2005 nur geringfügig über dem Niveau des Vorjahres. Die Ergebnisse werden aber durch hohe schiffsseitige Kosten - vor allem hohe Bunkerpreissteigerungen - belastet.

Strukturelle Hafenprobleme belasten das Transportgeschäft auch im Jahr 2005. Als Folge zu geringer Investitionen in die Infrastruktur der Häfen treten häufig Verzögerungen bei der Abfertigung der Schiffe auf. Der weitere Ausbau der Hafenkapazitäten ist dringend notwendig, gerade die zunehmend für den Export produzierende Automobilindustrie sowie der boomende Bergbausektor benötigen größere Verschiffungsterminals.

Insgesamt wird die Ertragssituation als zufriedenstellend bezeichnet.

Die Erwartungen für 2006 sind verhalten positiv. Es wird weiter zu beobachten sein, wie sich die Kostensituation im Hinblick auf Bunker, landseitige Kosten und die weiteren schiffsbezogenen Kosten entwickeln. Für das kommende Jahr wird mit einer geringen südgehenden Mengensteigerung gerechnet. Eine Abschwächung des Rand könnte die nordgehenden Verschiffungsmengen weiter ansteigen lassen. Unabhängig hiervon wird eine positive Mengenentwicklung bei Kühlladungen erwartet.

### *Fahrtgebiet Europa - Indischer Ozean - Ostafrika*

Die Exporte aus Europa zu den Inseln des Indischen Ozeans werden sich 2005 um nur etwa 1 Prozent steigern.

Hierbei entwickeln sich die einzelnen Gebiete sehr unterschiedlich. Während die Ladungsmengen nach La Reunion ansteigen, verzeichnen Mauritius und Madagaskar leicht rückläufige oder stagnieren-

de Transportmengen aus Europa. Stattdessen werden zunehmend Waren aus Asien in diese Länder importiert.

Die Ladungsvolumina von den Inseln des Indischen Ozeans nach Europa bewegen sich auf Vorjahresniveau.

Die Schiffe waren überwiegend gut bis sehr gut ausgelastet. Die Ergebnislage hat sich 2005 verbessert und wird als befriedigend bezeichnet. Die deutlich gestiegenen Charter- und Bunkerkosten konnten über Frachtratenerhöhungen und die erheblich gestiegenen Bunkerkosten über die entsprechenden Zuschläge kompensiert werden.

Die Auswirkungen der auch in diesem Fahrtgebiet zu beobachtenden Konzentration auf Seiten der Reedereien sind noch nicht abzuschätzen. Im Ausblick auf das Jahr 2006 werden insgesamt jedoch keine großen Veränderungen in dem Fahrtgebiet erwartet.

### *Container-Zeitchartermarkt*

Auf dem Markt für Containertonnage erreichten die Charterraten im 1.Quartal historische Höchststände, anschließend setzte sich ein leichter Abschwung durch. Im langfristigen Vergleich bewegen sich die Raten noch auf hohem Niveau. Allerdings können Eigentümer derzeit nicht mehr lange Perioden von sechs bis acht Jahren durchsetzen. Im Jahr 2006 wird sich die Kapazität durch Neubauablieferungen um rund 16 Prozent erhöhen. Es wird allgemein erwartet, dass dieser Zuwachs nicht durch eine ähnlich hohe Zunahme des Ladungsvolumens absorbiert wird, so dass es zu weiteren Rückgängen bei den Charterraten kommen könnte. Die Kapazität der in den Orderbüchern stehenden Containerschiffe beträgt über 50 Prozent der bestehenden Flotte. In den Jahren 2006 bis 2008 wird das Flottenwachstum jeweils mehr als 1,2 Mio. TEU betragen.

### *Containerschiffe 400-900 TEU*

Die positive Vorjahresentwicklung setzte sich im Jahr 2005 fort. In fast allen Größen stiegen die Raten in bisher nicht beobachtete Höhen. Wurde Anfang des Jahres für ein 900 TEU-Schiff um die US-$ 10.000 pro Tag bezahlt, so wurden im Oktober Raten von um US-$ 16.500 pro Tag erzielt.

Neben diesen Ratensteigerungen gelang es zunehmend, Perioden von bis zu drei Jahren durchzusetzen gegenüber den bisher üblichen sechs bis maximal zwölf Monatsperioden. Dieser Trend scheint sich hier weiter zu verfestigen. Jedoch erwarten Fachleute für 2006 keine vergleichbare Dynamik in der Ratenentwicklung wie in diesem Jahr. Aufgrund einer hohen Zuführung von Postpanmax-Großcontainertonnage im Jahr 2006 und dem damit verbundenen zusätzlichen Bedarf an Feeder-Hub Lösungen, wird die Marktperspektive für moderne Feedertonnage als sehr positiv bewertet.

### *Containerschiffe 1000-4000 TEU*

Wie im Vorjahr stiegen die Raten auch in diesem Jahr in unerwartete und nie gesehene Höhen. Wurde Anfang des Jahres für ein 1.000 TEU-Schiff noch um US-$ 15.000 pro Tag bzw. für ein 1.600 TEU-Schiff US-$ 23.000 pro Tag für zwölf Monate oder für ein 2.500 TEU-Schiff US-$ 25.500 pro Tag für 36 Monate Zeitcharter bezahlt, so werden bis in das 3. Quartal 2005 hinein für 1.000 TEU-Schiffe für drei Jahre US-$ 24.000 pro Tag bzw. für ein 1.600 TEU-Schiff US-$ 29.000 für drei Jahre oder für ein 2.500 TEU-Schiff bis zu US-$ 33.000 pro Tag für eine Beschäftigung von fünf Jahren bezahlt.

Die nur knapp verfügbaren 4.000 TEU Schiffe erzielten Tagesraten um US-$ 30.000 für acht Jahre bzw. US-$ 27.000 für zwölf Jahre.

Die Anzahl der kurzfristig noch zur Verfügung stehenden größeren Schiffe in diesem Segment ist gering. Jedoch haben Beobachter festgestellt, dass der Bedarf der Befrachter in dieser Periode offenbar gesättigt ist und es somit zu einer ersten Abkühlung im Markt - wenn auch auf hohem Niveau - gekommen ist. Insgesamt wird in diesem Segment mit einer Korrektur des Marktes um ca. 10-15 Prozent in 2006 gerechnet.

### *Trockene Massengutfahrt*

In der trockenen Massengutfahrt hat sich der Wachstumstrend von 2004 weiter fortgesetzt. Eine massive Steigerung von Eisenerz-, Stahl- und Sojaimporten der Volksrepublik China hat zu einer bisher nicht erlebten Hausse auf dem Frachtenmarkt geführt. Im April/Mai d.J. setzte kurzzeitig ein deutlicher Ratenverfall ein, der vor allem aus einer Abschwächung des chinesischen Eisenerzimports resultierte. Die Raten fielen auf ein Niveau wie vor dem Beginn des Booms im ersten Quartal 2003, zogen mittlerweile aber wieder leicht an. Vor dem Hintergrund eines weiter wachsenden Welthandels und einer zum Teil überalterten Flotte an Massengutschiffen ist es jedoch ungewiss, ob der Markt die große Anzahl an Ablieferungen im nächsten Jahr absorbieren wird. In den Orderbüchern für 2006 stehen über 300 Bulkschiffe. Das entspricht einem Anstieg von ca. 7 Prozent gegenüber 2005.

### *Handy- und Panamax Bulker*

Der Chartermarkt ist im Jahr 2005 von einem sehr guten Niveau gestartet und in allen Größen vom Handysize- bis zum Panamax Bulker weiter gestiegen. Chinas umfangreicher Import von Rohstoffen war unverändert die treibende Kraft im Bereich der Bulkmärkte. Ähnlich wie im Vorjahr konnte China zur Jahresmitte seinen Bedarf aus bestehenden Lagerbeständen decken. Die Folgen dieser zeitweilig reduzierten Nachfrage waren im Markt sofort bemerkbar und wurden durch stark fallende Raten unterstrichen. Im Gegensatz zum Vorjahr entwickeln sich die Bulkermärkte seit Jahresmitte stark schwankend. Es bleibt abzuwarten, ob Chinas anhaltender Ausbau der Infrastruktur und der Industrieanlagen, die den umfangreichen Import von Kohle und Stahl weiterhin notwendig machen, den Markt wieder in eine stabile Lage treiben kann.

### *Kühlschifffahrt*

Der schon im Jahre 2004 eingetretene Anstieg der Kühlschiffsraten hat sich weiter verfestigt. Kühlschiffsneubauten sind kaum noch in Auftrag gegeben worden, eine vermehrte Verschrottung älterer Tonnage ist in den kommenden Jahren zu erwarten. Bemerkenswert ist, dass sich der Kühlschiffsmarkt zunehmend in Pools konzentriert, die eigene Liniendienste betreiben und hierdurch auch sehr viel marktfremde Ladung wie Container, Stückgut, Bigbags etc. akquirieren können. Durch die starke Zunahme von Kühlcontainern, die auf normalen Containerschiffen transportiert werden können, besteht eine erhebliche Konkurrenz für den Transport von Kühlladungen.

### *Küstenschifffahrt*

Das Jahr 2005 ist im Bereich der Küstenschifffahrt mit Schiffsgrößen zwischen 2.000 und 8.000 tdw ein gutes Jahr gewesen. Die nochmals erheblich gestiegenen Bunkerpreise sowie eine länger als erwartete Sommerpause führte zu 10-15 Prozent niedrigeren Einfahrergebnissen als 2004. Der Markt zeigte sich aber im Ladungsangebot und in der Nachfrage sehr ausgeglichen, die An- und Verkaufsaktivitäten haben sich entsprechend angepasst. Fachleute registrieren einen erhöhten Verkauf nur im Bereich der älteren Tonnage. Die Prognosen für 2006 sind, vorbehaltlich der Entwicklung der Bunker- und Betriebskostenseite, positiv.

### *Europäische Chemikalien-Tankschifffahrt*

Der europäische Tankschifffahrtsmarkt wächst derzeit mit ca. 2-3 Prozent pro Jahr. Neubauten werden nur vereinzelt in den Markt gebracht, so dass bei kaum gesteigerter Transportkapazität immer wieder leichte Ratensteigerungen möglich sind. Auch wenn der Markt stärkere Nachfrageschwankungen zeigt, so wie in der etwas schwächeren Sommerphase diesen Jahres, sind die Marktverhältnisse stabil.

Die hohen Anforderungen an das technische Equipment, die operative Abwicklung der Aufträge und der allgemeine Service sind bestimmende Kriterien bei den Kunden der chemischen Industrie. Sicherheit und Zuverlässigkeit stehen an erster Stelle.

Im Jahre 2005 werden die Ergebnisse durch Bunkerkostensteigerungen erheblich belastet, die zumindest anteilig an die Kunden über Frachtratenerhöhungen weitergegeben werden können. Die Ergebnislage wird insgesamt noch als befriedigend bezeichnet.

Die belastenden Bunkerkosten werden sich voraussichtlich auch 2006 fortschreiben. Dennoch wird für das kommende Jahr mit befriedigenden Ergebnissen gerechnet. Es wird erwartet, dass die Nachfrage der chemischen Industrie in den folgenden Jahren mit 3-5 Prozent pro Jahr weiter zunehmen wird. Für die Reedereien ist es derzeit sehr schwierig, für dieses anspruchsvolle Marktsegment qualifiziertes Personal insbesondere an Bord der Schiffe zu finden.

### *Produktentanker*

In der Tankerfahrt entwickelte sich der Markt bis April positiv. Ab Mai verlief der Trend rückläufig. Allerdings konnte ab September wieder ein schneller und steiler Anstieg des Ratenniveaus aufgrund des Schadens, den die Wirbelstürme Rita und Katrina der Ölindustrie zugefügt haben, verzeichnet werden. Für 2006 wird eine positive Entwicklung auf dem Niveau von 2005 erwartet.

### *Gasschifffahrt*

Aus diesem Marktsegment werden aufgrund der günstigen weltweiten Konjunktur sehr positive Signale gemeldet. Auch mittelfristig werden die Aussichten sehr positiv bewertet, zumal trotz ungünstiger Altersstruktur der Weltflotte nur wenige Neubauauftrage vergeben worden sind.

### *Ostsee-Fährschifffahrt*

2005 konnten die Frachtraten in der südlichen Ostsee nach einem mehrjährigen Abwärtstrend erst-

mals wieder angehoben werden. Das Beförderungsvolumen wächst weiterhin. Das in den vergangenen Jahren übermäßig ausgeweitete Kapazitätsangebot hat sich geringfügig verringert. Für 2006 wird daher ein weiterer Anstieg der Frachtraten erwartet.

Die gestiegenen Rohölpreise haben auch beim Schweröl zu einer nachhaltigen Kostenerhöhung geführt, die durch den stärker werdenden US-$ noch unterstützt wurde. Die erhöhten Bunkerkosten konnten nur zum Teil an die Speditionskunden weitergegeben werden.

Die Passagierbeförderung liegt auf dem Niveau des Vorjahres. Zu diesem schwachen Ergebnis trugen schlechtes Wetter, zunehmende Konkurrenz von Billigfliegern, weniger Einkaufsfahrer und weniger Busreisen bei.

Deutsche Fähren fahren weiterhin zu deutlich höheren Nettokosten als die skandinavischen Wettbewerber. Dies liegt vor allem daran, dass das europakonforme Förderniveau in den skandinavischen Lindern höher ist als in Deutschland. Auch die neuesten Maßnahmen der Bundesregierung zur Förderung der deutschen Seeschifffahrt haben nicht ausgereicht, hier auch nur annähernd einen Gleichstand herzustellen. Zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiffe unter deutscher Flagge ist es unverzichtbar, den Rahmen der europäischen Beihilferichtlinie auch auf deutscher Seite in Zukunft voll auszuschöpfen.

### *Assistenz- und Schleppschifffahrt*

Die Niederlande haben die von der Europäischen Kommission beanstandeten Beihilfen an niederländische Schleppunternehmen aus den Jahren 1990 - 2002 noch nicht zurück gefordert. Die niederländische Regierung versucht, die Rückzahlung auf Jahre zu beschränken, in denen die niederländischen Schleppunternehmen im deutschen Markt aktiv waren. Die Einstellung der Beihilfen hat dazu geführt, dass sich alle Anbieter nun marktgerecht verhalten müssen. Nach jahrelangem Ratenverfall oder Ratenstillstand wurden die Schlepplohntarife für die Weser-Häfen ab 1. September 2005 und in Hamburg ab 1. Januar 2006 angehoben. Die Nachfrage nach Offshore Seeschleppern hat sich auf Vorjahresniveau stabilisiert. Der Trend geht zu pfahlzugstärkeren Schleppern. Dem tragen deutsche Schleppunternehmen durch entsprechende Neubauaufträge Rechnung.

### *Forschungsschifffahrt*

Auch im Jahr 2005 ist die Bereederung eines großen deutschen Forschungsschiffes ausgeschrieben und neu vergeben worden. Da es sich bei dem alten wie dem neuen Bereederer um Unternehmen handelt, die bereits in diesem Marktsegment tätig waren, hat diese Transaktion nicht zu einer weiteren Konzentration des Marktes geführt.

# Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik

## Welthandelsorganisation: Kaum Bewegung

Die Verhandlungen der Doha-Runde der Welthandelsorganisation (World Trade Organization - WTO) kommen nur mühsam voran. Vor allem Differenzen zwischen den WTO-Mitgliedstaaten über Agrarsubventionen und Industriezölle blockieren eine Einigung. Auch im Bereich Dienstleistungen, in dem die Anwendung des allgemeinen Abkommens über den Handel in Dienstleistung (General Agreement on Trade in Services - GATS) auf die Schifffahrt verhandelt wird, liegt erst eine unzureichende Anzahl von Erstangeboten vor. Es bleibt zu hoffen, dass von der nächsten Ministerkonferenz im Dezember 2005 in Hongkong neue Impulse ausgehen werden.

Der Verband Deutscher Reeder unterstützt die Einbeziehung des Seeverkehrs in das Dienstleistungsübereinkommen 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: Keine Zukunft

Die Zukunft des Seeverkehrsausschusses der Organisation für Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (Organisation for Economic Development and Co-Operation - OECD) scheint besiegelt. Noch auf einer Sitzung im Mai 2005 erklärten die meisten der anwesenden Delegierten aus den Mitgliedstaaten ihr Interesse am Fortbestand des Ausschusses. Doch nur eine unzureichende Anzahl von Mitgliedstaaten sei bereit gewesen, neue Haushaltsmittel für den Fortbestand des Ausschusses bereit zu stellen, teilte das OECD-Sekretariat den Delegationen in einem Schreiben Ende September 2005 mit.

Der Verband Deutscher Reeder hatte sich für den Erhalt des seit 1948 bestehenden Ausschusses eingesetzt, denn er bot ein einmaliges Forum für maritime, verkehrsökonomische Themen für Regierungs- und Wirtschaftsvertreter aus den mehr als dreißig Mitglieds- und Beobachterstaaten der OECD. Als Mitglied der deutschen Delegation konnte der Verband Deutscher Reeder über den Ausschuss Kontakte in alle Welt knüpfen und sich in die Diskussionen einbringen.

Industrievertreter hatten in der jüngeren Vergangenheit allerdings auch heftige Kritik an der Arbeit des OECD-Sekretariats geübt: der an sich schwache, kritische Bericht über Linienschifffahrtskonferenzen, bot beispielsweise der Europäischen Kommission den gewünschten Ausgangspunkt für die derzeit laufende Nachprüfung des Konferenzwesens.

Ein Ersatzgremium für den Seeverkehrsausschuss stellt eventuell die Consultative Shipping Group (CSG) dar, ein Forum, das bisher hauptsächlich dem maritimen Dialog zwischen den USA und europäischen Staaten diente. Die Mitgliedschaft und die Arbeitsweise der CSG müssten allerdings deutlich erweitert werden, um einen annähernd ähnlich umfassenden Ansatz wie das MTC bieten zu können.

# Internationale Schiffbaupolitik: Kein Konsens über Schiffbauhilfen

Das von der Europäischen Gemeinschaft (EG) im Jahre 2003 gegen Korea bei der Welthandelsorganisation eingeleitete Streitschlichtungsverfahren ist am 25. April 2005 durch Annahme des Berichts des Streitschlichtungsgremiums (Dispute Settlement Body - DSB) abgeschlossen worden. Wie schon erwartet, hat das DSB zwar bestimmte individuelle koreanische Exportbeihilfen für unzulässig erklärt, sie aber nicht „per se" für unzulässig erklärt und Korea lediglich empfohlen, sie innerhalb von neunzig Tagen zurückzuziehen. Alle übrigen Klagepunkte der EG wurden zurückgewiesen. Die EG hat ungeachtet ihrer kritischen Beurteilung des Berichts auf Rechtsmittel verzichtet.

Am 31. März 2005 ist die für die Dauer des WTO-Streitschlichtungsverfahrens verlängerte EG-Verordnung 1177/2002 über befristete Schutzmaßnahmen außer Kraft getreten. Seitdem dürfen die Mitgliedstaaten für die eingeschlossenen Marktsegmente (Containerschiffe sowie Produkten- und Chemikalientanker) keine Wettbewerbshilfen mehr leisten. Nach den seit 2004 geltenden Rahmenbestimmungen für Beihilfen an den Schiffbau von 2003 dürfen Beihilfen nur noch für Forschung, Entwicklung und Innovation, für Stilllegungen und in beschränktem Umfang für einige weitere Zwecke gewährt werden. Deutschland hat dazu ein mit 27 Mio. € ausgestattetes Programm aufgelegt, das die Europäische Kommission im Februar 2005 genehmigt hat.

Die im Jahr 2002 in der OECD begonnenen Verhandlungen über ein neues Schiffbauübereinkommen sind im September 2005 zunächst gescheitert. Insbesondere der Europäischen Union und Japan auf der einen sowie China und Korea auf der anderen Seite gelang es nicht, die unterschiedlichen Interessen (Preisbildungsdisziplin, besondere Behandlung von Entwicklungsstaaten und schon entwickelteren Staaten, Preisbildung) auszubalancieren. Ob die Verhandlungen wieder aufgenommen werden, ist ungewiss.

Die europäische Schiffbauindustrie ist nun darauf angewiesen, ihre Wettbewerbsprobleme selbst zu lösen, wobei ihr die zurzeit günstige Marktlage entgegenkommt. Viele Strukturprobleme können jedoch nur in dem Maße gelöst werden, in dem sich die allgemeinen Standortbedingungen der Schiffbauländer verbessern.

# Zwischenstaatliche Beziehungen Deutschlands: Neue Vereinbarungen

Deutschland und Singapur haben 2005 eine Absprache über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Seeschifffahrt unterzeichnet. Die beiden Regierungen verständigten darauf, wissenschaftliche Sachverständige auszutauschen sowie Lehrgänge, betriebliche Weiterbildung und Seeverkehrsforen anzubieten. Darüber hinaus will man in den Bereichen der Gefahrenabwehr auf See, Piraterie und der technischen Navigation zusammenarbeiten. Die Absprache ergänzt das bilaterale Abkommen, das im Jahr 2002 in Kraft trat.

Mit Malaysia und Libyen wurden auch auf Initiative des Verbandes Deutscher Reeder Gespräche über ein Schifffahrtsabkommen wieder aufgenommen.

Zum Abschluss gebracht werden konnten die langjährigen Bemühungen um eine eindeutige Klärung der Flaggenregelung bei Transporten, die mit der französischen Exportversicherung COFACE abgesichert sind. Das französische Verkehrsministerium stellte klar, dass solche Transporte mit Schiffen, die von Unternehmen eingesetzt werden, die in der Europäische Union ansässig sind, durchgeführt werden können, gleichgültig unter welcher Flagge die Schiffe fahren.

Problematisch bleiben weiterhin die Schifffahrtsbeziehungen mit Algerien. Mit Ladungslenkung und der Benachteiligung bei der Erhebung von Containerstandgeldern und der Hafenabfertigung wird das deutsch-algerische Schifffahrtsabkommen von Algerien offen missachtet und deutschen Reedern erheblicher wirtschaftlicher Schaden zugefügt. Die Bundesregierung sollte mit Schärfe und allen angemessenen Mitteln gegen die vertragswidrigen Maßnahmen der algerischen Seite vorgehen.

Auf der 11. Sitzung der Deutsch-Russischen Gemischten Kommission für Seeschifffahrt, die Ende September 2005 in Bremen zusammentrat, konnten Engpässe im Hafen St. Petersburg, Visa- und Einreisebestimmungen für Kreuzfahrt- und Fährpassagiere, die Dieselkraftstoffbesteuerung in Russland und die Schiffssicherheit in der Ostsee angesprochen werden. Auch wurde eine bilaterale Vereinbarung über Vorkehrungen der Gefahrenabwehr im Fährverkehr diskutiert.

# Internationale Schifffahrtsentwicklungen

## Terrorismusbekämpfung: Neues Übereinkommen

Im Oktober 2005 hat eine Staaten-Konferenz der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) ein Erweiterungsprotokoll zu dem Internationalen Überkommen von 1988 zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Seeschifffahrt beschlossen. Das Protokoll ergänzt und verschärft das Übereinkommen, in dem sich bis heute 126 Staaten verpflichtet haben, widerrechtliche Akte gegen die Seeschifffahrt strafrechtlich zu verfolgen und Täter untereinander auszuliefern.

Nach dem Protokoll sind nicht nur terroristische Akte gegen Schiffe und von Schiffen aus zu verfolgen. Auch die Beförderung gefährlicher Stoffe einschließlich nuklearer Stoffe und biochemischer Waffen sowie die Beförderung terroristischer Straftäter sind zu verfolgen. Die Strafbarkeit setzt jedoch voraus, dass die beförderten Gegenstände terroristischen Zwecken dienen oder die beförderten Personen terroristische Taten begangen haben oder begehen wollen und dass dies dem Beförderer, dem Reeder oder den Besatzungsmitgliedern bekannt ist.

Neu ist ferner, dass die Vertragsparteien Schiffe anderer Vertragsparteien in Verdachtsfällen anhalten und überprüfen können. Dies darf aber nicht ohne Information und Zustimmung des Flaggenstaates geschehen. Als Flaggenstaaten können die Vertragsparteien ihre Zustimmung allgemein oder nach Ablauf einer vierstündigen Frist ohne Widerspruch erteilen. Bei Untersuchungen dürfen die Grundrechte der Besatzungsmitglieder nicht missachtet und Schiffe nicht unnötig aufgehalten werden. Bei Nichtbeachtung der Voraussetzungen für eine Überprüfung von Schiffen besteht ein Schadenersatzanspruch. Das ergänzte Übereinkommen wahrt die im Seerechtsübereinkommen verankerte ausschließliche Zuständigkeit des Flaggenstaates für seine Schiffe auf Hoher See. Das Protokoll gilt als weit akzeptierter Kompromiss, der nur von Staaten nicht mitgetragen worden ist, die dem Kernwaffensperrvertrag nicht angehören. Es ist daher damit zurechnen, dass das ergänzte Übereinkommen bald ratifiziert wird und in Kraft tritt.

# Gefahrenabwehr in der Transportkette: Wildwuchs der Regularien

Zum 1. Juli 2004 ist der internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS-Code) für Schifffahrtsunternehmen und Hafenbetriebe verbindlich geworden. Die Politik betrachtet es jetzt als eine dringend notwendige Aufgabe, Gefahrenabwehrmaßnahmen gegen den internationalen Terrorismus über Schiff und Hafen hinaus auf die gesamte Transportkette vom Versender bis zum Empfänger auszudehnen.

Unter den Themen „Intermodal Security", „Supply Chain Security" oder „Freight Transport Security" wird auf verschiedenen nationalen und internationalen Ebenen (Vereinigte Staaten von Amerika / USA, , Europäische Union / EU, World Customs Organisation / WCO, International Organisation for Standardisation / ISO) an entsprechenden Gefahrenabwehrmaßnahmen gearbeitet.

Nachdem erste Ergebnisse der WCO, EU und ISO vorliegen, scheinen sich Befürchtungen zu bestätigen, dass zumindest einige der vorgeschlagenen Maßnahmen den internationalen Handelsverkehr beeinträchtigen und die Transportkosten erhöhen werden, ohne gleichzeitig das latent vorhandene Gefahrenpotential maßgeblich zu verringern. Ebenso scheint sich der Verdacht zu bestätigen, dass es bisher keine Koordination zwischen den oben genannten Staaten und Organisationen gibt, um sich gemeinsam auf international einheitliche Regularien zu verständigen. Aus Sicht der weltweit tätigen Seeschifffahrt ist dies jedoch eine unabdingbare Notwendigkeit.

Als Basis für einen solchen Harmonisierungsprozess könnte das im Juni 2005 von der WCO verabschiedete „Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade" dienen. Diese Rahmenbedingungen scheinen geeignet zu sein, um mit einigen Nachbesserungen versehen einen allgemeinen Maßstab für Art und Umfang der zu treffenden Gefahrenabwehrmaßnahmen innerhalb einer Transportkette zu bilden.

Ein seit mehr als 12 Monaten angekündigter Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission zur Gefahrenabwehr in der Transportkette liegt bis heute nicht vor. Dafür hat sich jedoch die Europäische Kommission im Rahmen ihrer Zollpolitik und Zollgesetzgebung dieses Themas angenommen. Die EU-Zollverwaltungen beabsichtigen mit einer Ergänzung der Durchführungsverordnung zu dem im Februar dieses Jahres geänderten Zollkodex umfassende Informationen zu sammeln. Alle betroffenen Wirtschaftszweige, die an Zollverfahren beteiligt sind, haben sich jedoch gegen den ersten vorliegenden Entwurf ausgesprochen und erhebliche Nachbesserungen und Vereinfachungen gefordert. Auch der Verband Deutscher Reeder hat gegenüber dem Bundesministerium der Finanzen und der EU-Generaldirektion für Steuern und Zollunion Stellung genommen.

In den US-Verkehren läuft die Container Security Initiative (CSI) mittlerweile reibungslos. Die CSI isteine Kooperationsvereinbarung des US-Zolls mit anderen nationalen Zollverwaltungen weltweit für 37 akkreditierte Häfen - in enger Verbindung mit dem Advanced Information System (AIS), das u.a. die „24-Stunden-Manifestregelung" enthält. Demnächst werden jedoch ergänzende Maßnahmen eingeführt.

Innerhalb der ISO wird in den Arbeitsgruppen Technical Committee 104 (TC 104) weiter intensiv an der Normung eines elektronischen Containersiegels und einer eigentümerbezogenen Containerplakette gearbeitet. In der eigens eingesetzten RFID Working Group der ISO gibt es allerdings nach wie vor unterschiedliche Auffassungen über die technischen Details beider Normen. Bevor das Normungsverfahren zu Ende gebracht werden kann, werden Tests noch zeigen müssen, ob die technischen Systeme mit den angedachten elektronischen Spezifikationen funktionieren. Erst nach Verabschiedung der Normen können das elektronische Siegel und die elektronische Containerplakette Bestandteil von Gefahrenabwehrsystemen innerhalb der Transportkette werden.

Auch für die Organisation einer sicheren Transportkette soll es demnächst einen Standard geben. Im Technical Committee 8 (TC 8) der ISO ist mit den „Best Practices for Custody in Supply Chain Security" ein Normentwurf entstanden, der inhaltlich noch nicht auf Zustimmung aller an der Transportkette Beteiligten getroffen ist. So ist noch strittig, inwieweit später externe Zertifizierungen verpflichtend sein sollen und ob Transportkettenbestandteile, die bereits anderweitig eine Zertifizierung erfahren haben - zum Beispiel im Rahmen des ISPS-Code -, von einer zusätzlichen Zertifizierung ausgenommen werden können.

