

# Verband Deutscher Reeder

## **Seeschifffahrt 2006**

Bericht des Präsidiums  
anlässlich der ordentlichen Mitgliederversammlung  
in Hamburg am 7. Dezember 2006



## Inhaltsverzeichnis

<b>Das Schifffahrtsjahr 2006</b>	<b>5</b>
Überblick: Kontinuierliches Wachstum	5
<b>Seeschifffahrt im globalen Umfeld</b>	<b>6</b>
Weltwirtschaft wächst ungebremst weiter	6
Welthandelstonnage: Wachstum auf 10-Jahres-Hoch	7
Entwicklungen auf Schifffahrtsmärkten	8
Flottenmix unverändert	16
Deutsche Flagge hält Position in der Flaggenstatistik	17
Griechenland, Japan und Deutschland unverändert größte Eigner	17
Orderbuch so voll wie noch nie: Rekordjahr 2005 übertroffen	18
Neubauaufträge verstärkt aus dem Tanker- und Massengutsektor	19
Trend zu Jumbo-Containerschiffen - 32 sind schon bestellt	20
Größter Schiffbaumarkt ist Asien	21
Deutschland als Auftraggeber für Containerschiffe in Spitzenposition	22
<b>Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik</b>	<b>23</b>
Welthandelsorganisation: Doha-Runde suspendiert	23
OECD und CSG: Neue Formationen	23
EU-Schifffahrtsabkommen: Indien und China	23
Zwischenstaatliche Beziehungen: Mehrseitige Konsultationen	24
UNCITRAL-Übereinkommen / Seefrachtrecht-Verhandlungen	25
<b>Schifffahrtsentwicklungen in Europa</b>	<b>26</b>
Wettbewerbspolitik: Ende von Linienschifffahrtskonferenzen	26
EU-Meeresspolitik: Konsultationen begonnen	26
<b>Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland</b>	<b>27</b>
Schifffahrts- und Steuerpolitik: Sichtbarer Erfolg – Ausbau des Standorts	27
Tonnage- und Investitionsentwicklung: Hoher Auftragsbestand sichert weiteres Flottenwachstum	28
Verladende Wirtschaft: Regelmäßige Kontakte	29
Reform des Versicherungsvertragsrechts: Seeversicherung ausgespart	29
<b>Sicherheit / Technik</b>	<b>30</b>
Gefahrenabwehr in der Transportkette: Verordnungsentwurf der EU-Kommission	30
Bewaffnete Überfälle auf Schiffe weiterhin rückläufig	32
Optimierung von Wartungsintervallen: Condition Based Maintenance	32
Begasung von Seecontainern: Spezifische Regelung erforderlich	33
Gefahrgutbeförderung: Neugestaltung des Ausschusses	33
Drittes Schiffssicherheitspaket: Konsultationsprozess hat begonnen	33
Versicherung von Terrorismusschäden: Kompromiss gefunden	35
<b>Häfen, Transport und Seewege</b>	<b>36</b>
Häfen: Zweiter Liberalisierungsversuch gescheitert	36
Seelotswesen: Neue Kalkulation der Sollbetriebseinnahmen	37
Verkehrsverlagerung auf den Seeweg: SPC Personal aufgestockt	38

<b>Umwelt / Energie</b>	<b>40</b>
Kriminalisierung der Seeleute: Entscheidung beim EuGH	40
SOLAS III: Vermeidung von Rettungsbootunfällen	40
MARPOL Annex VI: Schwefelreduzierter Kraftstoff in der Ostsee	41
Ballastwasser-Übereinkommen: Noch immer nicht in Kraft getreten	41
EU-Schwefelrichtlinie: Höhere Anforderungen	42
Hilfsdieselbetrieb in Kalifornien: Strikte Umweltgesetzgebung	42
Offshore Windenergie: Installierte Leistung in Deutschland	42
Gefahrguttransport: Entwicklung in der IMO	43
<b>Personal / Ausbildung</b>	<b>44</b>
Alternativen zum dualen System auf dem Vormarsch	44
Arbeitsmarktlage an Bord: Angespannt	45
Tarifentwicklung 2006: Maßvolle Anhebung der Heuern	46
Internationale Arbeitsorganisation: Deutschland ratifiziert vier Seeschiffahrtsübereinkommen	46
Internationale Arbeitsorganisation: Neue Mindestheuern	47
Internationale Arbeitsorganisation: Neues Seearbeitsübereinkommen	48
Seesozialversicherung: Umfassende Neuordnungen stehen bevor	49
Ausbildung: Der Erfolg von 2005 wurde noch übertroffen	49
Gleichbehandlungsgesetz: Mehr Bürokratie und Rechtsunsicherheit	50
Schiffsbesetzungsverordnung	50
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>51</b>

## Das Schifffahrtsjahr 2006

---

### Überblick: Kontinuierliches Wachstum

Die deutsche Handelsflotte wächst auch 2006 stärker als die Handelsflotten an anderen Standorten der Welt. Ihre Spitzenposition in der Containerschifffahrt ist ungebrochen. Nach einem Rückgang der Bestellungen in der zweiten Jahreshälfte 2005 hat nicht nur der weltweite Bestellbestand, sondern auch der deutsche ein Rekordniveau erreicht. Abwrackungen sind dagegen auf den tiefsten Stand seit mehr als zehn Jahren gefallen. Deutsche Besteller stehen nach japanischen an zweiter Stelle, bei Containerschiffen mit einem Drittel der geordneten Tonnage nach wie vor mit Abstand an erster. Der Trend zu großen Containerschiffen mit über 5.000 TEU Kapazität und sehr großen mit über 9.000 TEU hält an.

Das Weltwirtschaftswachstum hat 2006 nach einer leichten Abschwächung im Jahre 2005 wieder zugenommen. Unverändert bleibt China die treibende Kraft. Auch die Entwicklung der USA ist weiter positiv. Der Welthandel, der seit vielen Jahren infolge der Strukturveränderungen vieler Volkswirtschaften stärker wächst als die Weltwirtschaft, hat in 2006 deutlich zugelegt.

Von dieser Entwicklung profitierte die Linienschifffahrt in einer Größenordnung ähnlich wie in 2005. Die Linienschifffahrt war jedoch mit dem Problem konfrontiert, dass die Frachtraten trotz voller Schiffe zurückgegangen sind und massiv ge-

stiegene Schiffsbetriebskosten die Ergebnisse negativ beeinflussten. Auch qualifiziertes Schiffspersonal ist infolge der anhaltenden Flottenexpansion teurer geworden. Die seit langem festzustellenden Imbalancen vieler Verkehre haben sich in 2006 insbesondere im Verkehr zwischen Asien und Europa noch verschärft.

Die für den deutschen Schifffahrtstandort besonders wichtigen Zeitcharterraten für Containerschiffe sind nach dem Rekordhoch Mitte 2005 auf ein Niveau zurückgegangen, das aber noch oberhalb des Zehnjahresdurchschnitts liegt. Angesichts der Lage der Linienschifffahrt konnten längerer Charterperioden in der Regel nicht mehr durchgesetzt werden.

Die Prognosen für 2007 divergieren erheblich. Obwohl Weltwirtschaft und Welthandel wahrscheinlich auch in 2007 in leicht geringerem Umfang als 2006 wachsen werden, drückt der zu erwartende hohe Zuwachs hoher Tonnage in den meisten Segmenten weiter auf die Fracht- und Zeitcharterraten. Trotzdem ist Pessimismus, selbst in der Containerschifffahrt, nicht angebracht. Denn eine Reihe von Faktoren wie Fahrtgebietsstrukturen, Schiffgrößen und Schiffsgeschwindigkeiten können die Nachfrage nach Transportraum sogar bei steigendem Angebot signifikant erhöhen.

## Seeschifffahrt im globalen Umfeld

### Weltwirtschaft wächst unbegrenzt weiter

Entgegen den Erwartungen und Prognosen von Fachleuten und Institutionen legt das Weltwirtschaftswachstum zu und wird 2006 um 5,1 Prozent statt 4,9 Prozent im Vorjahr expandieren. Zu diesem Schluss kommt der Internationale Währungsfond (IWF) in seiner aktuellen Septemбераusgabe des „World Economic Outlook“. Damit befindet sich das Weltwirtschaftswachstum nahezu auf dem Rekordniveau von 5,3 Prozent aus dem Jahre 2004 und bildet mit den drei vorherigen Jahren die stärkste Vierjahresperiode seit Anfang der 1970er Jahre. Ebenso wird der Welthandel in 2006 mit 8,9 Prozent um 1,5 Prozentpunkte stärker zunehmen als im Vorjahr.

Die Ausweitung der Wirtschaftsaktivitäten in die Schwellenländer beeinflusst die starke Expansion der Weltproduktion in erheblichem Umfang. Treibende Kraft bleibt hier unverändert China, das entgegen der Pläne der Regierung wieder eine starke Dynamik aufweist und sein Bruttoinlandsprodukt (BIP) zum Jahresende 2006 um zehn Prozent steigern wird. Der Aufbau der eigenen Infrastruktur spielt hier sowohl für die Nachfragekraft Chinas als auch für die Indiens eine wichtige Rolle. Zum anderen haben sich die Exporte und das Investitions-wachstum rapide beschleunigt. Von diesem Boom

profitieren auch die übrigen asiatischen Schwellenländer und weisen mit Wachstumsraten von über fünf Prozent eine kräftige Konjunktur aus.

Beeindruckend ist auch das Wirtschaftswachstum in rohstoffreichen Regionen, die aufgrund der hohen Rohstoffpreise erhebliche Gewinne erzielen. Dazu zählen Lateinamerika, der Nahe Osten, Kanada und Australien sowie Afrika.

Auf der Seite der Industrienationen zeigt sich die Entwicklung der weltgrößten Volkswirtschaft, den USA, in diesem Jahr aufgrund der starken Exporte weiter positiv. Der IWF prognostiziert ein Wachstum von 3,4 Prozent für 2006. Die japanische Wirtschaft erlebt ebenfalls einen konjunkturellen Aufschwung, der größtenteils von der Binnennachfrage getragen wird. Ein weiterer wichtiger Faktor für die Expansion der Weltwirtschaft ist die aufstrebende Wirtschaft in der Euro-Zone. Hier wird das höchste Wachstum seit sechs Jahren erwartet, da sich neben einer starken Exportwirtschaft auch die Binnennachfrage erhöht hat. Insbesondere Deutschland, Österreich, Frankreich und Italien konnten zunehmend eine wirtschaftliche Verbesserung erreichen. Während sowohl die Exportwirtschaft in Deutschland als auch in Österreich weiter

Prognosen über das Bruttoinlandsprodukt und Inflationsraten der wichtigsten Länder und Regionen

in %	Reales BIP			Inflation		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
<b>Weltwirtschaft</b>	4,9	5,1	4,9			
<b>Welthandel</b>	7,4	8,9	7,6			
<b>USA</b>	3,2	3,4	2,9	3,4	3,6	2,9
<b>Japan</b>	2,6	2,7	2,1	-0,6	0,3	0,7
<b>EURO-Zone</b>	1,3	2,4	2,0	2,2	2,3	2,4
Deutschland	0,9	2,0	1,3	2,0	2,0	2,6
Frankreich	1,2	2,4	2,3	1,9	2,0	1,9
Italien	-	1,5	1,3	2,3	2,4	2,1
Spanien	3,4	3,4	3,0	3,4	3,8	3,4
<b>Kanada</b>	2,9	3,1	3,0	2,2	2,2	1,9
<b>Australien</b>	2,5	3,1	3,5	2,7	3,5	2,9
<b>Schwellenländer Asien</b>	8,5	8,3	8,2	3,4	3,6	3,5
China	10,2	10,0	10,0	1,8	1,5	2,2
Indien	8,5	8,3	7,3	4,0	5,6	5,3
ASEAN-4	5,1	5,0	5,6	7,5	8,6	4,5
<b>Lateinamerika</b>	4,3	4,8	4,2	6,3	5,6	5,2
<b>Naher Osten (Ölexportierende Länder)</b>	6,0	6,0	5,3	7,0	7,9	8,4
<b>Afrika</b>	5,4	5,4	5,9	8,5	9,9	10,6

Quelle: IWF

hin vom andauernden Asienboom sowie von den starken Importen der erdölexportierenden Länder profitiert, bestehen die Wachstumsmotoren in Frankreich und Italien vor allem in der steigenden Binnennachfrage.

Die wirtschaftliche Entwicklung birgt jedoch auch Risiken. Der IWF geht von einer moderaten Verlangsamung der Weltwirtschaft auf 4,9 Prozent für das Jahr 2007 aus. Für den Welthandel ist ein Wachstum von 7,6 Prozent prognostiziert. Unsi-

cherheiten liegen in monetären Rahmenbedingungen, Währungsschwankungen, der starken Volatilität von Öl- und Rohstoffpreisen sowie in der konjunkturellen Entwicklung der Vereinigten Staaten, die im kommenden Jahr eine Konsumabschwächung durch einen sich abkühlenden Immobilienmarkt und hohe Energiepreise erwartet. Die zukünftige Entwicklung ist darüber hinaus auch von der Wirtschaft Chinas sowie der Binnennachfrage in Europa abhängig.