# Erhöhte Entschädigung für Ölverschmutzung: Keine Revision des geltenden Systems

Die im Jahr 2000 nach dem Untergang des Tankers „Erika“ begonnene Debatte über eine Revision des internationalen Systems der Haftung und Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden von Tankern ist beendet. Die Mitgliedstaaten des Internationalen Fonds zur Entschädigung von Ölverschmutzungsschäden (IOPCF) haben es im Oktober 2005 mit Mehrheit abgelehnt, die internationalen Übereinkommen über die Entschädigungsleistungen für Ölverschmutzungen von 1992 zu ändern. Danach haften die Eigentümer von Öltankschiffen in Abhängigkeit von der Schiffsgröße bis zu 89,7 Mio. Sonderziehungsrechte SZR (107,5 Mio. €). Bei darüber liegenden Schäden wird die Haftung durch eine von der Ölindustrie finanzierte Entschädigungsleistung des IOPCF bis zu 302 Mio. SZR (243,6 Mio. €) ergänzt, bei Geltung des nach dem Untergang des Tankers „Prestige“ eingeführten Zusatzfonds sogar bis zu 750 Mio. SZR (900 Mio. €).

Die Ölindustrie hatte nach der Erhöhung der Entschädigungssummen eine ungleiche Verteilung der Entschädigungslasten behauptet und gefordert, die Reederhaftung massiv zu erhöhen. Um das abzuwenden, hatten die Haftpflichtversicherer der Schifffahrt (Protection and Indemnity-Clubs - P&I-Clubs) die Entschädigungsleistungen für die von kleineren Tankern verursachten Schäden auf freiwilliger Basis unabhängig von der Schiffsgröße auf maximal 20 Mio. SZR (24 Mio. €) erhöht und als weiter gehende Alternative angeboten, Entschädigungsleistungen des Zusatzfonds in dessen Vertragsstaaten zur Hälfte zu übernehmen. Vor der Entscheidung des IOPCF haben die P&I-Clubs ihr Angebot noch erweitert und angeboten, die erhöhte Entschädigung bei kleineren Tankern beizubehalten, sie auf alle Vertragsstaaten des Ölhaftungsübereinkommens von 1992 auszudehnen und den Zusatzfonds zur Hälfte mitzufinanzieren. Dieses Angebot muss nun umgesetzt und im nächsten Jahr vom IOPCF formal gebilligt werden. Ein von der Europäischen Kommission für ihr 3. Schiffssicherheitspaket angekündigter Vorstoß zur Revision des internationalen Haftungs- und Entschädigungssystem für Ölverschmutzungsschäden hat dann keine Grundlage mehr. Das in der Praxis bewährte System kann deshalb mit erhöhten Entschädigungsbeiträgen der Schifffahrt fortgeführt werden. Ungeachtet dessen wird sich der IOPCF jedoch in Zukunft mit weiteren Maßnahmen gegen Substandardtanker befassen und der IMO Vorschläge vorlegen.

# ILO: Neue Mindestheuern

Die seit dem 1. Januar 2003 bestehende Mindestgrundheuer von US$ 465 für einen Vollmatrosen (able body seaman - A.B.) der Internationalen Arbeitsorganisation (International Labour Organization - ILO) ist mit Wirkung vom 1. Januar 2005 auf US$ 500 angehoben worden. Die Neufestsetzung war vom Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses der ILO im Juli 2003 beschlossen worden. Zu der Grundheuer kommt nach einer gemeinsamen Interpretation der Arbeitsgruppe des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses noch ein Betrag von US$ 378 als Vergütung für anteiligen Urlaubsanspruch, garantierte Überstunden und Ausgleich für öffentliche Feiertage jeweils für einen Monat hinzu. Daraus ergibt sich ein Gesamtheueranspruch für einen Vollmatrosen nach ILO-Recht von US$ 876 monatlich.

Die Arbeitsgruppe des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses ist vom Verwaltungsrat der ILO für Ende Februar 2006 erneut einberufen worden, um eine Neufestsetzung der ILO-Mindestheuer für einen A.B. zu beraten. Die Neufestsetzung hat nach einer ILO-Entschließung aus dem Jahre 2003 alle zwei Jahre zu erfolgen.

# Bewaffnete Überfälle auf Schiffe: Rückläufige Meldungen

Die Sicherheitslage in bestimmten Regionen der Welt bleibt weiter angespannt, wenngleich die Zahl der gemeldeten bewaffneten Überfälle auf Schiffe im Jahre 2004 auf insgesamt 325 zurückgegangen ist (Vorjahr 445). –Von den 325 gemeldeten Vorfällen gelten 76 lediglich als „Überfallversuche".

Mehr als zwei Drittel der gemeldeten Überfälle und Überfallversuche fanden in lediglich neun Regionen statt. Indonesien mit 93, die Straße von Malakka mit 37 und Nigeria mit 28 Überfällen bildeten das Spitzentrio und waren nahezu für die Hälfte aller Überfälle und Überfallversuche verantwortlich. Ein Großteil der Überfälle galt kleineren Schiffen, die insbesondere im südostasiatischen Raum im Regionalverkehr zum Einsatz kommen. Die internationale Handelsschifffahrt war zwar ebenso tangiert, gerade die schwerwiegenderen Überfälle, bei denen Menschen getötet und Schiffe entführt wurden, betrafen jedoch überwiegend die der Regionalschifffahrt.

Deutsche Schiffe blieben in den vergangenen Monaten erneut von schwerwiegenden Vorfällen verschont.

Verschärft wird die Situation im südostasiatischen Bereich dadurch, dass sich Akte der Piraterie mit terroristischen Übergriffen zu vermischen beginnen. Schiffsentführungen und die Erpressung von Lösegeldern für Besatzungsmitglieder haben vor diesem Hintergrund zugenommen. Unter Führung Japans wird seither verstärkt der Versuch unternommen, die in den betroffenen Seeräumen operierenden Sicherheitskräfte zu stärken und die sicherheitspolitische Zusammenarbeit zwischen den Küstenstaaten zu verbessern. Kenner der Szene bezweifeln allerdings, ob es sich unter den gegebenen Umständen überhaupt lohnt, Marine und Armee aufzurüsten. Darüber hinaus haben Malaysia und Indonesien es abgelehnt, ausländische Eingreiftruppen in ihren Gewässern einzusetzen, da sie dies als Einmischung in die inneren Angelegenheiten ihres Landes empfinden.

Auch die internationale Versicherungswirtschaft macht Druck Sie hat im Sommer 2005 die Straße von Malakka zu einem Kriegsrisikogebiet für die Seekaskoversicherung erklärt. Die internationale Seeschifffahrt hat mit Befremden auf diese überzogene Entscheidung des Londoner Joint War Committee (JWC) reagiert. Japanische Versicherer haben dies bereits seit dem 1. September dieses Jahres zum Anlass genommen, japanische Schiffe bei Reisen durch die Straße von Malakka mit Extraprämien zu belegen.

Bis heute haben sämtliche Maßnahmen, die vorbeugend zur Abwehr terroristischer Aktionen an Bord und in Häfen ergriffen worden sind, nicht dazu geführt haben, die Risiken eines normalen bewaffneten Überfalls durch Piraten wesentlich zu reduzieren.

# Einschleicher/Schiffbrüchige Flüchtlinge: Problemlösungen in Sicht

Die Zahl der „blinden Passagiere“, wie die Einschleicher umgangssprachlich genannt werden, ist zurück gegangen. Diesen Schluss lassen zumindest die jüngst veröffentlichten statistischen Daten der Internationalen Schifffahrts-Organisation (IMO) zu. Dies ist offensichtlich ein Erfolg der Änderung des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutze des menschlichen Lebens auf See (SOLAS) und zum internationalen Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und in Hafenanlagen (ISPS Code), die am 1. Juli 2004 in Kraft getreten ist.

Dessen ungeachtet wünschen sich die Reedereien schlankere Regelungen, um an Bord aufgefundener Einschleicher rückführen zu können. Die Belastungen für den allgemeinen Schiffsbetrieb sowie im Einzelfall auch Gefahren für die Sicherheit von Schiff und Besatzung sind noch zu groß.

Um Probleme mit schiffbrüchigen Flüchtlingen, wie sie sich im Jahre 2001 mit dem norwegischen Schiff „Tampa“ vor der australischen Küste ereignet haben, zu vermeiden, hat der Schiffssicherheitsausschuss der IMO im Mai 2004 „Richtlinien zur Behandlung von auf See geretteten Personen“ verabschiedet. Diese sind inhaltlich sowohl in das Internationale Übereinkommen zur Suche und Rettung auf See (SAR) als auch das Internationale Übereinkommen zur Sicherung menschlichen Lebens auf See eingearbeitet worden und dort zum 1. Januar bzw. 1. Juli 2006 in Kraft getreten. Damit sollte sichergestellt sein, dass an Bord genommene schiffbrüchige Flüchtlinge demnächst unverzüglich im nächsten angelaufenen Hafen von Bord gegeben werden können.

Der Verband Deutscher Reeder hat im Mai diesen Jahres ein seit längerem geplantes Gespräch mit der Bundesregierung über die Behandlung von blinden Passagieren und aus Seenot geretteten Flüchtlingen führen können. Ziel dieses Gesprächs war es, für deutsche Reeder die Möglichkeiten zur Vonbordnahme blinder Passagiere und aus Seenot geretteter Flüchtlinge in deutschen und anderen Häfen unabhängig von der Flaggenführung des Schiffes zu erweitern.

Die an dem Gespräch beteiligten Ressorts - Bundesministerium für Verkehr, Auswärtiges Amt und Bundesministerium des Inneren - konnten davon überzeugt werden, dass es bei der Abnahme von blinden Passagieren nicht um die Verlagerung von Kosten auf den Staat geht, sondern um eine Entlastung der Reedereien von unzumutbaren Risiken, die bei längerem Aufenthalt der blinden Passagiere an Bord für Schiff und Besatzung entstehen.

Das Bundesministerium des Inneren betonte in diesem Zusammenhang die restriktive Einreisepolitik aller Mitgliedstaaten des Schengener Übereinkommens, war aber dennoch bereit, den Vorschlag des Verbandes, die blinden Passagiere grundsätzlich in deutschen Häfen von Bord zu nehmen, noch einmal zu prüfen. Für ausländische Häfen sagte das Auswärtige Amt nochmals seine Unterstützung zu.

Übereinstimmung bestand, dass aus Seenot gerettete Flüchtlinge wegen bestehender und demnächst in Kraft tretender völkerrechtlicher Verpflichtungen im SAR und SOLAS-Übereinkommen unbedingt im nächsten Anlaufhafen an Land gegeben werden können. Hier wurde vereinbart, die Kommunikation zwischen betroffenen Reedereien, dem Verband Deutscher Reeder und den zuständigen deutschen Ressort sicherzustellen, um gegebenenfalls schnelles Handeln zu ermöglichen. Das Auswärtige Amt erklärte sich auch hier bereit, für die Einhaltung der völkerrechtlichen Verpflichtungen zur Aufnahme von Flüchtlingen gegenüber Drittstaaten einzutreten.

# Schifffahrtsentwicklungen in Europa

## Konsultation: Drittes Maritimes Sicherheitspaket

Seit dem Frühjahr 2004 arbeitet die Europäische Kommission an den Inhalten des Dritten Maritimen Sicherheitspakets. Die Veröffentlichung ist für den Herbst 2005 vorgesehen. Ab Anfang 2006 werden dann detaillierte Gespräche zum Sicherheitspaket innerhalb der Mitgliedstaaten der Europäischen Union, im Europäischen Parlament und in der Industrie geführt werden. Im Gegensatz zu den beiden vorangegangenen Sicherheitspaketen, die in der politisch hochsensiblen Atmosphäre nach den Tankerunglücken „Erika“ und „Prestige“ verabschiedet wurden, steht für das Dritte Sicherheitspaket genügend Zeit zur Verfügung, um praktikable Initiativen zu entwickeln. Die technische Expertise der neugegründeten Europäischen Behörde für Maritime Sicherheit (European Maritime Safety Agency - EMSA) sollte einen positiven Beitrag zu dieser Entwicklung leisten.

Der Verband Deutscher Reeder erwartet, dass das Sicherheitspaket folgende Elemente beinhalten wird:

einen Entwurf zur Bewertung von Flaggenstaaten, der inhaltlich mit dem Bewertungsschema der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation konform sein muss;

Rahmenbedingungen für Kooperation und Informationsaustausch bei der technischen Seeunfallursachenuntersuchungen zwischen den Mitgliedstaaten - eventuell mit einer erweiterten Einbindung der EMSA;

Änderungen der Richtlinie zur Seeverkehrsüberwachung, mit dem Ziel, die Überwachung von Schiffen auszuweiten und Verbesserungen bei Anforderungen und Bestimmungen für Nothäfen einzubringen;

Änderungen der Richtlinie der Hafenstaatkontrolle hinsichtlich einer Ausweitung der Verantwortlichkeit der Lotsen bei Übermittlung von spezifischen Schiffsinformationen und Einarbeitung eines neuen Inspektionsregimes. Schiffe mit „hohem Risikofaktor“ sollen nach dem Willen der Mitgliedstaaten einer höherer Inspektionsfrequenz unterzogen werden;

Es wird zudem erwartet, dass das Sicherheitspaket einen Entwurf enthält, der die Aufgaben der Klassifikationsgesellschaften bei der Übernahme von flaggenstaatlichen Aufgaben beschreibt und abgrenzt.

Die europäischen Reederverbände haben an den Konsultationsgesprächen der Europäischen Kommission, die im Mai 2004 und Februar 2005 abgehalten wurden, teilgenommen. Die Abgleichung mit internationalen Regeln und die Durchsetzung bestehender Gesetze innerhalb der Europäische Union waren dabei der „rote Faden“. Die europäischen Reederverbände sehen dem zu erwartenden Maßnahmenpaket optimistisch entgegen.

Ein großer Teil des Sicherheitspakets stellt sich generell unkontrovers dar und kann im Wesentlichen unterstützt werden. Die Schifffahrt hat die Initiative zur „Rolle der Klassifikationsgesellschaften“ kritisiert. Die Generaldirektion Verkehr (DGTREN) der Europäischen Kommission machte ursprünglich deutlich, dass die duale Funktion der Klassen - die einerseits im Namen des Flaggenstaates gesetzliche Aufgaben erfüllen und andererseits Klassenbesichtigungen für die Reedereien durchführen - ausschlaggebend für einen potentiellen Interessenkonflikt sei. Der zur Diskussion stehende Vorschlag fordert, diese Besichtigungen zu trennen und möglichst durch verschiedene Klassifikationsgesellschaften duchzuführen.

Die Schifffahrtsindustrie hat allgemeine Zweifel an dem Ansatz von DGTREN geäußert. Sach- und ordnungsgemäße Besichtigungen und Überprüfungen der Besichtigungsgesellschaft sollten für Zuverlässigkeit und Vertrauen sorgen. EMSA erhält dabei eine Schlüsselrolle.

# Europäische Wettbewerbspolitik: Neue Struktur in Sicht

In dem seit 2003 laufenden Konsultationsverfahren zur Revision des Wettbewerbsrechts für die Linienschifffahrt rechnet die Schifffahrt bis Ende 2005 mit einer Entscheidungsvorlage der Europäischen Kommission. Linienschifffahrtskonferenzen in ihrer bisherigen Form werden voraussichtlich nach europäischem Recht nicht mehr gestattet sein, obwohl auch der Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments Bedenken angemeldet hat. Separate, von der Industrie kritisierte Studien der Europäischen Kommission hatten kaum Anhaltspunkte für eine Fortführung des Konferenzwesens geliefert. Große Teile des weitreichenden Reformvorschlags der European Liner Affairs Association (ELAA) wurden von der Kommission als mit den Wettbewerbsklauseln des Europäischen Vertrages unvereinbar zurückgewiesen. Zu klären bleiben die Auswirkungen der europäischen Veränderungen auf internationale Rechtsinstrumente wie den UN-Verhaltenskodex für Linienschifffahrtskonferenzen.

Als Teil des gleichen Reformvorhabens ist mit einer Einbeziehung der Trampschifffahrt in den Anwendungsbereich der wettbewerbsrechtlichen Verfahrensvorschriften zu rechnen. Zur Gewährleistung der Rechtssicherheit wünschen Schifffahrtsvertreter daher eine Anleitung der Europäischen Kommission zu Fragestellungen um Poolvereinbarungen.

Die Europäische Kommission hat die Gruppenfreistellung für Linienschifffahrtskonsortien um weitere fünf Jahre verlängert . Im Vergleich zu ihrer Vorgängerin enthält die Verordnung 611/2005, die am 26. April 2005 in Kraft trat, nur kleine Veränderungen, zum Beispiel bei Kündigungsfristen und Ausscheideverbotsklauseln.

# Europäische Union: Beitritt zur Internationalen Seeschifffahrts-Organisation?

Im Jahr 2002 gab die Europäische Kommission eine Empfehlung an den Rat heraus, der Kommission die Berechtigung für Verhandlungen mit der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) über die Bedingungen und Vorkehrungen für einen Beitritt der Europäischen Union zu erteilen. Die Empfehlung wurde auch dem Verkehrsrat vorgelegt, wobei die Mitgliedstaaten unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Referenden in Frankreich und den Niederlanden hierzu in Opposition gingen und der Empfehlung ihre Zustimmung verweigerten.

Für die Schifffahrtsindustrie ist es von größter Bedeutung, dass die weltweiten maritimen Bestimmungen effektiv, eindeutig, wissensbasiert und realitätsbezogen sind. Die Schifffahrt hat mit der IMO bereits eine durchsetzungsstarke und effiziente internationale Organisation, die ein global geltendes Rahmenwerk schafft. Die von den Mitgliedsstaaten eingebrachte Expertise ist für sie unverzichtbar.

Ein Verfahren, das die Einflussmöglichkeit der Mitgliedstaaten schwächt, würden nach und nach auch Fachwissen und technische Ressourcen der betroffenen Flaggenstaaten schwächen. Dies sollte vermieden werden. Erfahrungswerte zeigen, dass Blockabstimmungssysteme innerhalb internationaler Organisationen den Entscheidungsfindungsprozess graduell hemmen können und somit die Effizienz dieser Organisation schwächen. Um die IMO zu stärken, sollte der Einfluss der 25 EU-Mitgliedstaaten in einigen Gebieten durch Koordination der Europäischen Union verbessert und ausgeweitet werden.

Mit dem Arbeitspapier der Kommission „ Verfahrensrechtliches Rahmenwerk zur Annahme von Gemeinschafts-Positionen oder gemeinschaftlichen Positionen der Europäische Union zu IMO-bezogenen Themen und Vorschriften“ wurde im Jahr 2005 ein verwandtes Thema aufgenommen. Die Generaldirektion Verkehr (DGTREN) der Europäischen Kommission strebt damit die Abstellung der - ihrer Meinung nach bestehenden - Mängel im derzeitigen EU-Koordinationsprozess im Vorwege der IMO-Sitzungen an. Insbesondere wird in diesem Zusammenhang der Entwicklungsprozess von Positionen der Gemeinschaft angesprochen, die innerhalb des Kompetenzbereichs der Gemeinschaft liegen, und auch der Entwicklungsprozess gemeinschaftlicher Positionen in Bezug auf Themen, die für die Gemeinschaft als sehr wichtig eingestuft werden, jedoch außerhalb der Kompetenz der Gemeinschaft stehen.

Die Mitgliedstaaten diskutieren auch diese erweiterte Einflussnahmemöglichkeit der Europäischen Kommission kontrovers. Die Diskussion innerhalb der Mitgliedstaaten über ein solches verfahrensrechtliches Rahmenwerk wird auf der Basis eines von der Europäischen Präsidentschaft vorgelegten alternativen Textes geführt. Dieser beinhaltet weitestgehend schon bestehende, flexiblere Regelungen.

## Zoll und Sicherheit: Neue EU-Verordnung

Mit einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates vom April 2005 zur Änderung des Zollkodex hat die Europäische Union diverse Sicherheitsaspekte in das EU-Zollregime integriert, um die Sicherheit im grenzüberschreitenden Warenverkehr zu erhöhen und Risiken in der Lieferkette zu minimieren. Die Europäische Kommission hat einen vorläufigen Vorschlag zur Umsetzung der Verordnung veröffentlicht. Dieser Vorschlag steht zur Diskussion. Damit angemessene Kontrollen auf der Grundlage einer Risikoanalyse möglich sind, müssen für alle Waren, die in das oder aus dem Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht werden, Vorab-Angaben über das Eintreffen oder das Verlassen, ausgenommen für Waren bei Beförderung durch dieses Gebiet ohne Halt auf dem Luft- oder dem Seeweg, vorgeschrieben werden. Diese Angaben sollten vorliegen, bevor die Waren in das Zollgebiet der Gemeinschaft verbracht werden oder dieses verlassen. Je nach der Art der Waren, der Beförderung oder der Wirtschaftsbeteiligten oder im Falle besonderer in internationalen Übereinkünften vorgesehenen Sicherheitsvorkehrungen können unterschiedliche Zeitrahmen und Vorschriften festgelegt werden.

Die Zollkontrollen außer Stichprobenkontrollen stützen sich auf eine Risikoanalyse unter Verwendung automatisierter Datenverarbeitungsmethoden, damit die Risiken erkannt und quantifiziert werden und damit die Maßnahmen ergriffen werden, die zur Bewertung der Risiken nach nationalen und internationalen Kriterien erforderlich sind.

Außerdem soll ein gemeinschaftsweites Computersystem für das Risikomanagement eingeführt werden, das auf einheitlichen und harmonisierten Risikokriterien in der gesamten Europäische Union beruht, so dass risikobehaftete Sendungen identifiziert werden können. So genannte „zugelassene Wirtschaftsbeteiligte“ (ZWB), die von den Zollbehörden als zuverlässig eingestuft worden sind, erhalten Vereinfachungen bei der Abwicklung ihrer Zollverfahren und bei sicherheitsrelevanten Zollkontrollen. Der von einem Mitgliedstaat verliehene Status ZWB soll von den anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden. Die Kriterien für die Bewilligung des Status des ZWB umfassen die bisher angemessene Einhaltung der Zollvorschriften, ein zufrieden stellendes System der Führung der Geschäftsbücher und gegebenenfalls der Beförderungsunterlagen, die nachweisliche Zahlungsfähigkeit und die Einhaltung angemessener Sicherheitsstandards.

Die Systeme für die elektronische Anmeldung, das automatisierte Risikomanagement und den elektronischen Datenaustausch zwischen Eingangs-, Einfuhr-, Ausfuhr- und Ausgangszollstellen müssen innerhalb von drei Jahren nach dem Zeitpunkt, ab dem diese Bestimmungen anwendbar sind, funktionsfähig sein.

In umfangreichen Stellungnahmen lehnt die im- und exportierende Wirtschaft den Entwurf der Durchführungsverordnung ab. Darin wird sich neben anderen Aspekten insbesondere gegen den Umfang der sehr frühzeitig abzugebenden Datensätze gewehrt. Da nicht absehbar ist, zu welchem Zeitpunkt alle Zollverwaltungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union in der Lage sind, untereinander auf elektronischem Wege Datensätze auszutauschen, lautet die Kernforderung, abzuwarten bis ein einheitlicher europäischer Informationstechnologie-Standard geschaffen ist, der alle Zollverwaltungen miteinander kommunizieren lässt.

## EU-Umweltstrafrecht: Verschärfung von Sanktionen

Das nach dem Untergang des Tankers „Prestige“ im November 2002 insbesondere von Spanien und Frankreich angestoßene Rechtsetzungsverfahren zur Vereinheitlichung und Verschärfung strafrechtlicher Sanktionen bei Meeresumweltverschmutzungen von Schiffen aus ist im September 2005 vorerst abgeschlossen worden. Die EU-Mitgliedstaaten haben nun bis Anfang 2007 Zeit, eine Richtlinie über die Voraussetzungen der Strafbarkeit und einen Rahmenbeschluss des Rates über den Umfang der Strafen umzusetzen.

Das deutsche Umweltstrafrecht stellt seit langem Meeresumweltverschmutzungen unter strenge Geld- oder Freiheitsstrafen, weshalb der Verband Deutscher Reeder hier keine grundlegenden Veränderungen erwartet. Dennoch steht die Schifffahrt vor allem der neuen Richtlinie kritisch gegenüber, weil sie unfallbedingte Verschmutzungen in den Hoheitsgewässern der EU-Mitgliedstaaten abwei-

chend von dem durch das Internationale Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) gesetzten völkerrechtlichen Rahmen nach einem schärferen Verschuldensmaßstab strafbar macht. Die Europäische Gemeinschaft missachtet damit erneut die im Internationalen Seerechtsübereinkommen verankerte Zuständigkeitsverteilung zwischen Flaggenstaaten und Küstenstaaten und somit die Freiheit der Schifffahrt.

Da der Europäische Gerichtshof kurz vor Veröffentlichung der beiden Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft eine weitergehende Kompetenz in der Strafrechtsgesetzgebung zugestanden hat als sie der Richtlinie zugrundegelegt und von der EU-Kommission beansprucht wurde, ist jedoch offen, ob und inwieweit das gerade abgeschlossene Rechtsetzungsverfahren zur Richtlinie und zum Rahmenbeschluss wieder aufgerollt werden muss und ob der Widerspruch zu MARPOL noch korrigiert werden kann. Unabhängig davon ist die Vereinbarkeit der Richtlinie mit MARPOL bei ihrer Umsetzung in das nationale Recht der EU-Mitgliedstaaten zu beachten. Der Verband Deutscher Reeder wird beim Bundesjustizministerium darauf drängen, dass der von MARPOL vorgegebene und für Deutschland verbindliche völkerrechtliche Rahmen bei der Umsetzung der Richtlinie in Deutschland mit Rücksicht auf den verfassungsrechtlichen Vorrang des Völkerrechts eingehalten wird. Mit dem Bundesjustizministerium geklärt werden muss auch die in dem Rahmenbeschluss vorgesehene Verantwortlichkeit juristischer Personen.

## Meerespolitik: EU-Grünbuch

Die Europäische Kommission möchte eine umfassende „ganzheitliche“ Meerespolitik entwickeln. Die Meerespolitik soll die Politik der Europäischen Union in allen Bereichen, die das Meer berühren, ob Fischerei, Tourismus, Schifffahrt, Energie oder Rohstoffgewinnung, leiten. Eine Arbeitsgruppe hat bereits intensive Gespräche mit Betroffenen in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union geführt. Ein Grünbuch, das als Diskussionsvorlage der Kommission dient, soll in 2006 veröffentlicht werden.

Die deutsche Bundesregierung unterstützt die Initiative. Sie erkennt eine Möglichkeit, „einen Ausgleich zwischen den sektoralen Politiken der EU“ zu finden und das Konzept der wirtschaftlichen und ökologischen Nachhaltigkeit systematisch einzuführen. Kernpunkte eines Positionspapiers der Bundesregierung betreffen Forschung und Wissen über die Meere, den Küstenschutz, die nachhaltige Nutzung der Meere (hier finden die Bedürfnisse und Vorzüge der Schifffahrt Erwähnung) und der Schutz der Meere.

In einer ersten Stellungnahme hat der Verband Deutscher Reeder die Selbstverständlichkeit eines ganzheitlichen Ansatzes unterstrichen. Der Verband sieht in der Initiative der Kommission eine Gelegenheit, eine proaktive, ausgewogene Strategie für die Nutzung der Meere zu entwickeln und von einer stark durch aktuelle Ereignisse geprägten reaktiven Politik abzugehen. Allerdings müsste dafür die wirtschaftliche Nutzung der Meere eine stärkere Beachtung durch die Kommission finden. Auch muss eine EU-Meerespolitik global ausgerichtet sein; europäische Alleingänge, die den internationalen Rechtsrahmen gefährden, sind zu vermeiden. Der Internationalen Schifffahrts-Organisation (IMO) kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, die durch einen Sitz oder Stimmrecht der Europäische Union bei der IMO nicht gefährdet werden darf.

Der Verband Deutscher Reeder wird sich auch im kommenden Jahr aktiv in die Diskussionen um eine EU-Meerespolitik einbringen.

# Häfen und maritime Infrastruktur: Liberalisierungsversuch erneut vor dem Scheitern

Im Oktober vergangenen Jahres hatte die Europäische Kommission überraschend einen neuen überarbeiteten Richtlinienentwurf über die Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Hafendienstleistungen unterbreitet. In den zurückliegenden zwölf Monaten hat dieser Richtlinienvorschlag, in Kurzform „Port Package II“, hohe Wellen geschlagen und insbesondere auf politischer Ebene zu heftigen Diskussionen und Auseinandersetzungen geführt.

Während die europäische Reederschaft eine formalisierte Liberalisierung des Marktzugangs für Hafendienste grundsätzlich begrüßt, sehen nicht nur die europäischen Seehafenbetriebe, sondern auch die Gewerkschaften keinerlei Veranlassung für ein solches Regelwerk. In Deutschland stützen sowohl die Küstenländer als auch die Bundesregierung letztere Meinung. Die abweichende Interessenlage der Hafennutzer haben weder im Verkehrsausschuss des Bundestages noch im Bundesrat Berücksichtigung gefunden.

Einig sind sich alle Beteiligten, dass es beim Richtlinienentwurf inhaltlich noch erheblichen Klarstellungs- und Nachbesserungsbedarf gibt, wenn das gewünschte Ziel und die nötige politische Akzeptanz erreicht werden sollen. So muss ein Ausschreibungs- und Vergabeverfahren entwickelt werden, das eine Verbesserung der Dienstleistungsqualität, verbunden mit einer Kostensenkung, ermöglicht. Ebenso müssen angemessene Kompensationsregelungen für den Fall geschaffen werden, dass der bisherige Hafenanlagenbetreiber einem neuen Diensteanbieter im Ausschreibungsverfahren unterliegt, so dass Hafendienstleister ungeachtet möglicher kurzer Restlaufzeiten ihrer Lizenzen kontinuierlich in die Modernisierung der Anlagen investieren können.

Studien über die Folgenabschätzung des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Marktzugang für Hafendienste kommen deshalb aufgrund vorhandener materieller Mängel im Richtlinienentwurf zu durchweg negativen Ergebnissen. Die ungünstige Bewertung wird allerdings auch dadurch hervorgerufen, dass sich die Studien allein auf den Containerumschlag in der Hamburg-Antwerp-Range konzentrieren, während die Wettbewerbssituation beim Containerumschlag in anderen europäischen Häfen sowie beim Umschlag anderer Ladungsarten nicht betrachtet werden. Ebenso wenig finden sich in den Untersuchungen Folgenabschätzungen für die übrigen betroffenen Dienstleistungsbereiche Schleppen, Festmachen und Lotsen. Insofern wird dort, ob nun beabsichtigt oder nicht, ein sehr einseitiges Urteil über den vorliegenden Richtlinienentwurf gesprochen.