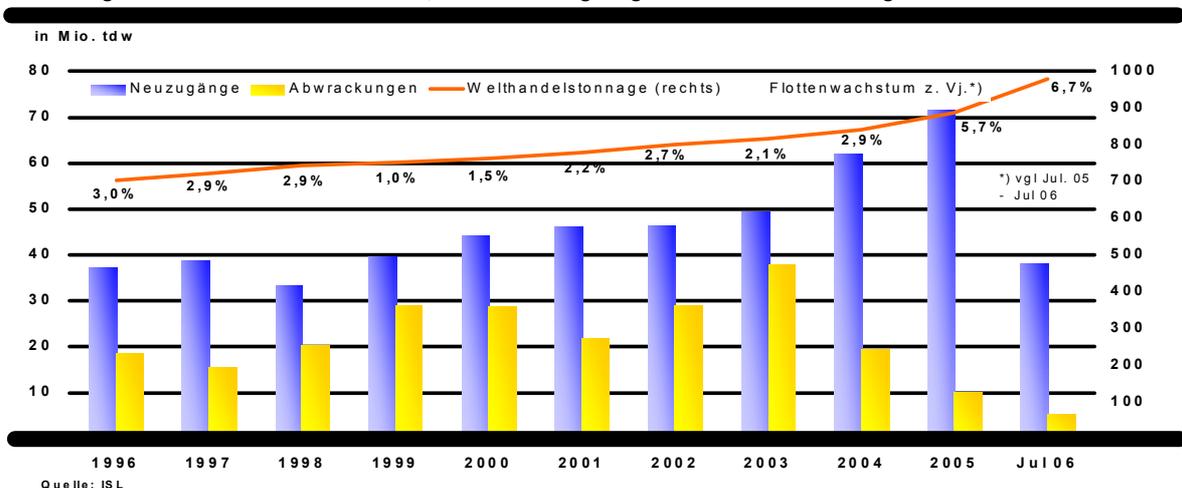
## Welthandelstonnage: Wachstum auf 10-Jahres-Hoch

Die Welthandelsflotte wächst weiter, gegenüber dem Vorjahr jedoch auf erhöhtem Niveau. Der Clarksea Index von Clarkson Research gibt Auskunft über die Ursachen. Im Vergleich zu den schwachen Durchschnittsraten von knapp über 12.000 USD pro Tag in den 90-er Jahren konnten Schifffahrtsunternehmen in 2004 teilweise bis zu 40.000 USD pro Tag an Erträgen einnehmen. Obwohl der Index seitdem niedrigere Sätze ausweist, liegt das Frachtrateniveau Mitte 2006 zwischen 26.000 und 28.000 USD deutlich über dem langfristigen Durchschnitt aus den 90-er Jahren. Aufgrund der positiven Entwicklung des Frachtenmarktes erzielen Schiffseigner seit einigen Jahren hohe Einnahmen und somit Erträge, die sie in Neubauten reinvestieren. Diese Schiffe werden zunehmend in Dienst gestellt. Die Interdependenzen zwischen den Fracht- und Neubaumärkten wirkt ebenso auf den Abwrackungsmarkt. Hier führt die durch die hohen Frachtraten ausgelöste Schiffsnachfrage zur starken Zurückhaltung bei Verschrottungen. Viele alte und abgeschriebene Schiffe sollen in diesen boomenden Zeiten so lange wie

möglich Gewinne einfahren, bevor sie bei einer Trendwende zu den Abwrackungswerten geschickt werden.

Als Ergebnis verzeichnet die Welthandelstonnage ein knapp 40-prozentiges Wachstum über die letzten zehn Jahre und besteht nach Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen, aus derzeit 978,5 Mio. tons deadweight (tdw). Von Mitte 2005 bis Mitte 2006 weist die Welthandelsflotte ihren stärksten Anstieg mit 6,7 Prozent auf. In dem Zeitraum sind weltweit Schiffsneubauten mit einer Gesamttragfähigkeit von 72,2 Mio. tdw in Fahrt gekommen (Vorjahreszeitraum: 67,3 Mio. tdw). Zugleich wurden Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 8,3 Mio. tdw abgewrackt, so dass sich ein Nettozuwachs von 63,9 Mio. tdw ergibt. Die Tonnage der Verschrottungen befindet sich derzeit auf niedrigstem Niveau seit zehn Jahren. Den Großteil der Abwrackungen bildet das Tankersegment, gefolgt vom Massengut mit einem durchschnittlichen Schiffsalter von 30 Jahren.

Tonnage der Welthandelsflotte, der Neuzugänge und Abwrackungen 1996-2006



### Entwicklungen auf Schifffahrtsmärkten

Die fortschreitende Zunahme des Globalisierungsgrades durch weltweite Integrationsprozesse und internationale Arbeitsteilung, speziell die Verlagerung der Produktionsstätten in Billiglohnländer, führte zur Intensivierung des Welthandels. Davon hat besonders die Containerfrachtschifffahrt profitiert, da das Volumen der Containertransporte sich erneut besser entwickelt hat als das Weltwirtschaftswachstum. Nach den derzeitigen Einschätzungen des Marktforschungsunternehmens Global Insight wird sich das weltweite Containertransportvolumen im Jahr 2006 um acht Prozent erhöhen. (2005: plus neun Prozent). Optimistischer sind die Prognosen von Clarkson Research, die eine Expansion von 10,4 Prozent erwarten.

Problematisch entwickelten sich in 2006 trotz der stetig steigenden Nachfrage nach Containertransporten und guten Auslastungsgraden die Frachtraten. Zudem müssen Reedereien stark gestiegene Schiffsbetriebskosten kompensieren. Kostenpositionen wie Versicherungen und insbesondere Treibstoff, Schmieröle und Personalkosten sind rapide angewachsen. Bei den Schmierölkosten kam neben der zwei- bis dreistelligen prozentualen Preissteigerung erschwerend die Lieferknappheit hinzu. Den größten Anteil der Schiffsbetriebskosten nehmen die Besatzungskosten ein. Hier zeigt sich qualifiziertes Schiffsführungspersonal als anhaltende „Mangelware“ und führt zu erheblichen Personalkostensteigerungen. Insbesondere bei Schiffen unter deutscher Flagge verschärft sich dieser Engpass, da die Nachfrage nach deutschem Bordpersonal nicht gedeckt werden kann. Zwar schreibt die Schiffsbesetzungsverordnung lediglich die Position des Kapitäns mit Deutschen oder deutsch sprechenden Europäern vor, jedoch gibt es kaum Kapitäne, die auf dem Arbeitsmarkt verfügbar sind und diese Qualifikationen erfüllen.

Nach den Prognosen von Global Insight bleibt das Wachstum der weltweiten Containertransporte auf hohem Niveau. So wird für 2007 ein Anstieg von acht Prozent erwartet, wobei das Containervolumen auf den Hauptverkehrsstrecken weiterhin zweistellige Wachstumsraten aufweisen wird.

#### *Linienschifffahrt: Ost-West-Verkehre*

##### *Transpazifik: Nordamerika – Asien*

Der größte Markt im Ost-West-Verkehr ist die Transpazifik-Route, die laut Hochrechnungen von Global Insight (veröffentlicht in der Oktoberausgabe von Containerisation International) ein Volumen von knapp 20 Mio. TEU im Jahr 2006 errei-

chen wird. Der ladungsstarke Handel von Asien nach Amerika soll um 8,9 Prozent steigen, während in der Gegenrichtung mit der gleichzeitig größten Ladungsunpaarigkeit im Verhältnis von 3:1 nur 3,9 Prozent Wachstum erzielt werden. Insgesamt war der Markt in beiden Verkehren von einer schwierigen Ratensituation betroffen.

##### *Europa – Fernost / Asien*

Volumenmäßig an zweiter Stelle liegt der Containerverkehr zwischen Ostasien und Europa und wird nach Schätzungen von Global Insight 2006 auf knapp 17,9 Mio. transportierten Containereinheiten anwachsen. Hier werden die Mengen westgehender Ladung zweistellige Wachstumsraten verzeichnen. Da das Ladungsaufkommen in der Gegenrichtung langsamer wächst, führt dieses zu einem erneuten Verschärfung der Imbalance. Das Ratenniveau befand sich in beiden Richtungen erheblich unter Druck.

##### *Transatlantik: Europa – Nordamerika*

Nach Angaben von Global Insight wächst die Transportmenge auf der Transatlantik-Route 2006 in beiden Richtungen – jedoch im Vergleich zu den anderen Ost-West-Verkehren am wenigsten. Durch die höheren Wachstumsraten in ostgehender Richtung kann sich die Unpaarigkeit der Ladungsströme insgesamt reduzieren. Das Ratenniveau entwickelte sich 2007 ost- wie westgehend positiv.

##### *Nord-Süd-Verkehre*

##### *Europa – Südamerika Ostküste*

Fortgesetztes Wachstum kennzeichnet in 2006 dieses Fahrtgebiet, je nach Richtung und Ladung jedoch in unterschiedlicher Weise. Für Argentinien wird nach der bereits sehr positiven wirtschaftlichen Entwicklung der letzten beiden Jahre ein Anstieg des BIP von über acht Prozent für 2006 erwartet. Die verbesserte wirtschaftliche Lage führt weiterhin zu steigenden argentinischen Importen. Die Zunahme des BIP in Brasilien wird in 2006 voraussichtlich 3,6 Prozent betragen. Der Real erstarke gegenüber dem USD seit Jahresbeginn um fast sieben Prozent auf derzeit 2,17 BRL/USD, was zu einer Verteuerung der brasilianischen Produkte führt und sich damit negativ auf die brasilianischen Exporte auswirkt.

Beim nordgehenden Verkehr sind bei Glas- und Plastikwaren sowie Möbeln geringere Verschiffungen zu verzeichnen. Die Erdnuss-, Kaffee- und Ta-

bakverschiffungen haben hingegen seit Mitte des Jahres etwas zugenommen. Kühlladung wurde durch die Maul- und Klauenseuche negativ beeinflusst. Im Trockenmarkt gingen die Exporte zum Mittelmeer in diesem Jahr aufgrund geringerer Verschiffungen von Sperrholz und Steinen leicht zurück. Im Reeferbereich sind bei den Fisch- und Rindfleischverschiffungen leichte Zuwächse zu verzeichnen.

Stets problematisch zeigen sich die überlasteten Häfen und die unzureichende Infrastruktur an der südamerikanischen Ostküste, die häufig zu Verspätungen und Hafenauslassungen führen.

### *Europa- Karibik / Südamerika Westküste*

Aufgrund der positiven wirtschaftlichen Entwicklung werden für die Karibik und die südamerikanische Nordküste / Zentralamerika für 2006 süd- und nordgehend leicht erhöhte Ladungsvolumina erwartet.

Die allgemeine wirtschaftliche Lage der Staaten an der südamerikanischen Westküste hat sich nach der Stabilisierung in 2005 auch in 2006 weiterhin positiv entwickelt. Für Chile, Ecuador, Peru und Kolumbien liegt die Steigerung des BIP für 2006 voraussichtlich zwischen 4,4 Prozent und sechs Prozent. Durch diese positive Entwicklung profitieren alle vier Länder von stabilen Preisen und Märkten, was zu einem leichten Anstieg der Importe aus Europa führt. Nordgehend sind Volumenzuwächse aufgrund der Nachfrage der baltischen Staaten und Zentraleuropas zu verzeichnen.

### *Nordamerika – Australien / Neuseeland*

Für 2006 wird südgehend mit einem im Vergleich zum Vorjahr reduzierten Marktvolumen gerechnet. Ursächlich hierfür ist neben einem steigenden Zinsniveau in Australien die deutliche Abwertung des Neuseeland-Dollars. Im Reefer-Segment wird nordgehend mit einem niedrigeren Volumen aufgrund geringerer Fleischverladungen gerechnet. Ein Grund für den gesunkenen Fleischimport Nordamerikas ist das hohe Angebot an heimischem Fleisch aufgrund des japanischen Fleischimportverbots.

### *US Ostküste / Golf/Mexiko – Südamerika Ostküste*

Beim Interamerika-Ostküstendienst entwickelt sich der Markt in beide Richtungen leicht positiv. Nordgehend wird das Wachstum jedoch durch die anhaltende Aufwertung des Real gebremst: Die Sperrholzexporte stiegen zwar an, Rückgänge im

Transportvolumen sind jedoch im Vergleich zum Vorjahr insbesondere bei Möbeln, Schuhwaren und Textilien zu verzeichnen.

### *US Ostküste – Südamerika Westküste*

Das südgehende Transportvolumen steigert sich leicht gegenüber dem Vorjahr, da sich die Wirtschaft in Peru, Ecuador und Chile positiv entwickelt. In der Gegenrichtung nahm die Verschiffung von Forstprodukten zu, die in den USA für den Wiederaufbau der sturmgeschädigten Gebiete benötigt wurden.

### *Asien – Mittel- / Südamerika Westküste*

Begünstigt durch die Abwertung des chilenischen Pesos sowie der positiven Entwicklung des BIP in Chile und Mexiko wird für den asiatischen Exportmarkt mit einem erfreulichen Marktwachstum gerechnet. Nordgehend sind die Containertransporte für Trocken- und Kühlladung ebenfalls leicht angestiegen.

### *Asien – Südafrika / Südamerika Ostküste*

Das südgehende Marktwachstum bleibt positiv allerdings hinter dem des Vorjahres zurück. Marktexperten erwarten, dass sich der Außenhandel zwischen Asien, Südafrika und Brasilien / Argentinien weiter verstärkt. Verantwortlich hierfür sind die anhaltend starke Wachstumsdynamik Chinas, ein starker Real sowie die positiven Konjunkturdaten für Brasilien und Argentinien. Im Vergleich dazu wird im nordgehenden Verkehr hingegen mit einem deutlich geringeren Marktwachstum gerechnet. Hauptexportgüter sind neben Rohstoffen Saisongüter wie Baumwolle und Tabak. Das Reefervolumen ist aufgrund der Vogelgrippe eingebrochen.

### *Asien – Australien / Neuseeland*

Die fortgesetzt robuste Entwicklung der chinesischen Volkswirtschaft begünstigt im besonderen das Wachstum der südgehenden Containertransporte. Fachleute gehen hier von einer leichten Steigerung gegenüber dem Vorjahr aus. Ein marginales Wachstum wird von Australien nach Ostasien bei den wichtigsten Transportgütern wie Rindfleisch, Milcherzeugnissen, Getreide, Früchten und Holz erwartet. Aufgrund der Abwertung des Neuseeland-Dollars wird für 2006 für den nordgehenden Verkehr ein Marktwachstum von fünf Prozent prognostiziert, wobei vor allem der chinesische Markt für neuseeländische Agrarprodukte von den Wechselkursveränderungen profitiert.

### Europa – Südliches Afrika

Marktbeobachter schätzen die südafrikanische Wirtschaft aktuell in einer guten Lage und erwarten für das laufende Jahr 2006 ein reales Wachstum von fast fünf Prozent. Eine stagnierende Inflationsrate und Kurssteigerungen an den Aktienmärkten unterstreichen diese Ansicht.