Der Verband Deutscher Reeder hätte es deshalb begrüßt, wenn die kritischen Inhalte des Richtlinienentwurfs frühzeitig intensiver und ergebnisoffener diskutiert worden wären. Wie groß der Nachbesserungsbedarf nach einjähriger Diskussion noch immer ist, zeigen die mehr als 300 Änderungsvorschläge, die im Verkehrsausschuss des Europäischen Parlaments im Oktober dieses Jahres diskutiert wurden..

Über das endgültige Schicksal des „Port Package II“ lassen sich zwar noch keine endgültigen Voraussagen treffen, doch scheint es wahrscheinlich, dass die Vorlage erneut sowohl im Rat als auch im Parlament scheitert. Ein guter Teil der Parlamentarier hat sich grundsätzlich gegen die Annahme des Richtlinienentwurfs ausgesprochen, während sich andere nach wie vor für eine Annahme des Richtlinienentwurfs aussprechen werden, wenn die nötigen Nachbesserungen noch erfolgen sollten. Es ist jedoch fraglich, ob auf Basis der vorliegenden Texte überhaupt die umfänglichen Nachbesserungen eingefügt werden können, die den Richtlinienvorschlag zumindest akzeptabel machen würden.

Zusätzlich hat die Europäische Kommission im Herbst dieses Jahres einen weiteren Richtlinienvorschlag über die Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Hafeninfrastruktur vorgelegt. Dies geschah offenbar mit der Absicht, den Wettbewerb zwischen den Häfen zu harmonisieren. Abgesehen davon, dass auch dieser Richtlinienentwurf erhebliche inhaltliche Unzulänglichkeiten aufweist, hält der VDR einen solchen Vorschlag nicht einmal für diskussionswürdig, solange nicht auch über eine vollkostendeckende Erhebung derartiger Gebühren für die übrigen Verkehrsträger - einschließlich des Schienenverkehrs - nachgedacht wird.

# Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland

## Schifffahrts- und Steuerpolitik: Absprachen eingehalten - Kontinuität gefordert

Die am 26. Mai 2003 auf der Dritten Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck getroffenen Absprachen über den Bestand der Tonnagesteuer, die Umkehrung des Ausflaggungstrends und die Verbesserung der Bedingungen des Betriebs von Schiffen unter deutscher Flagge sind in der gesetzten Zeit erfüllt worden.

Nachdem die Bundesregierung und der Gesetzgeber die Maßnahmen zur Senkung der Betriebskosten von Schiffen unter deutscher Flagge zügig bis zum 1. Januar 2004 umgesetzt hatten, sind wie 2003 zugesagt mehr als 100 Schiffe zusätzlich unter die deutsche Flagge gebracht worden. Ende 2005 ist mit 120 bis 130 Schiffen mehr als zu Beginn des Jahres 2004 zu rechnen. Die Handelsflotte unter deutscher Flagge ist dann nach Tonnage mit über 10 Mio. Bruttoraumzahl (BRZ) und einem Zuwachs von ca. 80 Prozent innerhalb von zwei Jahren so groß wie nie zuvor. Der Rückflaggungsprozess ist damit jedoch nicht abgeschlossen. Denn die in den Beihilfeleitlinien der Europäischen Kommission von 2004 erklärte europäische Schifffahrtspolitik verlangt ein weiteres Anwachsen der Handelsflotten unter den Flaggen der Mitgliedstaaten.

Die Rückflaggungsaktion war bis Ende 2004 nur schleppend angelaufen. Viele administrative Verfahren mussten erst neu ausgerichtet werden, es war schwierig, das nach der Schiffsbesetzungsverordnung erforderliche Personal zu finden und in vielen Schiffseigentumsgesellschaften mussten erst die erforderlichen Beschlüsse gefasst werden. Vor und nach der Vierten Nationalen Maritimen Konferenz der Bundesregierung am 25. Januar 2005 in Bremen, auf der die Ergebnisse der Lübecker Konferenz vom Bundeskanzler bekräftigt wurden, hat sich der Rückflaggungsprozess erheblich beschleunigt und schließlich im August 2005 das gesetzte Ziel erreicht. Auch die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Seeleute und die Zahl der neu eingegangenen Ausbildungsverhältnisse haben in der Folge der Einflaggung spürbar zugenommen.

Die Schifffahrtspolitik der Bundesregierung hat damit in vollem Umfang die gesetzten Erwartungen erfüllt.

Die Politikstruktur mit dem Einsatz eines Maritimen Koordinators, der Abstimmung in einem Maritimen Bündnis und der Herbeiführung klarer Entscheidungen auf Nationalen Maritimen Konferenzen hat sich bewährt. Der Schifffahrtsstandort Deutschland hat sich besser entwickelt als andere Standorte. Dies ist auf die Einführung der Tonnagesteuer 1999 und die Verbesserung weiterer Rahmenbedingungen im internationalen Vergleich zurück zu führen.

Die deutsche Handelsflotte ist heute die drittgrößte weltweit und in der Containerschifffahrt mit Abstand führend. Die volkswirtschaftliche und fiskalische Gesamtbilanz der Expansion der Schifffahrt und des gesamten maritimen Clusters am deutschen Standort ist positiv.

Die für die Schifffahrt relevante Steuerpolitik ist durch Beschlüsse des Gesetzgebers bereits Ende 2003 längerfristig ausgerichtet worden. Die nach geltendem Recht noch zulässige Kombination von Verlustzuweisung und Tonnagesteuer ist bei Schiffen ab 2007 nicht mehr möglich. Schon heute wird sie überwiegend nicht mehr angewandt. Einzelfragen bei der Anwendung der Tonnagesteuer, insbesondere bei der Bestimmung von Unterschiedsbeträgen, geben jedoch weiter Anlass zur Diskussion mit der Finanzverwaltung. Sie berühren die Tonnagesteuer jedoch nicht grundsätzlich.

Die deutsche Seeschifffahrt hat bewiesen, dass sich deutsche Unternehmen mit den geeigneten Rahmenbedingungen am deutschen Standort erfolgreich im globalen Wettbewerb behaupten können. Sie hat so die beste Grundlage dafür geschaffen, dass die neue Bundesregierung und das neue Parlament die 1999 im umfassenden Konsens eingeleitete Schifffahrts- und Steuerpolitik bei der Aufstellung des politischen Programms für die nächste Legislaturperiode fortsetzt.

# Tonnage- und Investitionsentwicklung: Hoher Auftragsbestand sichert weiteres Flottenwachstum

Die dem wirtschaftlichen Einflussbereich deutscher Reedereien zuzuordnende Handelsflotte bestand zur Jahresmitte 2005 aus 2.647 Schiffen (Einheiten mit einer Bruttoraumzahl - BRZ über 100) mit insgesamt 45,3 Mio. BRZ. Gegenüber Juli 2004 bedeutet dieses eine Zunahme der Schiffszahl um 157 Einheiten und eine Vergrößerung der Tonnage um 7,8 Mio. BRZ.

Die Flotte 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. Die weit überwiegende Anzahl dieser Schiffe ist im internationalen Verkehr eingesetzt und daher zusätzlich im Internationalen Seeschifffahrtsregister (ISR) eingetragen.

- 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 2005 einschließlich der im Küstenbereich eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe auf 570 Schiffe (Vorjahr: 480 Schiffe) mit 9,82 Mio. BRZ (Vorjahr: 6,21 Mio. BRZ). Mit dieser Bruttoraumzahl von nahezu zehn Millionen erreichte die Handelsflotte unter deutscher Flagge ihr bislang größtes Tonnagevolumen. Mit 347 Schiffen (Vorjahr: 258 Schiffe) mit 9,19 Mio. BRZ (Vorjahr: 5,89 Mio. BRZ) ist der wesentliche Teil der Flotte unter deutscher Flagge im Internationalen Seeschifffahrtsregister eingetragen.

Im Zuge der Rückflaggungsaktion wechselten im ersten Halbjahr 2005 57 bislang unter Auslandsflaggen eingesetzte Schiffe auf die Bundesflagge, 19 Neubauten wurden ebenfalls unter deutscher Flagge in Fahrt gesetzt. Diesen Zugängen von zusammen 2,32 Mio. BRZ standen zehn Auslandsverkäufe und vier Ausflaggungen mit zusammen 84.000 BRZ gegenüber.

Per Saldo ergibt sich bei dem Sektor unter deutscher Flagge im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt ein deutliches Plus von 90 Schiffen und ein Tonnagezuwachs von 3,6 Mio. BRZ. Ende diesen Jahres werden etwa 130 Handelsschiffe mehr unter deutscher Flagge eingesetzt sein als zwei Jahre zuvor. Die Zusagen der Reeder anlässlich der Lübecker Nationalen Maritimen Konferenz sind damit hinsichtlich der Rück- und Einflaggungen im vereinbarten Zeitraum erfüllt.

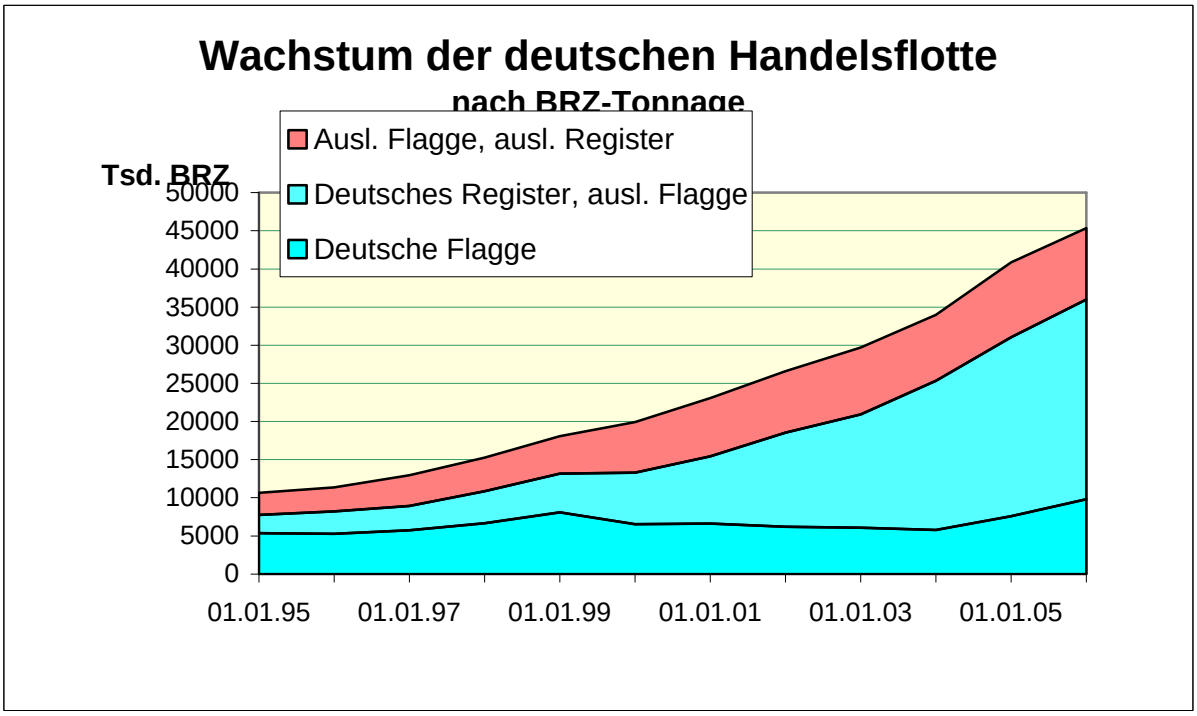
Ebenfalls stark zugenommen hat derjenige Teil der deutschen Flotte, der in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen ist und nach § 7 des Flaggenrechtsgesetzes befristet eine ausländische Flagge führt. Dieser Flottenteil ist zwischen Mitte 2004 und Mitte 2005 um 95 Schiffe und 3,21 Mio. BRZ auf 1.677 Schiffe mit 26,18 Mio. BRZ angestiegen.

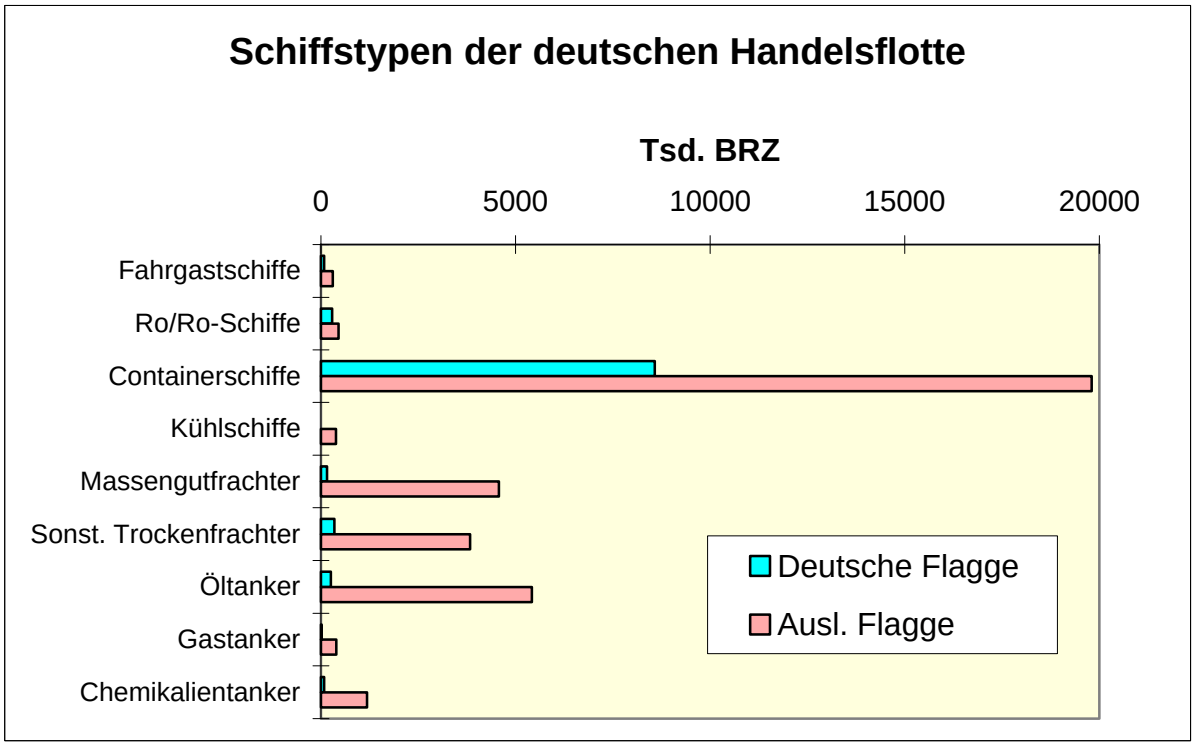
Insgesamt waren in deutschen Seeschiffsregistern am 30. Juni 2005 2.247 Handelsschiffe mit 35,99 Mio. BRZ eingetragen; knapp 800 Schiffe und 22,7 Mio. BRZ mehr als zu Beginn des Jahres 2000. In diesem Sektor zeigt die Flottenentwicklung vornehmlich aufgrund der vor sechs Jahren eingeführten Tonnagesteuer, 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 28 Schiffen und ein Plus von 1,03 Mio. BRZ auf und bestand zur Jahresmitte 2005 aus 400 Handelsschiffen mit 9,35 Mio. BRZ.

Die bevorzugten Auslandsflaggen der deutschen Reedereien sind die des Karibikstaates Antigua und Barbuda, Liberias, Großbritanniens, der Marshallinseln und Zyperns. Nach der Anzahl der Schiffe führt Antigua und Barbuda mit 814 Schiffen und 6,3 Mio. BRZ, während die höchste BRZ-Tonnage auf die Flagge Liberias mit 541 Schiffen und 15,4 Mio. BRZ entfällt. Die britische Flagge folgt mit 203 überwiegend in Gibraltar und auf der Insel Man registrierten Schiffen mit 1,9 Mio. BRZ vor den Marshallinseln mit 137 Schiffen und 4,0 Mio. BRZ und Zypern mit 123 Schiffen und 1,8 Mio. BRZ. Die verbleibenden 240 Schiffe verteilen sich auf 25 weitere Flaggen.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2005 stellten deutsche Reeder 133 Neubauten mit 4,04 Mio.


Wachstum der deutschen Handelsflotte
nach BRZ-Tonnage
Tsd. BRZ
Ausl. Flagge, ausl. Register
Deutsches Register, ausl. Flagge
Deutsche Flagge
50000
45000
40000
35000
30000
25000
20000
15000
10000
5000
0
01.01.95
01.01.97
01.01.99
01.01.01
01.01.03
01.01.05

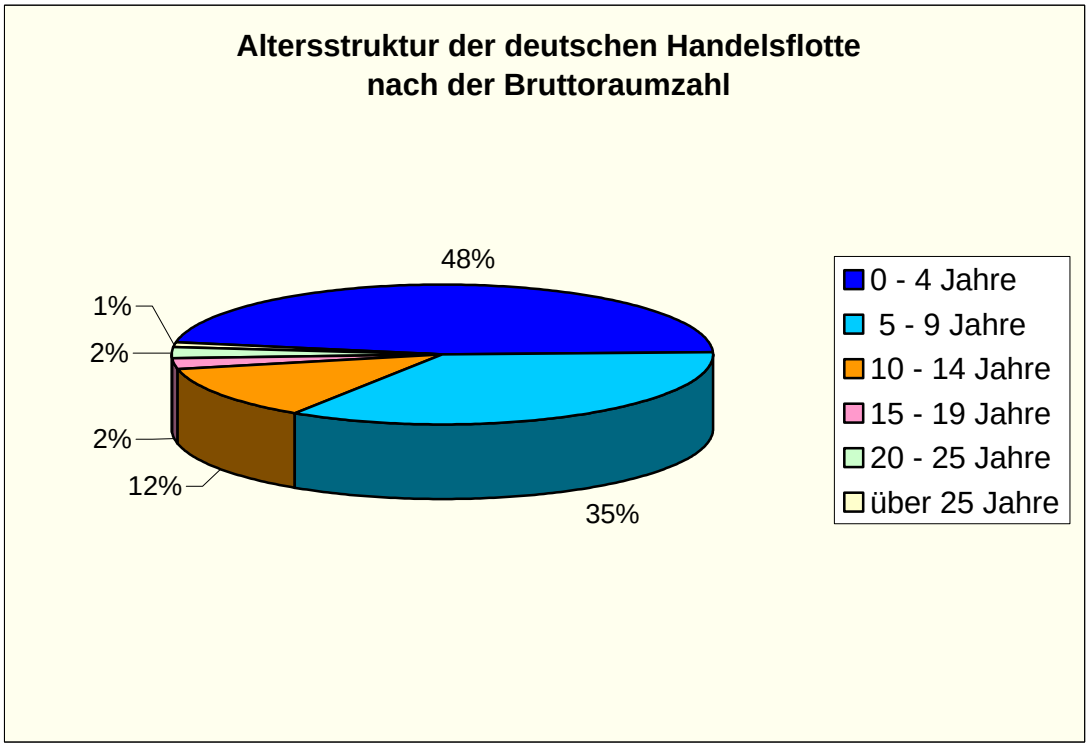

Schiffstypen der deutschen Handelsflotte
Tsd. BRZ
0
5000
10000
15000
20000
Fahrgastschiffe
Ro/Ro-Schiffe
Containerschiffe
Kühlschiffe
Massengutfrachter
Sonst. Trockenfrachter
Öltanker
Gastanker
Chemikalientanker
Deutsche Flagge
Ausl. Flagge

BRZ und 5,06 Mio. tdw in Dienst (Januar bis September 2004: 102 Neubauten mit 2,6 Mio. BRZ). Das entspricht einem Investitionsvolumen von ca. 4,2 Mrd. Euro. Diese Zahlen dürften sich bis zum Ende des Jahres noch deutlich erhöhen. Deutsche Werften waren mit 27 Schiffen und 516.000 Mio. BRZ entsprechend einem Investitionsvolumen von 0,8 Mrd. Euro an den Ablieferungen beteiligt.

Obwohl die Frachtraten - insbesondere die Zeitcharterraten in der Containerfahrt - die Spitzenwerte der vergangenen Monate nicht erreichten, führten doch die anhaltend günstigen Raten auf wesentlichen Schifffahrtsmärkten, verbunden mit Planungsmöglichkeiten durch die Ergebnisse der Maritimen Konferenzen zu einer Vielzahl weiterer Neubauvorhaben deutscher Reeder und Investoren. Deutsche Schifffahrtsgesellschaften bestellten in den ersten neun Monaten dieses Jahres 232 Handelsschiffe mit 6,9 Mio. BRZ und einem Bruttowert von 9,0 Mrd. Euro (Vorjahreszeitraum: ebenfalls 232 Schiffe, 6,0 Mio. BRZ, 7,2 Mrd. Euro). Hiervon konnten Werften in Korea 71 Neubauaufträge verbuchen, 48 Bestellungen gingen an chinesische Schiffbauer. Auch deutsche Werften profitierten von der Auftragsvergabe in den ersten drei Quartalen 2005: Aufträge über 66 Neubauten mit 2,0 Mio. BRZ kamen von deutschen Reedern. Damit ist die Kapazität der meisten deutschen Schiffbaubetriebe bis in das Jahr 2008 ausgelastet.

Anfang Oktober 2005 befanden sich 647 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 20,01 Mio. BRZ oder 24,55 Mio. tdw für deutsche Reedereien in Bau oder Auftrag (Vorjahr 560 Handelsschiffe mit 17,90 Mio. BRZ). Diese Schiffsneubauten haben einen Anschaffungswert von rund 23,2 Mrd. Euro. In Deutschland werden 102 Schiffe mit 1,89 Mio. BRZ im Wert von ca. 3,6 Mrd. Euro gebaut. Die wichtigsten Schiffbauländer deutscher Auslandsaufträge waren im Oktober 2005 Südkorea mit 189 Schiffen und 10,65 Mio. BRZ, China mit 207 Schiffen und 4,10 Mio. BRZ, Polen mit 20 Schiffen und 0,70 Mio. BRZ und Japan mit 18 Schiffen und 0,92 Mio. BRZ. Die Fertigstellung der Neubauten ist vorwiegend für die Jahre 2006 und 2007 vorgesehen, bei großen Containerschiffen reicht der vereinbarte Zeitpunkt der Ablieferung bereits bis in das Jahr 2009 hinein.

Der überwiegende Anteil am Auftragsbestand der deutschen Reedereien entfällt auf Containerschiffe mit insgesamt 477 Neubauten, 16,4 Mio. BRZ und einer Stellplatzkapazität von 1.555.000 TEU, darunter 137 Schiffe mit einer Kapazität zwischen 2.000 und 4.000 TEU, 61 Schiffe zwischen 4.000 und 6.000 TEU und 72 Schiffe mit mehr als 6.000 TEU. Bestellt sind darüber hinaus 80 Stückgut- und Ro/Rofrachter, 36 Chemikalientanker, 27 Rohöl- und Produktentanker unterschiedlicher Größe, 19 Massengutschiffe sowie fünf Gastanker und drei Fahrgastschiffe.



## Verladende Wirtschaft: Gute Beziehungen

Der Verband Deutscher Reeder pflegt gute Beziehungen zur verladenden Wirtschaft. Trotz der grundsätzlichen Meinungsunterschiede beim Thema Wettbewerbsrecht vereinbarten Vertreter der VDR-Kommission für Linienfahrt und des Deutschen Seeverladerkommitees im Bundesverband der Deutschen Industrie im Juni 2005 eine weitere Zusammenarbeit zum Beispiel in den Bereichen Infrastruktur, Liberalisierung von Hafendienstleistungen und Gefahrenabwehr. Auch zu betrieblichen Themen tauschen sich beide Seiten bedarfsmäßig aus. Regelmäßige Treffen der beiden Seiten sind beabsichtigt.

## Seemannsgesetz: Anpassung an internationale Übereinkommen

Am 1. Juli 2005 ist eine Änderung des Seemannsgesetzes in Kraft getreten, wodurch das bisherige innerstaatliche Urlaubs- und Rückbeförderungsrecht der Seeleute an die internationalen Bestimmungen der Übereinkommens der ILO über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute, 1976 (ILO-Übereinkommen Nr. 146) und über die Heimschaffung der Seeleute, 1987 (ILO-Übereinkommen Nr. 166) angepasst worden ist. Zugleich ist das aus dem Jahre 1902 stammende Gesetz betreffend die Verpflichtung der Kauffahrteischiffe zur Mitnahme heimzuschaffender Seeleute aufgehoben worden, weil es schon seit langem nicht mehr zeitgemäß war.

Die beiden ILO-Übereinkommen sind insgesamt Bestandteil des Entwurfes für ein konsolidiertes Seearbeitsübereinkommen, das im Februar 2006 durch eine Seeschifffahrtstagung der Internationalen Arbeitskonferenz bei der ILO in Genf beraten und angenommen werden soll. Die mit dem Änderungsgesetz zum Seemannsgesetz vorbereitete Ratifikation der Übereinkommen Nr. 146 und Nr. 166 soll die kommenden Beratungen in Genf unterstützen.

## Tarifentwicklung: HTV-See 2005

Die Tarifgemeinschaft des Verbandes Deutscher Reeder hat nach zwei Verhandlungsrunden am 31. Januar 2005 eine Einigung mit der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di über den Heuertarifvertrag (HTV-See) erzielt. Die Einigung hatte eine Einmalzahlung in Höhe von 17,5 Prozent der jeweiligen Grundvergütung nach HTV-See 2004 für die Monate Februar 2005 bis Juli 2005 und ab1. August 2005 eine Anhebung der Heuern des HTV-See 2004 um linear 2,6 Prozent zum Inhalt (HTV-See 2005). Die Laufzeit des neuen HTV-See 2005 beträgt zwölf Monate bis Ende Juli 2006. Bezogen auf die Gesamtlaufzeit des diesjährigen Tarifergebnisses von 18 Monaten bedeutet die zweistufige Anhebung der Heuern auf ein Jahr bezogen wertmäßig 2,4 Prozent.

Der Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt (MTV-See) stand zwar nicht zur Disposition. Die Tarifvertragsparteien haben sich jedoch darauf verständigt, dass nach Inkrafttreten des Änderungsgesetzes zum Seemannsgesetz eine Arbeitsgruppe den MTV-See auf notwendige redaktionelle Anpassungsänderungen an die neue Gesetzeslage hin überprüft und Änderungsvorschläge unterbreitet. Das Ergebnis der Revision hat seinen Niederschlag in dem Änderungstarifvertrag zum MTV-See vom 24. August 2005 gefunden.

## Fusion: Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See

Im Zuge der Organisationsreform in der gesetzlichen Rentenversicherung hat die Seekasse am 1. Oktober 2005 mit der Bundesknappschaft und der Bahnversicherungsanstalt zur „Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See“ (K-B-S) fusioniert.

Ziel der Reform ist es, die Wirtschaftlichkeit und Effektivität sowie die Kundennähe in der Rentenversicherung zu verbessern und darüber hinaus für alle Träger dauerhaft stabile Rahmenbedingungen zu schaffen. Alle Träger der gesetzlichen Rentenversicherung sollen gemeinsam in den nächsten fünf Jahren zehn Prozent der Verwaltungskosten einsparen, das sind ca. 350 Mio. €. Dies soll vor allem durch die Nutzung von Synergieeffekten und die Vereinfachung von Verwaltungsabläufen erreicht werden.

Die Deutsche Rentenversicherung K-B-S behält die Zuständigkeit für die Bereiche See, Bergbau und Bahn, wird aber darüber hinaus Versicherte aus allen Berufen dazu gewinnen. Die neue Deutsche Rentenversicherung K-B-S hat ihre Hauptverwaltung in Bochum. Hamburg wird die nördlichste Verwaltungsstelle mit Sitz im Seehaus.

Für die See-Sozialversicherung ist es zu begrüßen, dass die Betreuung der Versicherten und Arbeitgeber „aus einer Hand“ auch nach der Fusion erhalten bleibt. So können diese wie gewohnt den umfangreichen Dienst der See-Sozialversicherung mit der See-Krankenkasse, See-Pflegekasse, See-Berufsgenossenschaft und Seemannskasse sowie dem Seeärztlichen Dienst unter einem Dach nutzen. Die zuletzt genannten Träger der See-Sozialversicherung sind nicht in die Fusion eingebracht worden und bleiben damit selbständig.

## Sozialwahlen: Neue Zusammensetzung der Selbstverwaltungsgremien

Am 1.Juni 2005 wurden bundesweit Sozialwahlen durchgeführt. Für Betriebe der deutschen Seeschifffahrt hatten diese Sozialwahlen einen unmittelbaren Einfluss auf die Zusammensetzung der Selbstverwaltungsgremien von See-Krankenkasse, Seekasse (Rentenversicherung) und See-Berufsgenossenschaft.

Den Selbstverwaltungsgremien als den höchsten Entscheidungsorganen der Sozialversicherung ist eine hohe Bedeutung beizumessen. Sie werden paritätisch durch Vertreter der Arbeitgeber und durch Vertreter der Versicherten besetzt. Sie überwachen den Haushalt, die Verwaltung im Allgemeinen und treffen die strategischen Entscheidungen in der Sozialversicherung. Die Sozialversicherungen als Kernstück und tragende Säulen des sozialen Sicherungssystems prägen mit ihren umfangreichen Leistungen in erheblichem Umfang die Lebens- und Arbeitssituation des größten Teils der Bevölkerung einschließlich der Seeleute. Deshalb ist es unabdingbar, dass Vertreter derjenigen, die zur Finanzierung der Sozialversicherungen beitragen und auf ihre Leistungen angewiesen sind, Einfluss auf die Leistungskonkretisierung und die wirtschaftliche Verwendung der Mittel nehmen.

Mit den Sozialwahlen 2005 wurden die Vertreterversammlung und der Vorstand auf eine handlungsaktive Größe verkleinert (Vertreterversammlung von 28 auf 20 Mitglieder und Vorstand von zwölf auf acht Mitglieder) und zudem auf der Arbeitgeberseite mehrheitlich durch in der täglichen Praxis stehende Arbeitgebervertreter ersetzt.