Dieser positive wirtschaftliche Trend belebt auch den Containerverkehr von Europa ins südliche Afrika. Hier wird ein Wachstum von fünf Prozent prognostiziert, wobei das Mengenvolumen besonders stark aus Deutschland zulegt. Im Vergleich dazu verzeichnet der Containerverkehr in der Gegenrichtung trotz stetig steigendem Containerisierungsgrad von Kühlladung eine Mengenreduzierung. Dadurch gerieten die Frachtraten etwas unter Druck.

Die Ertragssituation wird insgesamt als zufriedenstellend bezeichnet. Negativ auf die Ergebnisse wirken sich hingegen die verstärkende Unpaarigkeit des Verkehrs, der Markteintritt neuer Wettbewerber und die hohen Bunkerpreise aus. Außerdem stellen mangelnde Hafenskapazitäten in Südafrika und nun auch in Europa weiterhin ein großes Problem dar, dass zu operativen Verzögerungen bei Schiffsabfertigungen führt.

Für das Jahr 2007 liegen die Erwartungen der südafrikanischen Wirtschaft auf weiterhin hohem Niveau. Ebenso wird davon der Containerverkehr in diesem Fahrtgebiet profitieren können. Den Risiken aus steigenden Kosten bei der Evakuierung von Leercontainern und den Abfertigungsproblemen in einzelnen Häfen stehen Ergebnisancen bei der Eincharterung von Tonnage und bei den Bunkerkosten gegenüber. Für das kommende Jahr wird mit einem auskömmlichen Ergebnis gerechnet.

### Europa – Indischer Ozean / Ostafrika

Das Containervolumen aus Europa zu den Inseln des Indischen Ozeans stagniert auf Vorjahresniveau. Die Ursachen liegen in dem deutlich rückläufigen Tourismus, da für diese Region derzeit eine höhere Einstufung für gesundheitliche Risiken besteht. Die Ladungsmenge nach Ostafrika verhält sich regressiv, da sich der Trend Waren aus Asien zu importieren weiter fortsetzt. Aus Europa gelangen vor allem Hilfsgüter sowie Baumaschinen und –material nach Ostafrika.

Im Vergleich zu dem südgehenden Containerverkehr verzeichnet die Gegenrichtung von den Inseln

des Ind. Ozeans ein aufwärtsgerichtetes Mengenwachstum. Besonders hervorzuheben ist das steigende Ladungsvolumen aus Madagaskar. Probleme bereiten hingegen die operativen Schwierigkeiten in Port Said. Infolge dessen kam es zu einem deutlichen Rückgang an Teeverschiffungen aus Kenia. Zudem gerieten die Raten weiter unter Druck. Während der nordgehende Verkehr von Ostafrika nun mit Auslastungsproblemen zu kämpfen hat, sind die Schiffe in der Gegenrichtung gut ausgelastet.

Die Ergebnislage für 2006 wird noch als befriedigend bezeichnet werden können, obwohl die drastisch gestiegenen Bunkerkosten nicht über Frachtraterhöhungen kompensiert werden konnten. Fachleute gehen für das kommende Jahr 2007 von einem Markt auf Vorjahresniveau aus.

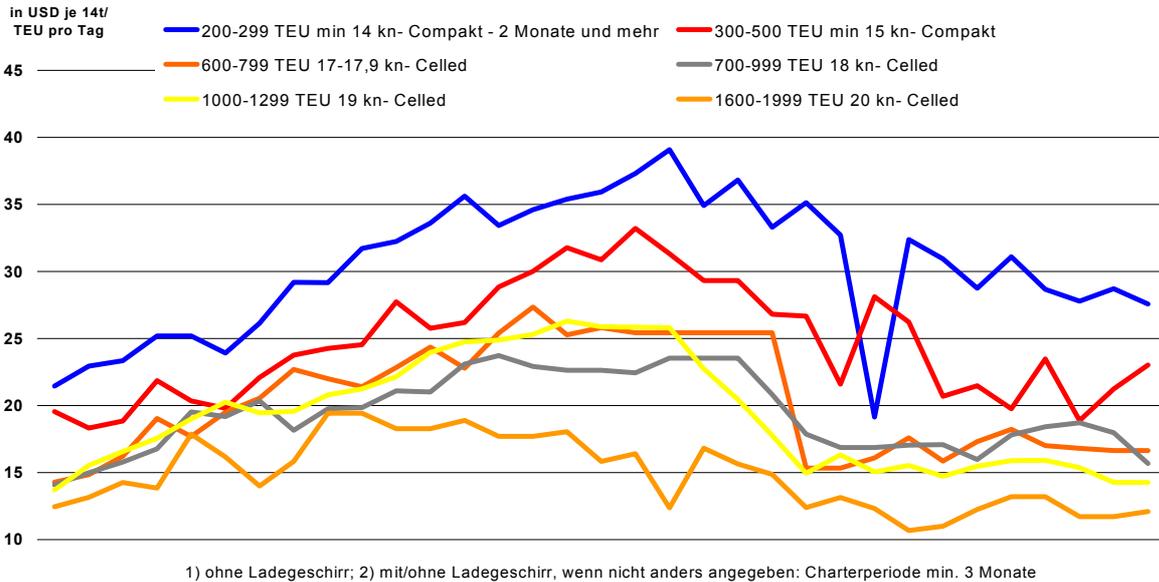
### Zeitchartermarkt: Containerschiffe

Der Chartermarkt für Containerschiffe brach Ende 2005 nach dem Zehnjahreshoch Mitte dieses Jahres um 30 bis 35 Prozent ein. In der Interdependenz zwischen Charter- und Frachtmarkt sowie in der Psychologie der Marktteilnehmer liegen die Ursachen. Linienreedereien verzeichneten Anfang 2006 einen (erheblichen) Ratenrückgang trotz solider Nachfrage nach Containerkapazität. Der Markt hatte ein Überangebot von Containertonnage und somit eine Abschwächung der Raten erwartet. Hier zeigte sich wie groß der psychologische Einfluss entgegen befriedigender Marktsituation sein kann. Da die Nachfrage dauerhaft war, zogen die Frachtraten und damit auch die Charterraten wieder auf stabilem Niveau an. Ab der zweiten Jahreshälfte 2006 wurde der Markt allerdings unsicher und geriet zunehmend unter Druck. Aufgrund des ansteigenden Missverhältnisses zwischen Ladungswachstum und Tonnagezuwachs, das nach Einschätzung von Fachleuten bei zehn bis zwölf Prozent bzw. 16 Prozent liegt, geben die Charterer verstärkt zu viel eingecharterte Tonnage als „sublets“ auf den Markt. Längerfristige Charterperioden konnten nicht mehr durchgesetzt werden. Zudem lag der Markt nach den Konsolidationen von großen Linienreedereien im strukturellen Umbruch.

Deutsche Verfrachter sehen keine negativen Auswirkungen der Charterraten auf ihre Erträge, da die Schiffe größtenteils langfristig an Befrachter abgegeben wurden. Außerdem liegen die Charterraten auf befriedigendem Niveau oberhalb des Zehnjahresdurchschnitts.

Marktbeobachter gehen davon aus, dass große Linienreedereien weiter Tonnage, insbesondere aus

**Hamburg Index: Zeitcharterraten für Containerschiffe mit Ladegeschirr 2004-2006**

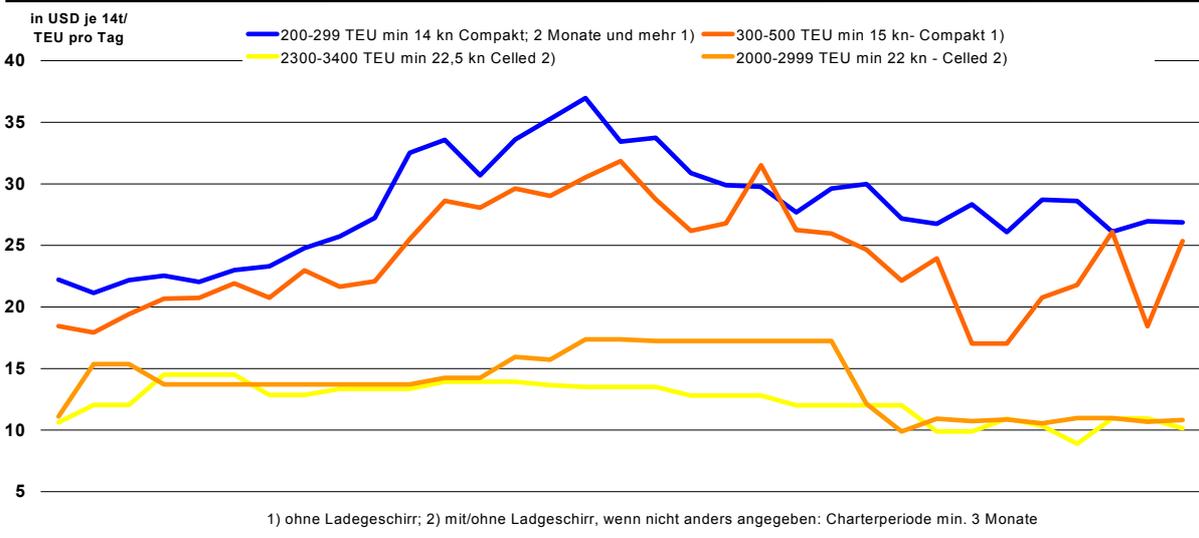


2004 2005 2006  
Quelle: Vereinigung Hamburg Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. \*) bis Sept. 06

den großen Segmenten, ordern werden, um die Marktanteile zu sichern. Gleichzeitig ist in der näheren Zukunft mit einem selektiven Engagement auf dem Chartermarkt für Containerschiffe zu rechnen. Nachdem viele Institute beim Ausblick auf den Chartermarkt zunächst von Überkapazitäten ausgingen, bedingt durch die signifikanten Neuzu-

gänge, vermutet das Bremer ISL inzwischen, dass kaum oder gar keine Überkapazitäten zu erwarten sind. Wichtig dabei seien vor allem langsamer fahrende Schiffe und längere Hafenzeiten, die die Neukapazitäten auffingen. Daher ist auch im kommenden Jahr eher mit stabilen Charterraten zu rechnen.

**Hamburg Index: Zeitcharterraten Containerschiffe mit und ohne Ladegeschirr 2004 - 2006\*)**



2004 2005 2006  
Quelle: Vereinigung Hamburg Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. \*) bis Sept. 06

### 400 – 900 TEU

Die Charraterraten können im laufenden Jahr nicht an dem positiven Vorjahresniveau anknüpfen. In fast allen Größenklassen sind hohe Rückgänge zu verzeichnen. Wurden Anfang des Jahres für ein 900 TEU Schiff um die 16.500 USD bezahlt, so wurden im Oktober Raten um die 13.000 USD pro Tag erzielt. Das entspricht einer Reduzierung von knapp über 20 Prozent.

Gleichzeitig verkürzten sich die in den Charterverträgen vereinbarten Zeiträume auf den historisch üblichen Rahmen von einem Jahr und weniger. Dieser Trend scheint sich zu festigen. Im Vergleich zu den erlangten Charterperioden von bis zu drei Jahren im vorherigen Berichtszeitraum, müssen die Verfrachter in der Zukunft deutlich eher Verhandlungen über Anschlussbeschäftigungen führen. Fachleute gehen davon aus, dass sich die Frachtraten im kommenden Jahr 2007 tendenziell (ohne wesentliche Abweichungen) im Rahmen des erzielten Jahresdurchschnitts 2006 liegen werden. Weiterhin wird eine bessere Auslastung in den Schiffssystemen aufgrund des stark konsolidierten europäischen Befrachtermarktes erwartet. Die Marktperspektiven für moderne Feedertonnage werden unverändert als sehr positiv bewertet, da das Flottenwachstum mit dem hohen Anteil an Großcontainertonnage einen zusätzlichen Bedarf an Feeder-/Hub-Lösungen erzeugt.

### 1000 – 4000 TEU

Auch in diesem Segment kam es erwartungsgemäß zu einem Ratenverfall von durchschnittlich bis zu 20 Prozent. Daneben setzte sich eine Halbierung der Charterperioden von drei bis vier Jahren auf ein bis zwei Jahren durch. Wurde Anfang des Jahres für ein 1.000 TEU Schiff noch um die 20.000 USD pro Tag bzw. für ein 1.600 TEU Schiff 23.000 USD pro Tag für drei Jahre oder für ein 2.500 TEU Schiff 33.000 USD pro Tag für 5 Jahre Beschäftigung bezahlt, so wurden bis in das dritte Quartal 2006 hinein für 1.000 TEU Schiffe 13.000 USD für ein Jahr bzw. für 1.600 TEU Schiff 17.000 USD oder für ein 2.500 TEU Schiff 22.000 USD pro Tag für eine Zeitvercharterung von zwei Jahren erzielt.

Die Anzahl der kurzfristig noch zur Verfügung stehenden Schiffe zwischen 1.700 – 2.800 TEU ist

groß. Der Bedarf der Befrachter scheint für das letzte Quartal gesättigt. Beobachter rechnen daher mit Ratenrückgängen für die nächste Periode.

Eine Ausnahme bilden die kaum verfügbaren 4000 TEU Schiffe. Hier erzielten die Verfrachter in diesem Jahr noch langfristige Beschäftigungen bei Tagesraten von um die 37.000 USD für fünf Jahre.

Insgesamt prognostizieren Fachleute für dieses Segment einen geringfügig schwächeren Markt in 2007, allerdings auf hohem Niveau bleibend. Die besten Aussichten auf eine anziehende Nachfrage weist moderne Containertonnage mit niedrigem Treibstoffverbrauch aus.

### Bulkschifffahrt

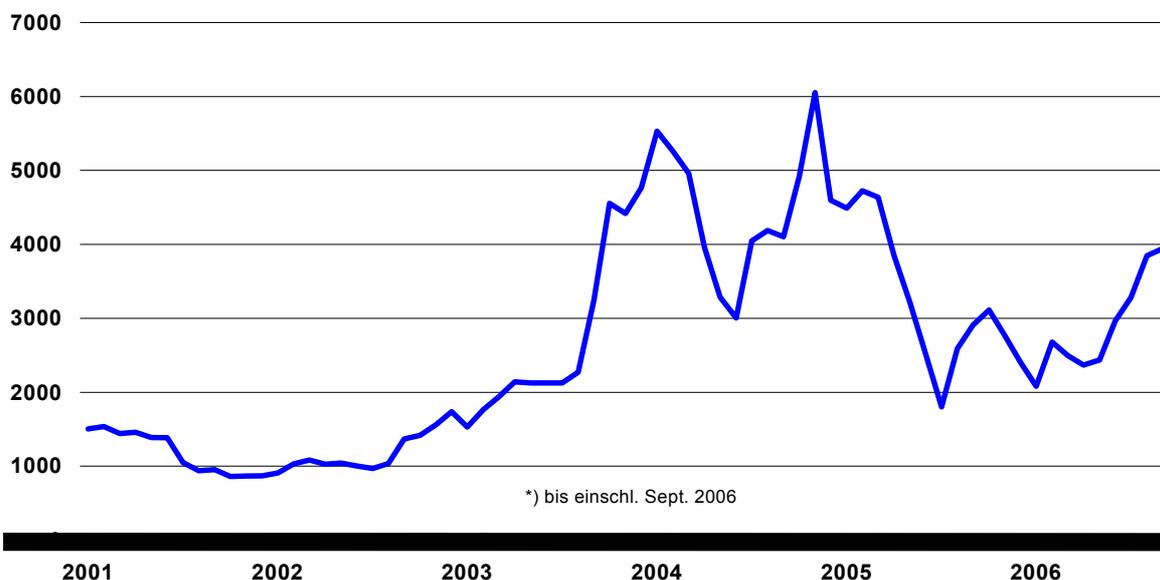
In der Bulkschifffahrt zogen die Spotraten nach einem schwachen Jahresbeginn deutlich an. Unverändert bleibt China durch die ungebrochene Nachfrage nach Rohstoffimporten wie Eisenerz und den gleichzeitigen Exporten von Stahl und Zement (geschätzte Wachstumsraten: 16 Prozent, 126 Prozent und 58 Prozent) der Wachstumsmotor im Bereich der Bulkmärkte. Ebenso begünstigen auch die Wachstumsraten der Weltwirtschaft und des Welt Handels sowie die starken Kohleexporte aus dem pazifischen Raum die positive Marktentwicklung in der trockenen Massengutfahrt.

Der aufwärtsgerichtete Trend ist auch im Baltic Dry Index abzulesen. Im Vergleich zu der in Mitte 2005 eingesetzten Konsolidierungsphase stieg der Index bis zum Herbst 2006 auf 4000 Punkte und hat sich damit auf ein relativ hohes Niveau eingependelt.

Die Neubau- und Secondhandpreise nähern sich den historischen Höchstständen. Teilweise war die Tonnagenachfrage so groß, dass die Preise für fünf Jahre alte Schiffe die für Neubauten überstiegen.

Aufgrund der in 2007 stärker als in 2006 wachsenden Bulkflotte sind Fachleute geteilter Meinung über die zukünftige Entwicklung in der Massengutfahrt. Die Tendenzen reichen von einer Stabilisierung auf niedrigerem Niveau bis positiven Aussichten durch die ungebremste Rohstoffnachfrage von China und Indien.

### Baltic Dry Index 2001 - 2006\*)



Quelle: ISL

#### *Handy- und Panamax Bulker*

Bei stärksten Schwankungen verzeichnet der Chartermarkt 2006 im Jahresdurchschnitt einen weiteren Anstieg in allen Größenklassen zwischen Handysize- und Panamax Bulker. Zur Jahresmitte glich der Papiermarkt in Form von Forward Futures die zeitweilig reduzierte Nachfrage im Markt aus. Die Auswirkungen dieses Marktinstrumentes waren sofort spürbar und wurden durch stark ansteigende Raten im dritten Quartal 2006 unterstrichen. Wurde Anfang des Jahres für ein Panamax-Schiff 16.000 USD pro Tag für ein Jahr gezahlt, so werden im Oktober Raten von bis zu 30.000 USD täglich erzielt. Allerdings gestaltete sich die Marktkonstellation historisch untypisch, weil sich der Spotmarkt zeitweilig unter dem Niveau des Forwardmarktes befand. Für das nächste Jahr 2007 wird erwartet, dass China den Markt weiterhin durch einen anhaltend volumenreichen Kohle- und Stahlhandel in einer stabilen Lage hält. Insgesamt fallen die Prognosen, unter Vorbehalt wesentlicher Korrekturen im Papiermarkt, verhalten positiv aus.

#### *Multipurpose-Schifffahrt*

Generell charakterisieren sich Multipurpose-Schiffe durch eine hohe Einsatzflexibilität und ihre Vielseitigkeit, unterschiedlichste Ladungstypen - von Bulkladung über Stückgut bis zu Containern - befördern zu können. Im Vergleich zu den spezialisierten Schiffssegmenten ergibt sich für die Mehr-

zweckfrachter eine stabilere Ratenentwicklung ohne starken Schwankungen zu unterliegen. Die Raten stiegen in diesem Sektor ebenso im Boomjahr 2005 an und profitierten mit der angebotenen Containerkapazität von der allgemeinen Hausse in der Containerschifffahrt. Momentan haben sich die Raten abgeschwächt und liegen auf hohem Niveau über dem historischen Durchschnittswert.

Deutsche Reeder gehen davon aus, dass die Raten nicht weiter dramatisch zurückgehen werden.

#### *RO/RO-Schifffahrt*

Der Ro/Ro Markt hat sich 2006 sehr stabil dargestellt. Der Bedarf an moderner und schneller Tonnage ist nach wie vor groß. Starke Zuwächse sind hauptsächlich in der Ostsee zu verzeichnen. Nach Angaben von einzelnen Fachleuten scheinen die staatlich geförderten Projekte „from road to sea“ erste Erfolge zu zeigen. Die hohen Neubaupreise und die gleichzeitig kleine Auswahl an Schiffswerften verhindern kurz- bis mittelfristig Neubauproduktionen.

#### *Kühlschifffahrt*

Im Jahr 2006 haben sich die Kühlschiffrenten wie im vorherigen Berichtszeitraum langsam weiter gefestigt. Mitte Oktober wurden die Zahlen aus der aktuellen Studie „Annual reefer shipping market review and forecast 2006/07“ von Drewry in der

Fachzeitung „Tradewinds“ veröffentlicht. Den Angaben ist zu entnehmen, dass die Raten bei langfristigen Verträgen durchschnittlich mit 0,86 USD pro Kubikfuß höher liegen als die Spotmarktpreise. Der Großteil (70 Prozent) der Kühlschiffstonnage ist über 15 Jahre alt, so dass es in den kommenden Jahren verstärkt zu Verschrottungen älterer Tonnage kommt. Dem stehen lediglich 13 Neubaubestellungen gegenüber. Als Folge wird sich die Transportkapazität von Kühlschiffen reduzieren. Im Gegensatz dazu wird die Kühlcontainerkapazität drastisch zunehmen, da die Containerflotte durch die vielen Neuzugänge rapide ansteigen wird. Verstärkt wird dieser Effekt durch den Trend zur Großtonnage mit einem technisch möglichen Anteil an Kühlcontainern von 15 bis 20 Prozent. Dieses stellt eine wachsende Konkurrenz für den Transport von Kühlladungen dar.

Derzeit teilen sich die Kühl- und Containerschiffe jeweils zur Hälfte die Ladungen. Die durchschnittlich jährlichen Wachstumsraten von Kühlladung im Seeverkehr liegen zwischen 2005 bis 2015 laut Drewry bei 3,5 Prozent.

### *Küstenschifffahrt*

Das Jahr 2006 erweist sich in dem Bereich Küstenschifffahrt mit Schiffsgrößen zwischen 2000 und 8000 tdw als auskömmlich. Gegenüber dem vorangegangenen Jahr 2005 haben sich die Einfahrerergebnisse nochmals um zehn Prozent reduziert. Ursachen hierfür waren die länger als erwartet andauernde Sommerpause sowie ein verschärfter Wettbewerb im Spotmarkt. Kennzeichnend für den Markt war das Gleichgewicht zwischen Ladungsangebot und der Nachfrage, An- und Verkaufsaktivitäten haben sich entsprechend erhöht. Die Prognosen für 2007 sind unter Vorbehalt der Betriebs- und Bunkerkostenentwicklung ausgeglichen zum Vorjahr.

### *Europäische Chemikalien-Tankschifffahrt*

Der europäische Tankschiffmarkt befindet sich derzeit in einer stabilen Lage. Die moderate aber kontinuierliche Steigerung der Transportnachfrage steht einer nur leicht gestiegenen Transportkapazität gegenüber, so dass Reedereien Frachtraten über dem Niveau des Vorjahres verbuchen konnten.

Auf der anderen Seite haben Kostensteigerungen die Ergebnisse so belastet, dass sich die Erwartungen für 2006 nicht erfüllt haben. Hier spielen sowohl die hohen Bunkerkosten als auch die seit dem 19. Mai dieses Jahres ausgewiesene Schwefelemissions-Kontrollgebiet (Sulphur Emission Control A-

rea - SECA) in der Ostsee eine kostenmäßig entscheidende Rolle. In dem sogenannten SECA-Gebiet dürfen nur teurere schwefelarme Treibstoffe verwendet werden, die nur anteilig an Kunden weitergegeben werden konnten.

Die Neubauten bei den Chemikaliertankern werden in den nächsten Jahren vielfach existierende Tonnage ersetzen, so dass unter dem Strich das Marktgleichgewicht – allein wegen der hohen Neubaupreise- von Angebot und Nachfrage stabil bleiben wird. Fachleute gehen davon aus, dass durch die Klassifizierungsänderung von Chemikalien und vegetabilen Ölen nach MARPOL Annex II, die ab dem nächsten Jahr 2007 in Kraft tritt, die Nachfrage nach IMO 2/3 Tankern kurzfristig erhöhen wird. Ansonsten beobachten Marktteilnehmer zunehmend die ablehnende Haltung der chemischen Industrie gegenüber Schiffen mit einem Alter von über 25 Jahren. Auch insgesamt wächst der Aufwand für Reedereien dieses Marktsegmentes, da die Anforderungen der Industrie und den Behörden immer höher geschraubt werden. Ein fortdauerndes Problem bleibt der Mangel an ausreichend qualifizierten Seeleuten auf dem Arbeitsmarkt, der sich in 2006 noch einmal verschärft hat.

### *Produktentanker*

In der Produktentankerfahrt konnte nach einem schwächeren ersten Quartal 2006 seit April wieder ein Anstieg der Sportmarkt-Raten verzeichnet werden. Gleichzeitig erfuhr auch der Periodenmarkt eine Wiederbelebung. Die Aussichten werden vor dem Hintergrund des vermutlich anhaltend kräftigen Wirtschaftswachstums in China und des damit verbundenen steigenden Energiebedarfs weiter positiv eingeschätzt. Mit 485 Einheiten und zwölf Mio. BRZ entspricht das Orderbuch für Produktentanker Mitte 2006 ca. 44 Prozent der bereits operierenden Flotte. Inwieweit diese massive Anzahl von Neuzugängen in den kommenden Jahren durch Abbruch von älteren Einhüllentankern gemäß MARPOL-Regulierung kompensiert werden kann, bleibt abzuwarten.

### *Gasschifffahrt*

Im Rahmen der hohen Ölpreise suchen viele Staaten nach Lösungen ihre Energieversorgung sowohl zu diversifizieren als auch flexibilisieren, um sich im Versorgungsmix breiter aufzustellen und die Abhängigkeit vom Erdöl zu minimieren. Die Energy Information Administration prognostiziert, dass die USA, als größter Erdgasverbraucher, die Erdgasimporte, in Form von Flüssigerdgas (LNG), in der Zukunft steigern werden.

Die Angebotsseite - vor allem Katar - begegnet diesem neuen Marktpotential durch starkes Ausbauen von LNG-Kapazitäten. Die Schifffahrtsbranche trägt mit einem beeindruckendem Auftragsbestand von drei viertel der operierenden LNG-Tankerflotte zu einer massiven Vergrößerung der Transportkapazität bei.

Auch hier zeigen sich die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Gasmärkten von Flüssigerdgasen und Petroleumgasen (LPG). Denn mit der Produktionsausweitung von Flüssigerdgas erhöhen sich automatisch die LPG-Gase als Nebenprodukt, die ansonsten noch aus der Erdölförderung und Raffinerieverarbeitung gewonnen werden. Nach einem Bericht aus „Lloyd's Shipping Economist“ wird das Exportvolumen von Flüssiggas von aktuell 50 Mio. Tonnen auf 85 Mio. Tonnen wachsen.

Deutsche Reeder blicken ebenso optimistisch in die Zukunft. Sie bezeichnen die aktuelle Marktentwicklung als sehr positiv und sehen für die kommenden Jahre einen ähnlichen Trend voraus.

### *Fährschifffahrt*

Die deutsche Fährschifffahrt kennzeichnet sich durch beachtliche Passagierzahlen. Nach Angaben des statistischen Bundesamtes nutzen jährlich knapp 30 Mio. Passagiere Fährverbindungen innerhalb Deutschlands bzw. mit Häfen im Ausland. In Deutschland selbst werden jährlich ungefähr 17 Mio. Fährgäste zwischen Inseln und Festland befördert. Ungefähr 13 Mio. Passagiere werden auf den Verkehren außerhalb deutscher Häfen verzeichnet, wobei im Ostseegebiet mit weitem Abstand die meisten Personenüberfahrten registriert werden.

Sowohl das Beförderungsvolumen von Pkws als auch das Fahrgastaufkommen im Ostseegebiet wird im Jahr 2006 auf Vorjahresniveau liegen. Während die Fußballweltmeisterschaft und der verregnete August ihren Anteil zum schwachen Ergebnis beitragen, konnten im Verlauf des Septembers und Oktobers wieder bessere Zahlen verzeichnet werden. Im Vergleich dazu werden die Transporte von

Lkw- und Trailern erneut zunehmen. Besonders positiv entwickeln sich die Fährlinien nach Dänemark und ins Baltikum. Hier werden zweistellige Zuwachsraten erwartet.