# Bordpersonal und Arbeitsmarkt: Offiziere gesucht

Aktuell ist kaum noch Bordpersonal arbeitslos gemeldet. Das Interesse an Karrieren an Bord bei jungen Leuten hat gerade auf den Berufsmessen, an denen der Verband Deutscher Reeder teilnimmt, massiv zugenommen. Auch die See-BG meldet einen deutlichen Zuwachs bei den Versichertenzahlen. In den ersten 9 Monaten des Jahres 2005 konnte man dort rund 20 Prozent mehr Versicherte feststellen. Mit Stichtag 10. Oktober haben im abgelaufenen Jahr 784 junge Menschen den Berufseinstieg in der Seeschifffahrt begonnen. Das ist eine Steigerung von über 50 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Dazu kommen zahlreiche neue Ausbildungsverhältnisse an Land.

Am 1. Oktober 2005 (in Klammern jeweils die Zahlen vom 1. Oktober 2004) waren auf Handelsschiffen, die der deutschen Sozialversicherung unterliegen, 13.045 (11.275) Seeleute beschäftigt. Die Anzahl der deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere betrug 4.637 (4.428), die der ausländischen Schiffsoffiziere 1.136 (701), die der deutschen Schiffsleute 3.438 (3.414) und die der ausländischen Schiffsleute 3.834 (2.732). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat sich damit im Vergleich zum Stichtag des Vorjahres insgesamt leicht erhöht. Der Anteil der deutschen Seeleute ist von 2004 zu 2005 von 69,6 Prozent auf 61,9 Prozent gefallen. Von den 494 (593) weiblichen Personen, die an Bord beschäftigt sind, fahren 5 (4) als Kapitäne, 45 (40) als nautische und technische Führungskräfte, 30 (32) als Fach- oder Hilfskräfte Deck oder Maschine sowie als Schiffsmechanikerinnen und 24 (28) als Auszubildende, die weit überwiegende Zahl der Arbeitnehmerinnen wird im Wirtschaftsbereich eingesetzt.

Der Arbeitsmarkt Seeschifffahrt hat sich aus Sicht der an Bord beschäftigten Arbeitnehmer weiter positiv entwickelt. Bedingt durch die Ein- und Rückflaggung, die seit dem letzten Quartal 2004 spürbar wurden, stieg die Nachfrage auch im Mannschaftsbereich erheblich an. Schiffsmechaniker, 1. Nautische Offiziere und 2. Technische Offiziere waren das ganze Jahr über kaum noch arbeitssuchend gemeldet. In allen Offiziersbereichen, aber insbesondere bei Kapitänen, war das fortgeschrittene Alter kein Problem mehr, wenn der Gesamtlebenslauf stimmte. Nur ältere Leiter der Maschinenanlage (über 60) hatten Probleme, auf neuen großen Anlagen eine Anstellung zu finden.

Die Anzahl der sich monatlich neu arbeitssuchend meldenden Seeleute ging erheblich zurück. Waren es 2004 im Schnitt noch 220, meldeten sich 2005 nur noch 140, auch der Bestand sank von etwa 1.200 auf knapp 800, wovon ca. 200 Personen Küchen- und Bedienungspersonal waren, 150 Nautiker und 180 Techniker, darunter allerdings 80 Patentinhaber mit Einschränkungen (altes CMa), die auf immer größer werdenden Einheiten auch immer schwerer einzusetzen sind. Auch Hilfskräfte aus dem Decks- und Maschinenbereich (ca. 120), meist Ausländer aus Drittstaaten, haben auf Schiffen unter deutscher Flagge keine Einsatzmöglichkeiten mehr, dagegen profitieren wachbefähigte Decks- und insbesondere Maschinenleute (zusammen 150) von dem Mangel an ausgebildeten Schiffsmechanikern.

Es melden sich immer noch viele in Beschäftigung stehende Patentinhaber arbeitssuchend, die nach besseren Konditionen oder Landstellen suchen, denn auch der sekundäre Seearbeitsmarkt ist weiterhin sehr gut, insbesondere für Nautiker sind 30 Prozent der gesamten Angebote an Land. Der Sog an Land für junge qualifizierte Inhaber von Befähigungszeugnissen ist sehr hoch. Am meisten Wechsel geschehen in Bereichen, von denen Reedereien direkt profitieren, wie Inspektionen, Stauereien, beim Internationalen Schiffssicherheitsmanagement-Code oder Internationalen 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.

Dagegen haben es Wiedereinsteiger immer noch sehr schwer. Ältere Bewerber oder Bewerber, die zu lange an Land beschäftigt waren, haben trotz des beklagten Mangels kaum Einstellungschancen.

Viele Reedereien geben Stellenangebote als Daueraufträge für Führungspositionen auf. Da die Zahl der Bewerber sinkt, erfolgt statistisch ein Rückgang von Stellenangeboten, so dass durchschnittlich monatlich nur 77 (87) Stellenangebote eingingen, die Vermittlungen dagegen stiegen um fast zehn Prozent (von 57 auf 62 monatlich). Das bedeutet, dass in 81 von 100 Fällen die Zentrale Heuerstelle Hamburg (ZHH) auch erfolgreich besetzen konnte.

Die Werbung für Metallfacharbeiter als Quereinsteiger zum Technischen Patent hat großen Erfolg, allerdings ließen sich noch weit mehr Bewerber begeistern, wenn die Reedereien mehr Plätze für die

Erfahrungsseefahrtzeit anbieten würden.

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 ZHH weist per 13. September 2005 nur Kapitäne, Kapitäne mit Befugniseinschränkungen sowie wachbefähigte Schiffsleute Deck aus.

Es ist zu erwarten, dass der in dem Nachweis der Verfügbarkeit dokumentierte Mangel an qualifizierten Inhabern von Befähigungszeugnissen in Zukunft die Schiffsbetriebstechnik härter trifft als die Nautik. Betrachtet man die Zahl der in 2004 ausgestellten Befähigungszeugnisse, ergibt sich folgendes: Es wurden 178 Befähigungszeugnisse zum Nautischen Wachoffizier ausgestellt; dies sind mehr als doppelt so viele wie die 77 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.

Unter dem Gesichtspunkt des ebenso seit Mitte 2004 festgestellten Mangels an wachbefähigten Schiffsleuten Maschine soll hier erneut auf die Wichtigkeit des Seiteneinstiegs für Metall- oder Elektrofacharbeiter zum Erwerb eines Technisches Befähigungszeugnis hingewiesen werden, die nur eine Fahrtzeit von zwölf Monaten im Maschinendienst benötigen, um zum Schulbesuch zugelassen zu werden. Nach sechs Monaten Fahrtzeit Maschine erwerben sie die Wachbefähigung Maschinen und können im Rahmen der Schiffsbesetzungsverordnung eingesetzt werden.

# Berufsaufklärung: Gestiegenes Interesse an den Karrieren an Bord

Der Verband Deutscher Reeder hat seine Berufsaufklärungsarbeit im Berichtsjahr ausgebaut. Er hat an kommerziellen berufskundlichen Messen in Hamburg, Köln, Berlin, Karlsruhe, Halle und Magdeburg gemeinsam mit anderen Verbänden, Unternehmen und Hochschulen teilgenommen. Erstmalig wurde an der von den Industrie- und Handelskammern in Lübeck, Schwerin und Kiel mitorganisierten „Nordjob“ - Berufsmesse teilgenommen. Die Resonanz war hervorragend.

Wie auch in den vergangenen Jahren wurde die gute und effektive Zusammenarbeit mit den Agenturen für Arbeit fortgesetzt. 15 berufskundliche Ausstellungen von ein bis fünf Tagen Dauer sowie 15 berufskundliche Vortragsveranstaltungen vor Schülern, Eltern und Lehrern in den Berufsinformationszentren der Arbeitsagenturen sind dabei abgehalten worden. Darüber hinaus war der Verband Deutscher Reeder mit seiner Ausstellung auf 19 nichtkommerziellen Berufsbörsen und Ausbildungsmessen präsent. In Verbindung mit dem Auftritt des Verband Deutscher Reeder in den Agenturen für Arbeit wurden gleichzeitig Berufsberater informiert und geschult. Der Verband Deutscher Reeder erhielt von der Stiftung Deutsche Seemannsschule wie schon in den Vorjahren für diese Informationsveranstaltungen finanzielle Unterstützung.

Der direkte Erfolg der Berufsaufklärung des Verband Deutscher Reeder ist nach Aussagen der Beratungsstelle für Seeschifffahrtsberufe bei der Zentralen Heuerstelle Hamburg (ZHH) 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 Verband Deutscher Reeder verteilt wird. Erstmalig werden die Veranstaltungstermine im Internet angezeigt.

Neue berufskundliche Flyer und eine Informationsbroschüre werden wie die CD-ROM eingesetzt und an die an die Berufsinformationszentren, die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt und die ZHH verteilt. Die Resonanz auf Interessentenseite ist erheblich gestiegen: Die Beratungsstelle für Schifffahrtsberufe bei der ZHH berichtet von 693 Beratungen gegenüber 507 in 2004.

Das vom Verband Deutscher Reeder in Zusammenarbeit mit der Beratungsstelle für Schifffahrtsberufe bei der ZHH organisierte Schiffspraktikum für Schüler spiegelt das ebenfalls gestiegene Interesse der Jugendlichen an Berufen in der Seeschifffahrt wider. Es hat auch in 2005 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 119 Bewerberinnen und Bewerbern konnten 111 ins Praktikum vermittelt werden, das sind 61 mehr als im Jahre 2004, als 104 Bewerbungen vorlagen. Somit konnten im Jahre 2005 93 Prozent der Schüler in einen Praktikumsplatz vermittelt werden, während es im Jahr 2004 es nur 56,2 Prozent waren. Nur 8 Schüler mussten eine Absage erhalten, meist sehr junge Schüler in niedrigen Schuljahren. Erstmalig nahm in diesem Jahr die Bundeslotsenkammer als Organisator des Schülerpraktikums bei den Lotsenbetriebsvereinen einen signifikanten Anteil von Schülern auf. Diese Beteiligung wurde auf Seiten der Schüler durchweg positiv aufgenommen. Die beteiligten Reedereien und die Bundeslotsenkammer berichten von sehr interessierten Schülerpraktikanten.

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. Zum Berichtszeitpunkt lagen bei der Beratungsstelle für Schifffahrtsberufe der ZHH noch 38 unversorgte Bewerber, insbesondere wirken sich hier ein Alter von mehr als 25 Jahren und ein schwacher Hauptschulabschluss als Einstellungshindernis aus.

# Seefahrtsausbildung: Über 50 Prozent mehr Neueinsteiger

Im Jahr 2005 wurden deutlich mehr Nachwuchskräfte ausgebildet als im Vorjahr. Es gab über 50 Prozent mehr Neueinsteiger als 2004. Es wurden (Stand 10. Oktober; in Klammern jeweils die Zahlen vom Oktober 2004) bereits 280 (215) Ausbildungsverträge über eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker durch die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt eingetragen, und 68 (29) Offiziersassistenten wurde eine Anmusterungsbescheinigung durch die Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS) ausgestellt. Besonders die erheblich gesteigerte Zahl der Ausbildungsverträge zum Schiffsmechaniker zeigt die gesteigerte Akzeptanz der seemännischen Ausbildung. Das Bordpraktikum zur Fortbildung zum Schiffsmechaniker absolvierten unter der Trägerschaft des Seemännischen Berufsförderungswerkes im Geschäftsjahr hingegen nur 56 (68) Metall- oder Elektrofacharbeiter oder Matrosen beziehungsweise Motorleute. Der Rückgang ist hier eindeutig auf die schwierigere Förderungsmöglichkeit durch die Agenturen für Arbeit seit Aktivierung von Hartz IV zurück zu führen. Ebenfalls unter der Trägerschaft des Seemännischen Berufsförderungswerkes absolvierten bisher 18 (24) Seeleute der Marine ihr Praktikum als Vorstufe auf dem Weg zu einem zivilen Befähigungszeugnis.

Die Fachhochschulen meldeten 297 (146) Praxissemesterstudenten, die ihr nautisches Studium mit integrierten Praxissemestern begannen, sowie zehn (fünf) Praxissemesterstudenten, die diesen Weg für das Studium der Schiffsbetriebstechnik wählten. Die Fachschule Cuxhaven hat die Höchstzahl von 26 Schülern in 2005 auf den Weg zum Schiffsbetriebstechnischen Assistenten gebracht, hier ist die Kapazitätsgrenze für einen Zug erreicht. Im Frühjahr 2006 beabsichtigt die Seefahrtschule Cuxhaven jedoch, einen zweiten Zug Schiffsbetriebstechnische Assistenten mit ebenfalls 26 Schülern beginnen zu lassen, um dem großen Interesse an diesem Weg sowohl durch die Unternehmen als auch durch junge Leute zu entsprechen. Erstmalig waren in 2005 diejenigen Metall- oder Elektrofacharbeiter in der Zählung enthalten, die eine Fahrtzeit von zwölf Monaten im Maschinendienst absolvieren, um ein technisches Befähigungszeugnis zu erwerben. Dieser Weg wurde seit 2004 massiv beworben und trägt nun in Gestalt von 29 derart eingesetzten Personen erste Früchte. Somit haben per 10. Oktober 2005 784 (515) junge Leute erstmalig ihren Weg zu einer Karriere in der Seeschifffahrt begonnen. Dies bedeutet eine hervorragende Steigerung gegenüber dem Vorjahr.

Die Anzahlen der Praxissemesterstudenten werden sich nicht mehr signifikant ändern, da das Semester begonnen hat. Eine Steigerung bei den Auszubildenden zum Schiffsmechaniker kann jedoch noch erwartet werden, da diese Ausbildung - wie auch die Ausbildung zum Offiziersassistenten - jederzeit begonnen werden kann.

Die Zahl der ausgestellten Befähigungszeugnisse zeigt wie auch in 2004 ein in Richtung der Nautik geneigtes Bild. Es wurden 178 unbegrenzte Befähigungszeugnisse zum nautischen Wachoffizier, jedoch nur 77 Befähigungszeugnisse zum technischen Wachoffizier neu ausgestellt. Dieser Trend spiegelt sich auch in den von der BBS erfassten Berufswünschen der jungen Schiffsmechaniker wider. Das Ziel Nautischer Schiffsoffizier äußerten in 2004 27 Prozent, das Ziel technischer Schiffsoffizier 18 Prozent der Abschlussprüflinge. 41 Prozent wünscht zunächst als Schiffsmechaniker zu fahren und sieht sich in der aktuellen Arbeitsmarktlage in diesem Wunsch bestärkt. 14 Prozent wechseln den Beruf. Somit ist zu erwarten, dass sich der Bedarf an Inhabern von Technischen Befähigungszeugnissen mehr verstärkt.