Für die Zukunft prognostizieren Fachleute ein weiter wachsendes Volumen bei den seeseitigen Gütertransporten zwischen Nord- und Kontinentaleuropa sowie Ost- und Westeuropa. Die steigende internationale Arbeitsteilung sowie kürzere Lieferzeiten und steigende Anforderungen an die Prozesskettensicherheit werden sich positiv auf den Fähr- und Ro/Ro-Verkehr zwischen Deutschland und den baltischen Staaten/Russland auswirken.

### *Assistenz- und Schleppschifffahrt*

Die Seeschiffsassistenten verzeichnen für 2006 eine Anhebung des Ratenniveaus. Die Nachfrage nach See- / Offshoreschleppern hat sich weiterhin auf einem erfreulichen Niveau stabilisiert. Ebenso hat sich der Trend zu stärkeren Schleppern gefestigt, dem die deutschen Schleppunternehmen mit Neubauprojekten begegnen. Der Streit um die zu Unrecht gewährten Subventionen an niederländische Schleppunternehmen scheint zu Ende gegangen zu sein. Die betroffenen Unternehmen mussten die zwölf jahrelang empfangenen Beihilfen nur zu einem kleinen Teil zurückzahlen.

Die Aussicht für das Jahr 2007 ist in der Assistenz- und Schleppschifffahrt positiv. Es wird mit Umsätzen und Ergebnissen auf Vorjahreshöhe und bei Offshoreeinsätzen sogar mit einer Steigerung gerechnet. Deutsche Schleppunternehmen rechnen nicht mit Tarifierhöhungen für das kommende Jahr.

### *Forschungsschifffahrt*

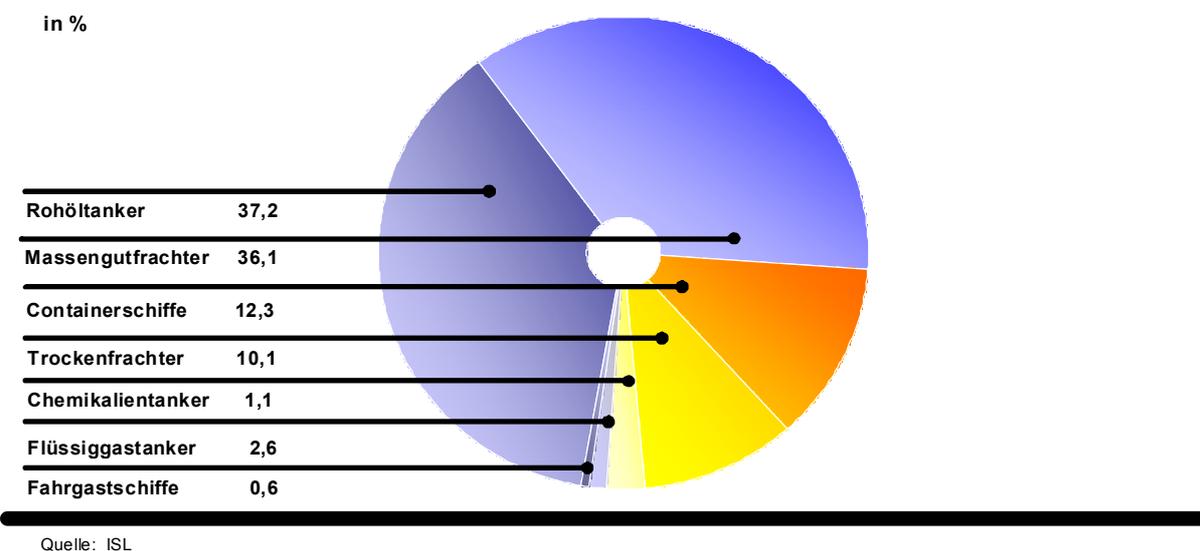
In Deutschland gibt es nach Angaben des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie dreizehn Forschungsschiffe, die in den unterschiedlichsten Meeren für biologische, geophysikalische, glaziologische, chemische, ozeanographische und meteorologische Forschungsarbeiten genutzt werden. Ihre Bereederung bleibt im Jahr 2006 unverändert. Somit kam es zu keinen weiteren Konzentrationen im Markt.

### Flottenmix unverändert

Die Öltankertonnage wuchs gegenüber Mitte 2005, wie bereits in den vorangegangenen zwölf Monaten, um 18,7 Mio. tdw konstant. Sie hält mit 38,3 (Vorjahr: 38,6) Prozent den größten Anteil an der in Tragfähigkeit gemessenen Welthandelstonnage. Nach dem aktuellen Auftragsbestand wird sich die Flotte bis Ende 2008 um jährlich acht Prozent vergrößern. Um 23,4 Mio. tdw zugenommen hat die in der trockenen Massengutfahrt eingesetzte Tonnage. Zusammen mit der um 1,2 Mio. tdw reduzierten Flotte der Erz-/Ölfrachter beträgt ihr Anteil unverändert 36,1 Prozent. Die größte prozentuale Zunahme

mit 14,4 Prozent entsprechend 15,2 Mio. tdw verzeichnete die Tonnage der Containerschiffe. Sie erhöhte damit ihren Flottenanteil auf 12,3 (Vorjahr: 11,5) Prozent. Aufgrund des hohen Auftragsbestandes an Containerschiffen und der Tendenz, immer größere Schiffe zu bestellen, wird sich deren Anteil an der Weltflotte in den nächsten Jahren noch vergrößern. Ebenso bemerkenswert ist das zweistellige Wachstum der Flüssiggastanker mit 10,2 Prozent. Der Flottenanteil der konventionellen Stückgutfrachter und Ro/Ro-Schiffe hat von 10,5 Prozent auf 10,1 Prozent abgenommen.

### Welthandelsflotte nach Schiffstypen (978,5 Mio. tdw)



Recht unterschiedlich ist die Altersstruktur bei den jeweiligen Schiffstypen: Die Massengutfrachter weisen einen großen Anteil an älterer Tonnage auf. Hier besteht in den kommenden Jahren ein hohes Abwrackungspotential. Während die über 15 Jahre alte Tonnage bei den Massengutfrachtern einen

Anteil von 39 Prozent einnimmt, beträgt die entsprechende Zahl bei den Containerschiffen nur 21 Prozent. Auf den günstigen Anteil von ein Viertel kommt die Öltankertonnage, die vor fünf Jahren noch einen Anteil älterer Schiffe von 40 Prozent aufwies.

## Deutsche Flagge hält Position in der Flaggenstatistik

Die Welthandelsflotte fährt aktuell unter mehr als 170 verschiedenen Flaggen. Die Flagge repräsentiert das Land, in dessen Schiffsregister das Schiff eingetragen ist. Der Großteil der Schiffseigner (53 Prozent) lässt seine Flotte in „offenen“ statt nationalen Schiffsregistern eintragen. Hauptgrund für diese Entscheidung sind die betriebswirtschaftlichen Vorteile, die die Reeder vor allem durch flexible Schiffsbesetzungs- und Heuerregelungen erzielen können. Es ist deshalb nicht erstaunlich, dass sich unter den zehn größten Flaggenstaaten der Welthandelsflotte sechs Staaten mit „offenen“ Schiffsregistern befinden. Panama, erstmals 1922 von den Amerikanern als offenes Schiffsregister benutzt, steht seit elf Jahren unangefochten mit einem Anteil an der Welthandelsflotte (in tdw) von

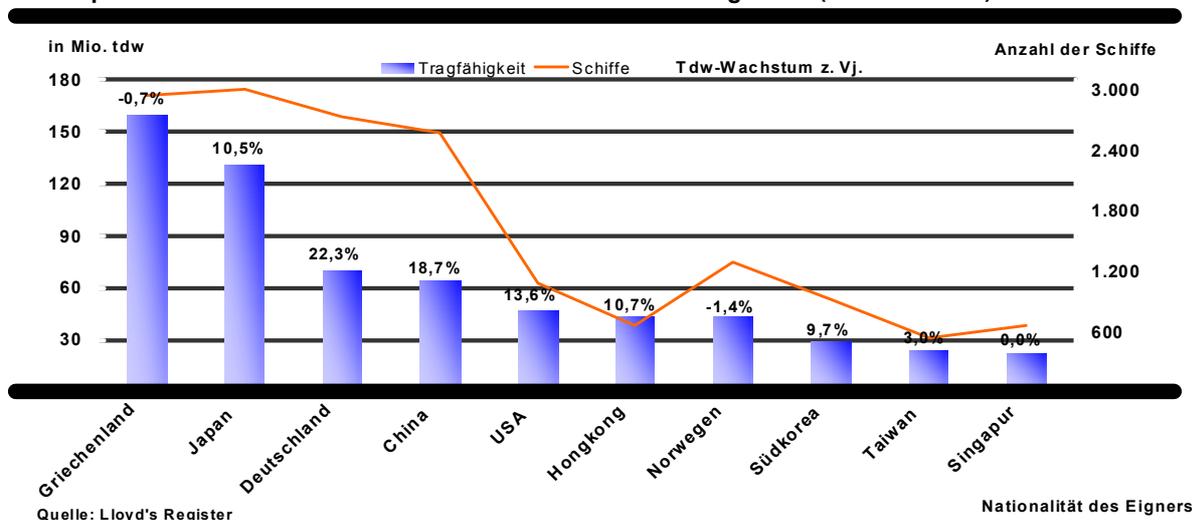
22,4 (Vorjahr: 22,0) Prozent an der Spitzenposition vor Liberia mit 9,9 Prozent. An dritter Stelle folgt unverändert die griechische Flagge mit einem Tonnageanteil von 5,6 (Vorjahr: 5,8) Prozent. Hongkong (5,3 Prozent), die um zwei Plätze vorgerückten Marshallinseln mit 5,2 Prozent, die Bahamas mit 5,2 Prozent und Singapur mit 5,0 Prozent nehmen die nächsten Positionen ein. Die deutsche Flagge hat nach dieser an der Flaggenführung und Tragfähigkeit der Schiffe ausgerichteten Statistik ihre Flotte um zehn Prozent vergrößert und den Anteil von 1,3 Prozent der Welthandelsflotte, den 16. Platz entsprechend, halten können. Außerdem konnte der Abstand zu der davor rangierenden indischen Flagge auf 0,3 Mio. tdw reduziert werden.

## Griechenland, Japan und Deutschland unverändert größte Eigner

Die Welthandelsflotte teilt sich Anfang des Jahres 2006 auf Eigner aus über 125 Ländern (Nationen). In dieser Statistik festigen deutsche Reedereien ihren Anteil sowie die dritte Position und verzeichnen unter den zehn größten Eignerländern mit 22,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr den größten Zuwachs der kontrollierten Flotte (in tdw). Innerhalb der letzten vier Jahre erreichten die deutschen Schifffahrtsgesellschaften mit 89 Prozent eine beeindruckende und ebenso unvergleichbare Vergrößerung ihrer Flotte. Führend bleiben die griechischen Reedereien mit einem Anteil an der Welthandelsflotte (in tdw) von abgeschwächten 18,0 Prozent vor japanischen Schifffahrtsunternehmen mit 14,8 Prozent. Die deutsche Handelsflotte folgt,

gewachsen um einen Prozentpunkt, mit jetzt 7,9 Prozent der Weltrtragfähigkeitstonnage auf dem dritten Rang vor China mit 7,2 Prozent. Verändert hat sich gegenüber dem Vorjahr die weitere Reihenfolge. Hier kommen die USA mit 5,3 Prozent und Hongkong auf die Plätze 5 und 6 und verdrängten somit norwegische Eigner auf die folgende Position. Im europäischen Wirtschaftsraum nimmt der deutsche Schifffahrtsstandort hinter Griechenland den zweiten Rang ein. Nach dieser Statistik werden von den Reedereien aus den EU-Mitgliedstaaten 37 Prozent und vom Europäischen Wirtschaftsraum 42 Prozent der Welthandelsflotte (in tdw) kontrolliert.

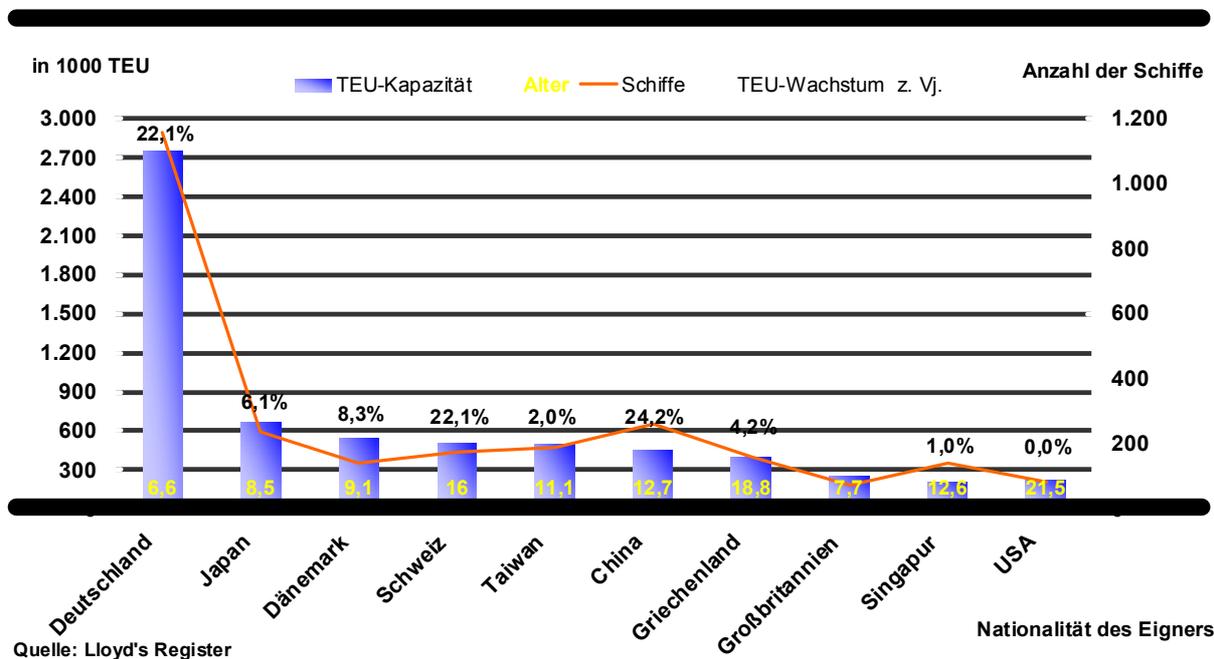
Top 10 der Welthandelsflotte nach Nationalität des Eigners (886 Mio. tdw)



Im Containersegment bleiben deutsche Reedereien auf der Spitzenposition. Hier belegen sie mit großem Vorsprung mit 35,2 Prozent der Stellplatzka-

pazität (22-prozentiges Wachstum) weltweit den ersten Platz vor Reedereien aus Japan, Dänemark und, neu vorgerückt, aus der Schweiz.

### Top 10 der Weltcontainerflotte nach Nationalität des Eigners (7,8 Mio. TEU)



In den weiteren Schiffssegmenten sind die Nationalitäten der Eigner wie folgt aufgeteilt: In der Tanker- und Bulkflotte dominieren griechische Reedereien vor japanischen Schiffahrtsgesellschaften, während deutsche Schiffahrtsgesellschaften

men in beiden Segmenten auf Platz 6, von jeweils Platz 15 bzw. 10 in 2002 vorgerückt, rangieren. Norweger befinden sich an erster Position der kontrollierten Stückgutflotte. Deutsche Reeder stehen hier an vierter Position.

### Orderbuch so voll wie noch nie: Rekordjahr 2005 übertroffen

Die Schiffbauindustrie verzeichnet derzeit den stärksten und längsten Boom aller Zeiten. Trotz rückläufiger Nachfrage nach Schiffsneubauten in der zweiten Jahreshälfte 2005, ist die weltweite Auftragslage besser denn je: Der Weltauftragsbestand überstieg durch die stark zugenommene Ordertätigkeit im Tanker- und Bulksektor den Rekordwert des Vorjahres. Besonders profitiert haben davon die internationalen Werften in Fernost. Aufgrund der guten Auftragsituation und dem anhaltenden Schiffbauboom ist der Markt eindeutig zugunsten der Werften gekennzeichnet - ein Verkäu-

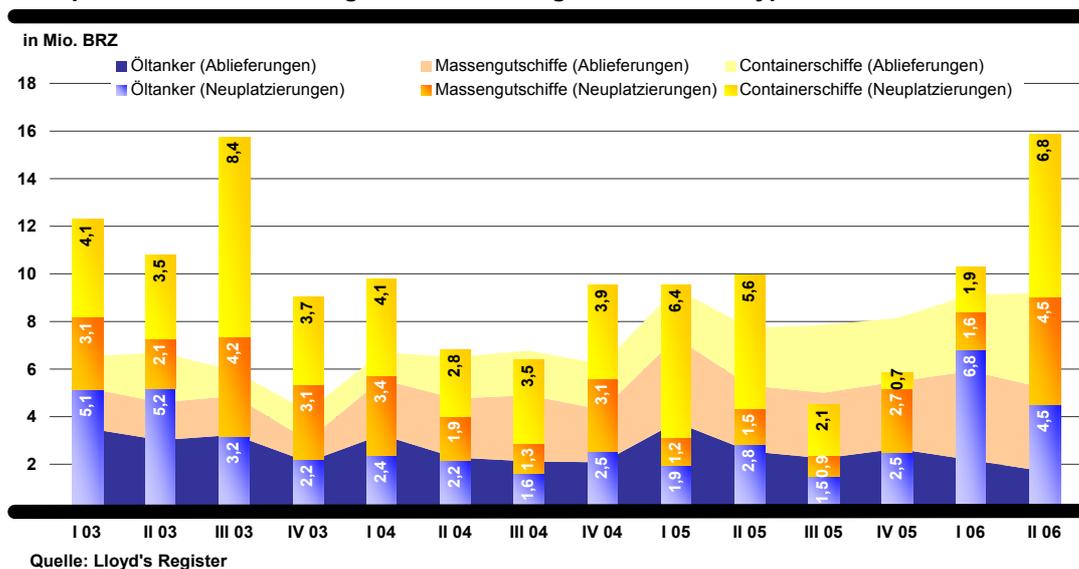
fermarkt: Die Angebotsseite erzielt hohe Neubaupreise und mehr als drei Jahre ausgebuchte Dockkapazitäten, während die Reeder auf der Nachfrageseite lange Wartezeiten teuer in Kauf nehmen müssen. Clarkson Research schätzt das Investitionsvolumen des Weltauftragsbestandes auf 264 Mrd. USD. Dieser Rekordauftragswert wirkt sich auch auf die Schiffausrüstungsindustrie mit einem um die 132 Mrd. USD dotierten Auftragsbestand begünstigend aus. Vor allem europäische und insbesondere deutsche Unternehmen profitieren als führende Anbieter davon.

## Neubauaufträge verstärkt aus dem Tanker- und Massengutsektor

Nach Angaben von Lloyd's Register haben sich die Aufträge der Handelsschiffe zwischen Mitte 2005 und 2006, gemessen an der Bruttoreaumzahl (BRZ), um 25,7 Mio. auf 184,4 Mio. BRZ und gemessen an der Tragfähigkeit der Schiffe um 38,7 Mio. tons deadweight (tdw) auf 261,4 Mio. tdw erhöht. Die Neubaufträge, an denen Containerschiffe mit 11,5 Mio. BRZ und 13,3 Mio. tdw, Massengutsschiffe für Trockenladungen mit 9,7 Mio. BRZ und 18,1 Mio. tdw und Öltanker mit 15,3 Mio. BRZ

und 29,3 Mio. tdw beteiligt waren, übertrafen somit deutlich das Tonnagevolumen der im selben Zeitraum fertig gestellten Schiffe. Im Containersegment dagegen ist die Tonnage der neuplatzierten Schiffsbestellungen gegenüber dem letzten Berichtszeitraum um 41 Prozent niedriger ausgefallen. Im Vergleich dazu verzeichneten Werften bei der Bulk Carrier- und Tankertonnage einen 38-prozentigen bzw. 72-prozentigen Anstieg in den Auftragsbüchern.

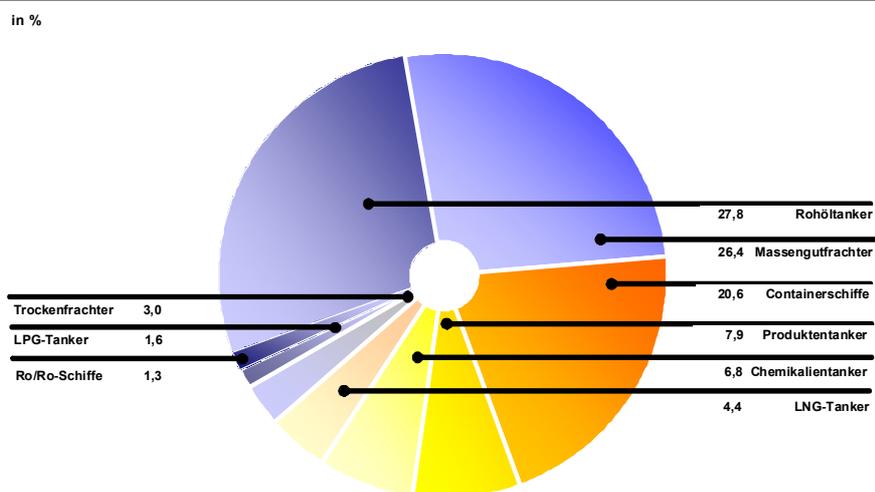
### Neuplatzierte Neubaufträge und Ablieferungen nach Schiffstyp



Die Öltankertonnage machte zur Jahresmitte 2006 gemessen an der Tragfähigkeit 27,8 Prozent, die Massengutsschiffstonnage 25,7 Prozent und die

Containerschiffstonnage 20,6 Prozent des gesamten Auftragsvolumens aus.

### Aufteilung des Weltauftragsbestandes nach Schiffstypen (261,4 Mio. tdw)



## Trend zu Jumbo-Containerschiffen - 32 sind schon bestellt

Aktuell (Anfang Oktober 2006) befinden sich 1247 Containerschiffe mit einer Kapazität von insgesamt 4.608.000 Twenty Foot Equivalent Units (TEU) in Bau und Auftrag (Vorjahr: 4.287.000), darunter 417 Schiffe mit einer Kapazität zwischen 2.000 und 5.000 TEU, 257 Schiffe zwischen 5.000 und 9.000 TEU und 78 Schiffe mit über 9.000 TEU. Dieses Neubauvolumen entspricht gemessen nach der TEU-Kapazität über 50 Prozent der zurzeit operierenden Containerflotte. Aus den Auftragsbüchern ist klar zu erkennen, dass die „Emma Maersk“ mit einer Stellplatzkapazität von 12.508

TEU (nach Angaben von Fairplay Newbuildings) keine Ausnahme der Super-Postpanamax Schiffen sein wird. Einige Reeder haben sich angeschlossen und Schiffe über der magischen Kapazitätsgrenze von 10.000 TEU bestellt. So vergaben die Schifffahrtsunternehmen ZIM, MSC und COSCO insgesamt 17 Schiffe mit einer Stellplatzkapazität von 10.000 TEU in Auftrag. Acht Schiffe mit einer Kapazität von 11.400 TEU bestellte CMA-CGM. Größer werden momentan „nur“ die sieben Schwesterschiffe der „Emma Maersk“ gebaut.

## Größter Schiffbaumarkt ist Asien

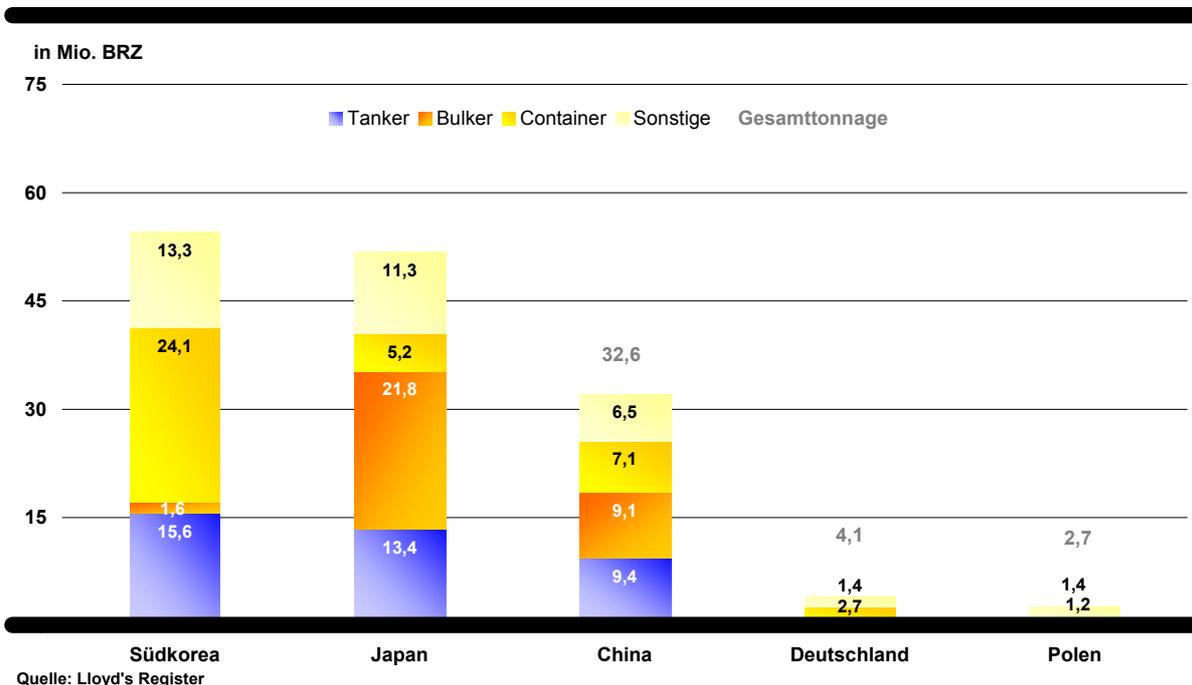
Von den 61,9 Mio. BRZ umfassenden Neubaufträgen des Berichtszeitraumes profitierten insbesondere asiatische Werften. Allein 42,3 Prozent der Neubautonnage wurden in Südkorea, weitere 22,7 Prozent in Japan geordert. Stark zugelegt hat die drittgrößte Schiffbaunation China, die ihre Marktposition um 5,6 Prozentpunkte auf 20 Prozent gefestigt hat. Auf etwa gleichem Niveau wie in 2004 verbuchten westeuropäische Werften lediglich 5,8 (darunter Deutschland 2,2) Prozent der weltweiten Neubaufträge.

Die Vorrangstellung der großen Drei aus Asien wird auch bei den Neubauablieferungen und beim Auftragsbestand deutlich. In den Auftragsbüchern der südkoreanischen Werften standen Mitte dieses Jahres Gesamtbestellungen, die dem zweieinhalbfachen der Kapazität vier Jahre zuvor entsprechen. Werften aus Japan verbuchten einen doppelt so großen Auftragsbestand in diesem Zeitraum. Rasant zugenommen haben die Neubaubestellungen in China, das seit 2002 seinen Auftragsbestand knapp verfünffachen konnte. Die Produktionskapazitäten werden in den kommenden Jahren noch ro-

buster anwachsen, um das erklärte Ziel der chinesischen Regierung - größte Schiffbaunation weltweit im Jahr 2015 - erreichen zu können.

Mit 37 Prozent (Vorjahr: 38,1 Prozent) hält Südkorea unverändert bei 14-prozentiger Volumensteigerung auf 69,1 Mio. BRZ die Spitzenposition am Weltauftragsbestand vor Japan mit 55,3 Mio. BRZ entsprechend 29,6 Prozent. Bemerkenswert ist die Zunahme des Auftragsvolumens von China. Chinesische Werften verbuchten gemessen an der Tonnage 36,4 Prozent mehr Aufträge als im Vorjahr und bleiben trotz des erhöhten Marktanteils auf 17,5 Prozent (Vorjahr: 14,9 Prozent) weiterhin auf Rang drei. Deutschland rangiert an vierter Stelle mit 4,1 Mio. BRZ entsprechend 2,2 Prozent (Vorjahr: 3,7 Mio. BRZ, 2,3 Prozent) vor Polen, Taiwan und Kroatien. Mehr als 80 Prozent des Weltauftragsbestandes entfallen auf ostasiatische Werften. Westeuropäische Schiffbauländer halten mit einem Ordervolumen von 10,9 Mio. BRZ einen Anteil von 5,9 Prozent (Vorjahr: 6,0 Prozent) am Weltauftragsbestand.