Die Fortbildung zum Schiffsmechaniker, die bis September 2005 aus einem Praktikum von drei Monaten an Deck, vier Monaten in der Maschine und dem Ergänzungslehrgang II Deck bestand, hat sich aus Gründen der STCW-Konformität drastisch verlängert. Das Praktikum besteht nun aus neun Monaten Deck und sechs Monaten Maschine sowie dem Ergänzungslehrgang Deck von zehn Wochen. Auch für Facharbeiter Deck oder Maschine, die den Schiffsmechanikerbrief erwerben wollen, gelten die neuen Zeiten im jeweiligen Bereich. Da durch die hohe Gesamtdauer von 18 Monaten eine Förderung durch die Arbeitsagentur oder die Arbeitsgemeinschaften nicht möglich ist, kann dieser Weg nur einer geringen Anzahl von Personen zur Verfügung stehen.

Daher gewinnt der Seiteneinstieg zum Technischen Schiffsoffizier für Facharbeiter in einem Metall- oder Elektroberuf erheblich an Bedeutung. Um das enorme Potential der bestens ausgebildeten Facharbeiter Metall-Elektro für die Seefahrt nutzen zu können, brauchen diese nur eine Fahrtzeit von zwölf Monaten im Maschinendienst. Danach können sie an einer Fachschule in zwei Jahren - oder an einer Fachhochschule in drei Jahren - ein technisches Befähigungszeugnis erwerben. Während der zwölf Monate der Erfahrungsseefahrtzeit unterliegt der Facharbeiter Metall-Elektro, wenn er als Besat-

zungsmitglied - z. B. als Hilfskraft Maschine - gemustert ist, der Richtlinie zur Senkung der Lohnnebenkosten und wird somit gefördert. Nach sechs Monaten Seefahrtzeit Maschine erwirbt er die Wachbefähigung Maschine und kann als wachbefähigtes Besatzungsmitglied eingesetzt werden. Die Fahrtzeit von zwölf Monaten ist der schnellste Weg, einen qualifizierten technischen Schiffsoffizier zu erhalten.

## Kaufmännische Ausbildung: Zahl der Auszubildenden auf hohem Niveau

In Anpassung an die positive Entwicklung des Schifffahrtsstandorts Deutschland haben die Schifffahrtsunternehmen ebenfalls die Zahl der Auszubildenden Schifffahrtskaufleute kräftig aufgestockt. Während die Zahl der abgeschlossenen Ausbildungsverträge im Jahre 2000 noch bei 230 lag, waren es im Jahr 2004 bereits 320, davon allein in Hamburg etwa 190. Dies entspricht einer Steigerungsrate von nahezu 40 Prozent. Damit sind viele Unternehmen mittlerweile an ihre Kapazitätsgrenze - was die Ausbildung betrifft - angelangt. Hinzu kommt, dass insbesondere in der Linienschifffahrt Unternehmen verstärkt dazu übergehen, neben Schifffahrtskaufleuten auch Bürokaufleute und Speditionskaufleute auszubilden.

Mit der Neuordnung des Berufsbildes für Schifffahrtskaufleute zum 1. August 2004 sind in der Praxis bisher keine gravierenden Probleme aufgetaucht. Die Umstellung des Berufsschulunterrichts auf sogenannte Lernfelder ist hingegen noch nicht überall abgeschlossen und bedarf noch der weiteren Entwicklung. Ebenso stehen noch erste Erfahrungen mit der neu gestalteten Prüfungsordnung aus.

Neuland wird bei der Organisation der beruflichen Schulen in Hamburg betreten. Senat und Wirtschaft haben sich im Juni 2004 in einem Ausbildungskonsens über die Reform der beruflichen Schulen vereinbart. Hauptziel der Reform ist eine Qualitätsverbesserung der beruflichen Bildung, die auf einer engen Partnerschaft zwischen der Wirtschaft mit ihren Ausbildungsbetrieben und dem Staat mit seinen Schulen beruht. Durch Verlagerung eines Teils der bislang in der Behörde wahrgenommenen Aufgaben und Verantwortungen erhalten die Schulen mehr Selbständigkeit und größere Gestaltungsspielräume. So sollen die beruflichen Schulen ein eigenes Budget für Personal- und Sachmittel erhalten. Durch mehr eigenverantwortliche und ergebnisorientierte Steuerung und eine gleichberechtigte Teilhabe von Staat und Wirtschaft innerhalb der neuen Gremienstruktur soll die Qualität der schulischen Arbeit sowie die Qualität der beruflichen Bildung insgesamt verbessert werden. Die Staatliche Handelsschule Berliner Tor (H18), an der Schifffahrts- und Reiseverkehrskaufleute ausgebildet werden, gehört zu den vier Erprobungsschulen, die das Reformwerk als erste mit Leben erfüllen sollen. Die ausbildenden Unternehmen, die mit insgesamt vier Repräsentanten in dem im Vergleich zum Schulbeirat mit erweiterten Kompetenzen ausgestatteten Schulvorstand vertreten sind, werden die Entwicklung mit großem Interesse und Engagement begleiten.

Bedauerlich ist hingegen, dass es den Wirtschaftsverbänden trotz aller Bemühungen nicht gelungen ist, den Schulstandort Rostock zu erhalten. Auszubildende aus den Hafenplätzen Mecklenburg-Vorpommerns werden künftig in Kiel oder Hamburg beschult werden müssen.

Die Arbeiten an einer Neuauflage des Lernbuches „ Güterverkehr über See“ sind zwar erheblich weiter fortgeschritten, doch gestaltet sich die redaktionelle Arbeit mit den Autoren, die sämtlich aus der Praxis kommen und ihre Autorentätigkeit ehrenamtlich ausüben, weit schwieriger als erwartet, so dass sich der vorgesehene Erscheinungstermin noch weiter verzögern wird. Voraussichtlich wird das Lernbuch nicht vor dem Sommer 2006 verfügbar sein.

# Seelotswesen: Lotsgelder und Lotsabgaben steigen

Nachdem die Tarife für Lotsgelder und Lotsabgaben vereinbarungsgemäß über einen Zeitraum von drei Jahren hinweg nicht angehoben worden waren und sich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) mit der Bundeslotsenkammer, den Küstenländern und den maritimen Wirtschaftsverbänden auf ein neues Tarifierungssystem verständigt hatte, erfolgte zum 1. Januar 2005 auf den einzelnen Revieren eine Anpassung der Lotsgeldtabellen zwischen 2,5 und 8,25 Prozent. Lediglich auf dem Revier „Ems“ konnte der Lotsgeldtarif aufgrund verschiedener Sonderentwicklungen stabil gehalten werden. Eine ebenfalls vorgesehene Erhöhung der Lotsabgaben wurde zurückgestellt.

Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes hat in diesem Jahr den Seelotsen erneut eine Erhöhung ihrer Betriebseinnahmen um 2,5 Prozent zugesagt, so dass eine weitere Anpassung der Lotsgeldtabellen notwendig wird. Die endgültigen Prozentsätze für die Erhöhung der Lotsgeldtabellen in den verschiedenen Revieren stehen allerdings noch ebenso wenig fest wie der Zeitpunkt der Tarifanhebung. Die maritimen Wirtschaftsverbände haben die WSV jedoch dringend gebeten, in diesem Jahr keine zweite Anhebung der Lotsgeldtabellen vorzunehmen, sondern die erhöhten Lotsgelder frühestens am 1. Januar 2006 tarifwirksam werden zu lassen. Letzteres gilt auch für die angekündigte 5-prozentige Erhöhung der Lotsabgaben.

Schon nach Abschluss der Gespräche in den erstmals im Jahre 2004 eingesetzten regionalen Arbeitskreisen hatten die Vertreter der Wirtschaft ihren Unmut über den Verlauf der Beratungen zum Ausdruck gebracht. In diesem Jahr haben sich die Repräsentanten der Wirtschaft an den Sitzungen der Arbeitskreise überwiegend nicht mehr beteiligt. Grund dafür war insbesondere, dass sie vom WSV weder rechtzeitig noch mit ausreichenden Unterlagen für die anberaumten Sitzungen versehen wurde. Eine angemessene Vorbereitung der Wirtschaftsvertreter auf die Diskussion der einzelnen Tagesordnungspunkte war somit nicht möglich. In Gesprächen im Hause des Bundesverkehrsministeriums (BMVBW) soll nun geprüft werden, inwieweit die Beteiligung der Wirtschaftsvertreter in den Arbeitskreisen künftig auf eine akzeptable Basis gestellt werden kann.

Ebenso soll in weiteren Gesprächen mit der WSV erörtert werden, wie auf weiteren relevanten Handlungsfeldern, die bereits vom BMVBW in seinen „ Konzeptionellen Überlegungen zur Weiterentwicklung des Seelotswesens“ vom 27. Mai 1999 aufgezeigt worden waren, zusätzliche kostensenkende Rationalisierungspotentiale erschlossen werden können. Aus Sicht der maritimen Wirtschaftsverbände sind die seinerzeit angestrebten Reformen wie zum Beispiel die Zusammenlegung von seelots- und Hafenlotssystemen und eine weitere Flexibilisierung der Lotsenannahmepflicht in den zurückliegenden sechs Jahren nicht mit dem notwendigen Nachdruck vorangetrieben worden. Aber auch die Frage der künftigen Nachwuchsrekrutierung für die Lotsen, die sich um dieselben Bewerber bemühen wie die deutsche Handelsschifffahrt, bedarf einer zeitnahen Beantwortung. Nicht zuletzt geht es um die Vereinbarung einer Systematik zur künftigen Anpassung der Lotsbetriebseinnahmen an die allgemeine Einkommensentwicklung, um die Tarifierung auf eine verlässliche, nachvollziehbare Basis zu stellen.

# Verkehrsverlagerung auf den Seeweg: Mühsam aber erfolgreich

Obwohl das deutsche ShortSeaShipping Promotion Center (SPC) in den ersten vier Jahren seiner Tätigkeit schon etwa 74 Mio. Tonnenkilometer (tkm) vom durchgehenden Straßengüterverkehr auf See- und Binnenschifffahrtswege verlagern konnte, wird weiterhin Potential für zusätzliche Verlagerungseffekte gesehen. Das bisher verlagerte Transportvolumen entspricht ca. 3.000 Lkw-Fahrten über eine Strecke von jeweils 1.000 km, wenn ein Ladungsgewicht von 25 t per Lkw zugrunde gelegt wird. Bei umweltpolitischer Betrachtungsweise ergibt dies eine Reduzierung der $CO_2$-Emissionen um knapp 5.000 t.

Die Hoffnung, weitere Verkehrsverlagerungen realisieren zu können, wird u.a. dadurch genährt, dass allein im Jahr 2004 gut 30 Mio. tkm auf intermodale Transportketten unter Einschluss der See- und Binnenschifffahrt gelenkt werden konnten, d.h. nach mühsamem Start ist die Tendenz der Verlagerungsinitiative steigend, obwohl die überwiegende Zahl der Spediteure noch immer sehr zurückhaltend auf Hinweise zur möglichen Nutzung europäischer Binnenwasserstraßen und innereuropäischer Seewege reagiert. Einzelne mittelständische Speditionen hingegen betreiben das Geschäft mittlerweile recht erfolgreich, da sie erkannt haben, dass der durchgehende Straßengüterverkehr in der Regel zwar der einfachere, aber nicht immer der günstigste Weg ist, um die Ware vom Produzenten zum Konsumenten zu bringen. Durch den Beitritt des Branchenriesen Kühne & Nagel zum SPC wird eine nicht unerhebliche Stärkung des Bewusstseins im Speditionsgewerbe für die Short Sea-Alternative erwartet.

Neben dem Speditionsgewerbe sind es insbesondere die Konsumgüterindustrie, der Groß- und Außenhandel, der Einzelhandel sowie die Autoindustrie und ihre Zulieferer, bei denen zusätzliches Verlagerungspotential vermutet wird. Das Interesse all dieser Gruppen an der Arbeit des SPC ist im vergangenen Jahr beträchtlich gestiegen. Allein die Zahl der Anfragen hat sich gegenüber 2003 um ca. 30 Prozent erhöht und zu der Verkehrsverlagerung von 30 Mio. tkm geführt.

Der Vorschlag des Europäischen Parlaments und des Rates über die Standardisierung palettenbreiter intermodaler Ladeeinheiten, die hinsichtlich ihrer Bauart und Belastbarkeit dem etablierten ISO-Norm-Container entsprechen, ist zwischenzeitlich nicht weiter vorangekommen. Lediglich das europäische Normungsverfahren für palettenbreite stapelbare Wechselbehälter, deren Verwendung auf Containerschiffen allerdings problematisch ist, wurde weiter vorangetrieben. Da Konsumgüter innerhalb Europas vornehmlich auf Euro-Paletten gepackt, gelagert und transportiert werden, haben Short Sea-Reedereien, die nicht nur Feederdienste betreiben, in den vergangenen Jahren in bereits verfügbare ungenormte palettenbreite Container investiert und ihre Schiffsneubauten stautechnisch auf die Unterbringung dieser Behälter eingerichtet. Nach jüngsten Untersuchungen stehen in Europa heute etwa 50.000 dieser ungenormten palettenbreiten Container zur Verfügung, genug, um die Verkehrsverlagerungsphantasien in Industrie und Handel nicht nur anzuregen, sondern auch zu realisieren.

Welche positiven Effekte die von der Europäische Union angebotenen Finanzhilfen für Projekte zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems (Programm „Marco Polo“) für die Praxis haben werden, ist nach wie vor nicht deutlich erkennbar. Befürchtungen, dass die in diesem Zusammenhang gewährten Finanzhilfen möglicherweise zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern bzw. innerhalb eines einzelnen Verkehrsträgers führen, konnten bisher noch nicht völlig ausgeräumt werden. Deutsche Seeverkehrsunternehmen haben von den Marco Polo-Programmen bisher nicht profitieren können, sondern waren allenfalls durch konkurrierende Projekte ausländischer Mitbewerber betroffen.

Ähnlich stellt sich die Situation hinsichtlich des Ausbaus transeuropäischer Verkehrsnetze (Trans-European Networks - TEN) und den damit eng in Verbindung stehenden „Motorways of the Sea“ dar. Welche Art von Verkehrs- und Transportsystemen sich hinter den sogenannten „ Meeresautobahnen“ verbirgt, ist nach wie vor unklar. Am ehesten könnte vielleicht noch der Nord-Ostsee-Kanal - die kürzeste Verbindung zwischen Nord- und Ostsee - als „Meeresautobahn“ bezeichnet werden. Von deutscher Seite ist dieses Projekt zur Förderung angemeldet worden. Eine Teilfinanzierung des wegen ständig wachsender Schiffsgrößen dringend benötigten Ausbaus des Kanals durch EU-Mittel wäre aus Sicht der internationalen Seeschifffahrt sehr zu begrüßen. Ansonsten sollten sich die diesbezüglichen Projekte vordringlich auf eine Optimierung der Anbindung von Seeverkehrsstrecken an das Hinterland konzentrieren, um intermodale Container- und Trailerverkehre im Vergleich zum durchgehenden Straßengüterverkehr wettbewerbsfähiger zu machen.

# Abkürzungsverzeichnis

| | |
|---|---|
| ASEAN | Association of South-East Asian Nations |
| BBS | Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt |
| BIP | Bruttoinlandsprodukt |
| BRZ | Bruttoraumzahl |
| 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 |
| 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 Meeresverschmutzung durch Schiffe |
| 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 Watchkeeping 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 |
| WTO | World Trade Organization - Welthandelsorganisation |
| ZHH | Zentrale Heuerstelle Hamburg |