### TOP 5 der Schiffbaunationen nach Schiffstypen (186,6 Mio. BRZ)



Neben den A sind auch neue (junge Schiffbauländer) Länder wie Rumänien, Türkei, Kroatien, Indien und Vietnam sowie Brasilien in der Auswei-

tung der Werftkapazitäten aktiv und streben auf den Markt.

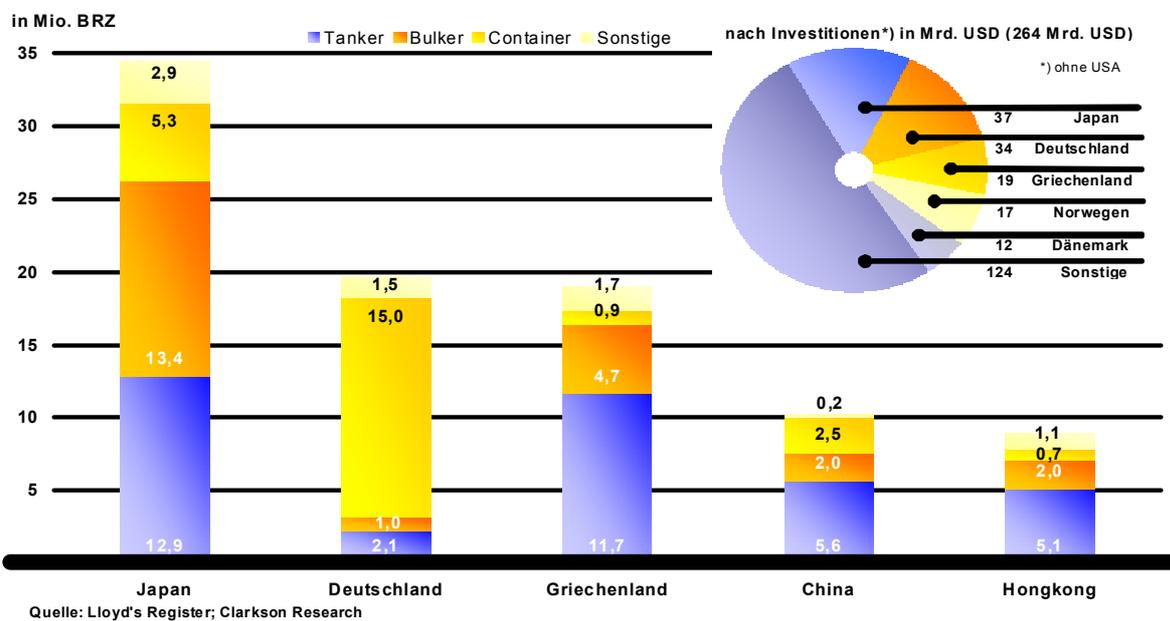
Deutschland als Auftraggeber für Containerschiffe in Spitzenposition

Der Auftragsbestand zur Jahresmitte 2006 von 5077 Schiffen teilt sich nach Angaben von Lloyd's Schiffsstatistik auf 78 Länder. Demnach stehen japanische Reedereien mit 34,5 Mio. BRZ, entsprechend 18,5 Prozent des Weltauftragsbestandes, unangefochten an der Spitzenposition der Auftraggeber. Auf dem zweiten Rang verblieben deutsche Schiffahrtsgesellschaften mit einem Auftragsbestand von 19,7 Mio. BRZ entsprechend 10,6 Prozent. Griechische Auftraggeber folgen mit 19,0 Mio. BRZ des gesamten Ordervolumens an dritter Position. Dahinter liegen Reedereien aus China

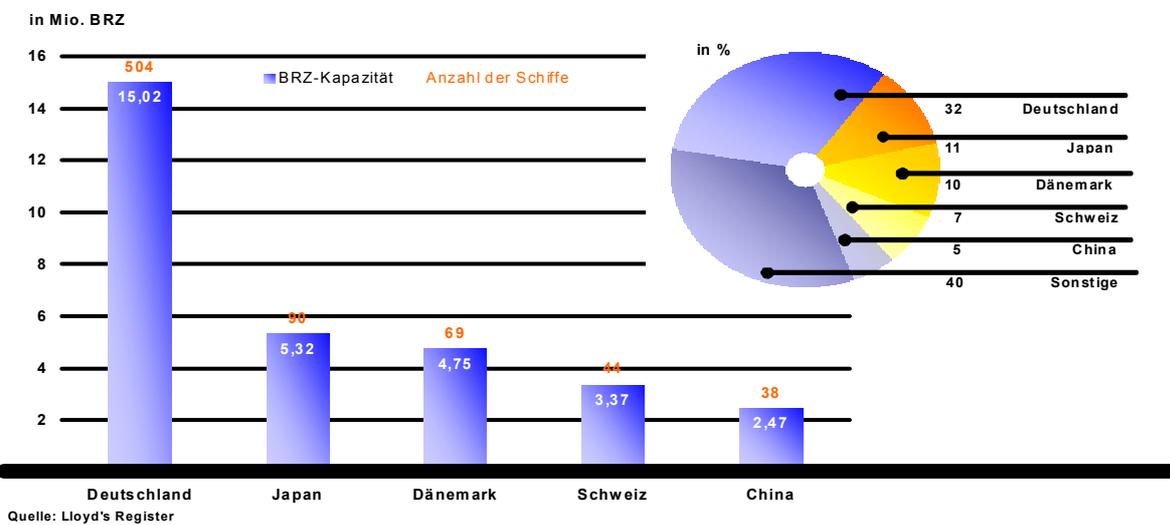
10,3 Mio. BRZ, Hongkong mit 8,9 Mio. BRZ, Dänemark mit 8,7 Mio. BRZ und Norwegen mit 6,3 Mio. BRZ in neu zusammengestellter Reihenfolge auf den Plätzen vier bis acht.

Andersherum sieht die Verteilung der Auftraggeber am Weltauftragsbestand der Containerschiffe aus. Hier platzierten Reeder ihre Bestellungen mit knapp einem Drittel in erster Linie aus Deutschland vor Japan (11,4 Prozent).

TOP 5 der Auftraggeber am Weltauftragsbestand nach Schiffstypen



TOP 5 der Auftraggeber bei Containerschiffen nach Tonnage und Anzahl der Schiffe (47 Mio. BRZ)



## Internationale Schifffahrts- und Handelspolitik

---

### Welthandelsorganisation: Doha-Runde suspendiert

Nachdem die Hauptverhandlungspartner Europäische Union, USA, Australien, Japan, Indien und Brasilien sich nicht einigen konnten, wurde die Doha-Runde der Welthandelsorganisation (WTO) im Juli 2006 bis auf Weiteres ausgesetzt. Trotz des auf der WTO-Ministerkonferenz in Hongkong im Dezember 2005 verabredeten Zeitplans und der Veränderung der Verhandlungsmodalitäten gelang es den WTO-Mitgliedern nicht, Fortschritte vor allem beim Thema Landwirtschaft zu erzielen. Damit werden auch die Gespräche über eine Einbe-

ziehung der Schifffahrt in das Allgemeine Abkommen über den Handel in Dienstleistungen (GATS) nicht fortgeführt.

Die Bundesregierung und der Verband Deutscher Reeder unterstützen eine Wiederaufnahme der Doha-Runde. Bis zu einer Wiederaufnahme der Gespräche ist auf bilaterale und regionale Abkommen zu setzen, um die Freiheit der Märkte zu gewährleisten und voranzutreiben.

### OECD und CSG: Neue Formationen

Der Seeverkehrsausschuss der Organisation für Wirtschaftliche Entwicklung und Zusammenarbeit (OECD) besteht *de facto* nicht mehr. Eine formale Entscheidung für die Abschaffung des seit 1948 bestehenden Ausschusses wurde jedoch noch nicht gefällt.

Als Ersatzforum für eine Diskussion verkehrsökonomischer Themen kann möglicherweise die Consultative Shipping Group (CSG) gesehen werden. Die Gruppe, die bisher vor allem dem schifffahrtspolitischen Dialog zwischen den USA und den europäischen Staaten diente, tagte im Mai 2006. Sie

befasste sich mit Infrastrukturengpässen in den USA, amerikanischen Bemühungen um die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs, mit der der Europäischen Union als Vorbild dienenden US-Meerespolitik und Fragen des Umweltschutzes. Auch Gefahrenabwehr, Arbeitsrecht und Wettbewerbspolitik standen auf der Tagesordnung. Bei den Gesprächen ging es vor allem um einen Informationsaustausch, doch bietet die CSG auch Gelegenheit, Meinungsverschiedenheiten im Bereich Schifffahrtspolitik anzusprechen. Zukünftig wäre eine Beteiligung weiterer Staaten, insbesondere aus dem Fernen Osten, wünschenswert.

### EU-Schifffahrtsabkommen: Indien und China

Anfang Juli fand in Brüssel die erste offizielle Verhandlungsrunde zwischen der Europäischen Gemeinschaft, ihren Mitgliedstaaten und Indien statt, knapp ein Jahrzehnt nach der Erteilung eines Verhandlungsmandats durch den Europäischen Ministerrat. Noch liegen Europäer und Indier bei einigen Themen weit auseinander. Meinungsverschiedenheiten bestehen bei protektionistischen Maßnahmen Indiens und bei Fragen um die Beschäftigung von Seeleuten. Eine weitere Gesprächsrunde soll vor Jahresende stattfinden.

Das dritte Treffen zur Umsetzung des Schifffahrtsabkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft, den EU-Mitgliedstaaten und der Volksrepublik China fand im Mai in Shanghai statt. Alle Beteiligten befürworteten diese Gespräche, obwohl das Abkommen wegen der immer noch fehlenden Rati-

fizierung durch einige wenige EU-Mitgliedstaaten noch nicht formell in Kraft getreten ist. Bei den Gesprächen zeigte sich die chinesische Seite offen für die Probleme europäischer Schifffahrtsunternehmen. Die Gründung von Niederlassungen soll weiter vereinfacht und die die chinesische Seite versprach, Benachteiligung europäischer Reedereien bei der Gebührenerhebung zu beseitigen. Auch Probleme mit Zollvorschriften und der Visumerteilung wurden erörtert. Das nächste Treffen soll im kommenden Jahr in den Niederlanden stattfinden.

Der Verband Deutscher Reeder nutzte die EU-Schifffahrtsgespräche auch, um ein Gespräch zwischen Bundesverkehrsminister Tiefensee und Vertretern deutscher Schifffahrtsunternehmen in Shanghai vorzubereiten. Es fand Ende Mai statt.

## Zwischenstaatliche Beziehungen: Mehrseitige Konsultationen

### *Bulgarien*

Vor dem Hintergrund des EU-Beitritts Bulgariens unterzeichneten der Balkanstaat und Deutschland Mitte März eine Absichtserklärung zur Intensivierung der Zusammenarbeit in der Schifffahrt. Die Regierungen der beiden Staaten wollen den Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen Fachleuten aus Verwaltung und Industrie in den Bereichen Seeschifffahrt und Häfen verstärken, mit besonderem Augenmerk auf Umwelt- und Sicherheitsfragen.

### *Ukraine*

Bei den Gesprächen mit der Ukraine im Februar konnte die Schifffahrt Probleme bei Sicherheitsleistungen im Bankengeschäft, die Besteuerung von Hafendienstleistungen, den unübersichtlichen bürokratischen Aufwand bei Hafenanläufen und auch rechtliche Fragen zum Schiedswesen ansprechen.

### *Russland*

Im Mai tagte eine deutsch-russische Arbeitsgruppe in Murmansk, um Forschungsprojekte, die der kommerziellen Nutzung des Nördlichen Seeweges - der Seeweg, der durch russische Arktisgewässer Europa mit Fernost verbindet - dienen können, zu erörtern. Die Projekte sollen im kommenden Jahr beginnen.

### *Vereinigte Arabische Emirate*

Außerdem hat die Bundesregierung das Verfahren für den Abschluss eines Schifffahrtsabkommens mit den Vereinigten Arabischen Emiraten (VAE) eingeleitet. Die VAE sind Deutschlands wichtigster arabischer Wirtschaftspartner und die beiden Staaten pflegen ausgezeichnete Schifffahrtsbeziehungen. Aus Sicht des Verbandes würde ein Schifffahrtsabkommen diese guten Beziehungen unterstreichen und den Rechtsrahmen für die Wirtschaftsbeziehungen sinnvoll ergänzen.

### *Algerien*

Belastet bleiben weiterhin die Schifffahrtsbeziehungen mit Algerien. Deutsche und andere europäische Schifffahrtsunternehmen werden dort offen benachteiligt, trotz gegenteiliger zwischenstaatlicher Vereinbarungen. Eine Intervention der Europäischen Kommission fiel enttäuschend schwach aus.

### *Philippinen*

Die Botschafterin der Philippinen in Deutschland, Frau Delia Domingo-Albert, konnte der Verband im März in seinen Räumlichkeiten begrüßen. Die philippinische Delegation und Vertreter des Verbandes tauschten sich über den Einsatz philippinischer Seeleute, die Abwicklung von Visa sowie die Rolle der Internationalen Schifffahrtsorganisation aus.

## UNCITRAL-Übereinkommen / Seefrachtrecht-Verhandlungen

Die United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) - Arbeitsgruppe "Transportrecht" hat im April und November 2006 die Beratungen über ein neues internationales Abkommen zum Seefrachtrecht fortgeführt. Im Ergebnis soll das Abkommen an die Stelle der Haager/Visby-Regeln und der UNCTAD/ICC-Rules über den kombinierten Verkehr treten. Grundlage der Beratungen ist ein Konventionsentwurf, den das Comité Maritime International (CMI) erarbeitet hat. Der Verband hat sich an diesen Arbeiten sowohl über die International Chamber of Shipping (ICS) und die BIMCO als auch über den Deutschen Verein für Internationales Seerecht - das deutsche Mitglied im CMI - aktiv beteiligt. Über die ICS, die BIMCO und die International Group der P&I Clubs werden die Schifffahrtsinteressen wiederum unter Beteiligung des VDR auch direkt in die Beratungen der UNCITRAL eingebracht. Es ist vorgesehen, dass der endgültige Übereinkommensentwurf Ende 2007 vorliegt.

In den bisherigen Beratungen wurde Einigkeit darüber erzielt, international einheitliche Regelungen sowohl für den Seefrachtvertrag als auch über den Frachtvertrag über eine internationale Beförderung zur See und eine daran anschließende Beförderung mit einem anderen Verkehrsmittel vorzusehen. Einigkeit besteht nunmehr auch darin, bestimmte Verträge über Beförderungen im Nicht-Linienverkehr, insbesondere Charter- und Raumbefrachtungsverträge, aus dem Anwendungsbereich des

Entwurfs auszuschließen, dagegen Mengenverträge einzubeziehen. Zu Letzteren werden insbesondere Ocean Liner Service Agreements (OLSA) gezählt.

Zur Diskussion stehen noch Vereinbarungen über einen nicht ausschließlichen Gerichtsstand. Sie sollen grundsätzlich getroffen werden können, wenn sie in Mengenverträgen enthalten sind und bestimmten formellen Anforderungen entsprechen. Schiedsvereinbarungen sollen ausdrücklich zugelassen werden.

Umstritten bleibt, welche Pflichten den Absender treffen und wie die Haftung des Absenders ausgestaltet werden sollte. Zur Diskussion steht vor allem, ob und in welchem Umfang der Absender für Vermögensschäden des Beförderers, die durch unzutreffende oder unvollständige Informationen des Absenders oder eine unvollständige Verpackung des Gutes verursacht werden, einstehen sollte.

Vor Abschluss der Beratungen und nach Klärung weiterhin strittiger Themen, wie gerichtliche Zuständigkeit und Schiedsgerichtsbarkeit, Beförderungsurkunden und elektronische Aufzeichnungen, Haftungsbeschränkungen, Klagebefugnisse und Schlussklauseln des Übereinkommens auf der kommenden Sitzung der UNCITRAL-Arbeitsgruppe, werden ICS, BIMCO und die International Group of P&I Clubs unter der Beteiligung des VDR eine umfassende abschließende Stellungnahme abgeben.

## Schifffahrtsentwicklungen in Europa

---

### Wettbewerbspolitik: Ende von Linienschifffahrtskonferenzen

Im September 2006 folgte der Ministerrat der Europäischen Union einstimmig dem Vorschlag der Europäischen Kommission: Nach einer Übergangsfrist von zwei Jahren entfällt in Europa im Oktober 2008 die kartellrechtliche Grundlage einer über hundertjährigen Ära der Linienschifffahrtskonferenzen. Die Verordnung (EG) 4056/86 wird aufgehoben und damit die Freistellung von Preisbildungs- und Kapazitätsregelungsbefugnissen. Für die Linienschifffahrt gilt dann das allgemeine europäische Wettbewerbsrecht. Zur Diskussion mit Europa steht nur noch, welche Formen des von internationalen Containerlinien zur Sicherung der Zuverlässigkeit der Liniendienste angestrebten Informationsaustauschs mit dem allgemeinen Wettbewerbsrecht vereinbar sind. Die Europäische Kommission beabsichtigt, auch auf Empfehlung des Europäischen Parlaments und einiger Mitgliedstaaten, entsprechende Leitlinien vor Ablauf der Übergangsfrist zu veröffentlichen.

Der Ministerrat beschloss außerdem, dass ab Oktober 2006 die allgemeinen Vorschriften zur Durchführung des Wettbewerbsrechts ebenfalls für die Trampschifffahrt und für Kabotageverkehre gelten. Damit verfügt die Europäische Kommission über mehr Mittel zur Durchsetzung der Wettbewerbsregeln des Europäischen Vertrages als vor der Entscheidung des Ministerrates für die beiden Segmente galten. Materiell ändert sich also für die Trampschifffahrt und die Kabotage nichts. Gleichwohl hat die Europäische Kommission angekündigt, Leitlinien für die Anwendung des Wettbewerbsrechts auch für die Trampschifffahrt auszuarbeiten.

Nicht betroffen von den wettbewerbspolitischen Veränderungen sind Konsortien und Allianzen in der Linienschifffahrt. Sie sind unumstritten.

### EU-Meerespolitik: Konsultationen begonnen

Mit der Veröffentlichung eines Grünbuches - einer Diskussionsvorlage - hat die Europäische Kommission im Juni 2006 ein einjähriges Anhörungsverfahren um eine EU-Meerespolitik gestartet. Die Kommission möchte eine „ganzheitliche“ Politik entwickeln, in der ökologische, ökonomische und soziale Belange in allen meeresverwandten Bereichen aufeinander abgestimmt sind. Schifffahrt und Häfen, Fischerei und Aquakultur, Tourismus und Energie, Lehre und Forschung usw. sind aufgefordert, im Laufe des Jahres schriftlich sowie in zahlreichen Veranstaltungen in ganz Europa Stellung zu den vielseitigen Fragestellungen und Anregungen des Grünbuches zu nehmen. Das Anhörungsverfahren soll in einem konkreten Politikvorschlag der Europäischen Kommission - einem Weißbuch - münden.

Die grundsätzlichen Zielsetzungen des Grünbuches - die fachbereichsübergreifende Abstimmung von staatlichen Maßnahmen unter Gesichtspunkten

des Umweltschutzes bei gleichzeitigem Wirtschaftswachstum - sind selbstverständlich und werden von der Schifffahrt unterstützt. Zur Diskussion steht daher die Umsetzung der hehren Ziele. Kernfrage dabei ist die Aufgabenverteilung zwischen EU-Mitgliedstaaten und EU-Institutionen. Für die Schifffahrt schlägt sich diese Frage vor allem in dem Verhältnis der Europäischen Kommission zur Internationalen Schifffahrts-Organisation (IMO) nieder. Aus Sicht der Industrie ist bei der Gestaltung der Strukturen ebenso wie bei der Gestaltung einzelner Politiken darauf zu achten, dass die Vorrangigkeit internationaler Institutionen und des internationalen Regelwerkes gewährleistet ist. Europäische Insellösungen dürfen nicht geschaffen werden.

Der Verband Deutscher Reeder ist am Konsultationsverfahren beteiligt und wird über den Europäischen Reederverband ECSA und gegebenenfalls auch in eigener Sache Stellung beziehen.

## Schifffahrtsentwicklungen in Deutschland

---

### Schifffahrts- und Steuerpolitik: Sichtbarer Erfolg – Ausbau des Standorts

Vor der 5. Nationalen Maritimen Konferenz in Hamburg am 4. Dezember 2006 ist der Erfolg der deutschen Schifffahrtspolitik evident. Seit Einführung der Tonnagesteuer im Jahr 1999 und der Verbesserung der Bedingungen für den Betrieb von Schiffen unter deutscher Flagge hat Deutschland, begünstigt durch den exzellenten Verlauf der Schifffahrtsmärkte in den letzten Jahren, einen großen Sprung zu einem weltweit bedeutenden Schifffahrtsstandort gemacht. Mit ca. 3.000 Schiffen ist die deutsche Handelsflotte mittlerweile die drittgrößte der Welt. In der Containerschifffahrt sind die deutschen Reeder führend.

Die deutsche Schifffahrtspolitik zeigt Kontinuität. Nach Erfüllung aller auf der 3. Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck 2003 gegebenen Zusagen zur Rückflaggung von mehr als 100 Schiffen und zur Intensivierung von Beschäftigung und Ausbildung seemannischen Personals hat die Ende 2005 ins Amt gekommene neue Bundesregierung die Tonnagesteuer und die Maßnahmen zur Senkung der Lohnnebenkosten beim Betrieb deutschflaggiger Schiffe ausdrücklich in ihr Regierungsprogramm aufgenommen. Die Absicht, sich zu dieser für den gesamten maritimen Standort erfolgreichen Politik auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz erneut zu bekennen, wurde schon vor der Konferenz deutlich und durch die Ernennung einer neuen Maritimen Koordinatorin unterstrichen.

Die außerordentlich positive Entwicklung des deutschen Schifffahrtsstandorts und die andauernde Expansion der deutschen Handelsflotte haben in den letzten Jahren trotz eines beträchtlichen Anstiegs der Zahl neuer Auszubildungsverhältnisse zu Personalengpässen geführt, die in den nächsten Jahren andauern werden. Kapitäne und Schiffsoffiziere waren 2006 auf dem Arbeitsmarkt praktisch nicht mehr verfügbar. Schiffe unter deutscher Flagge konnten deshalb nur mit großen Schwierigkeiten oder gar nicht mit den nach der Schiffsbesetzungsverordnung vorgeschriebenen deutschen Kapitänen besetzt werden. Die durch den Europäischen Ge-

richtshof vorgegebene Zulassung europäischer Kapitäne konnte das Problem nicht entscheidend beseitigen, so dass der bereits erreichte Rückflaggungsstand in Gefahr geriet. Im Laufe des Jahres ging die Zahl der im internationalen Verkehr eingesetzten Schiffe unter deutscher Flagge leicht zurück. Nach einer Zunahme der neu abgeschlossenen Auszubildungsverhältnisse auf mehr als das Doppelte seit 2003 sind in 2006 die Seefahrtsschulen an ihre Kapazitätsgrenzen gestoßen und mussten einen *numerus clausus* einführen.

Vor der 5. Nationalen Maritimen Konferenz standen deshalb zwei allein aus dem Erfolg der Standortentwicklung entstandene Probleme zur Entscheidung: Die Zulassung europäischer Kapitäne ohne deutsche Sprachkenntnisse, um ein weiteres Wachstum der Handelsflotte unter deutscher Flagge zu ermöglichen, das auch nach den europäischen Beihilfeleitlinien für die Seeschifffahrt notwendig ist. Und die Beseitigung der Kapazitätsgrenzen an den Seefahrtsschulen der Küstenländer. Zur Lösung der Probleme auf der Konferenz war der Verband bereit, seine finanziellen Beiträge für die Ausbildung von Seeleuten zu erhöhen und weitere Schiffe unter die deutsche Flagge zurückzubringen.

In der Steuerpolitik hat der Gesetzgeber zur Stabilisierung der Tonnagesteuer schon im Jahr 2003 beschlossen, ab 2007 nur noch reine Tonnagesteuermodelle zuzulassen und die Kombination von herkömmlicher Gewinnermittlung und Tonnagegewinnermittlung auszuschließen. Schon in 2006 ist die überwiegende Zahl der Steuerpflichtigen auf reine Tonnagesteuermodelle übergegangen. Investitionen in Seeschiffe sind deshalb nur noch renditeorientiert.

Die Perspektiven für einen weiteren Ausbau des deutschen Schifffahrtsstandorts in den nächsten Jahren sind gut. Der Schifffahrtsstandort Deutschland wird wegen seiner Attraktivität noch internationaler werden.

### Tonnage- und Investitionsentwicklung: Hoher Auftragsbestand sichert weiteres Flottenwachstum

Die dem wirtschaftlichen Einflussbereich deutscher Reedereien zuzuordnende Handelsflotte bestand zur Jahresmitte 2006 aus 2.907 Schiffen (Einheiten mit einer Bruttoreaumzahl - BRZ über 100) mit insgesamt 54,9 Mio. BRZ. Gegenüber Juli 2004 bedeutet dieses eine Zunahme der Schiffszahl um 260 Einheiten (+ 9,8 Prozent) und eine Vergrößerung der Tonnage um 9,6 Mio. BRZ (+ 21,2 Prozent).

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 Seeschiffregister (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 2006 einschließlich der im Küstenbereich eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe auf 590 Schiffe (Vorjahr: 570 Schiffe) mit 11,15 Mio. BRZ (Vorjahr: 9,82 Mio. BRZ). Mit dieser Bruttoreaumzahl von über elf Millionen erreichte die Handelsflotte unter deutscher Flagge ihr bislang größtes Tonnagevolumen. Mit 381 Schiffen (Vorjahr: 347 Schiffe) mit 10,88 Mio. BRZ (Vorjahr: 9,19 Mio. BRZ) ist der wesentliche Teil der Flotte unter deutscher Flagge im Internationalen Seeschiffregister eingetragen.

Im Zuge der Rückflaggungsaktion wechselten im ersten Halbjahr 2006 zehn bislang unter Auslandsflaggen eingesetzte Schiffe auf die Bundesflagge, acht Neubauten wurden ebenfalls unter deutscher Flagge in Fahrt gesetzt. Diesen Zugängen von zusammen 471.770 BRZ standen drei Auslandsverkäufe, eine Ausregistrierung und 25 Ausflaggungen mit zusammen 760.290 BRZ gegenüber.

Per Saldo ergibt sich bei dem Sektor unter deutscher Flagge im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt ein deutliches Plus von 20 Schiffen und ein Tonnagezuwachs von 1,3 Mio. BRZ. 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 2005 und Mitte 2006 um 386 Schiffe und 11,1 Mio. BRZ auf 2.063 Schiffe mit 37,29 Mio. BRZ angestiegen.

Insgesamt waren in deutschen Seeschiffsregistern am 30. Juni 2006 2.653 Handelsschiffe mit 48,43 Mio. BRZ eingetragen; gut 1.200 Schiffe und 35,1 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 146 Schiffen und ein Minus von 2,92 Mio. BRZ auf und bestand zur Jahresmitte 2006 aus 254 Handelsschiffen mit 6,43 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 874 Schiffen und 6,9 Mio. BRZ, während die höchste BRZ-Tonnage auf die Flagge Liberias mit 645 Schiffen und 20,3 Mio. BRZ entfällt. Die britische Flagge folgt mit 228 überwiegend in Gibraltar und auf der Insel Man registrierten Schiffen mit 2,2 Mio. BRZ vor den Marshallinseln mit 194 Schiffen und 6,4 Mio. BRZ und Zypern mit 131 Schiffen und 2,2 Mio. BRZ. Die verbleibenden 312 Schiffe verteilen sich auf 26 weitere Flaggen. Bemerkenswert ist, dass die deutschen Reeder nach den Kategorien des Paris MOU ausschließlich erstklassige Flaggen verwenden.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2006 stellten deutsche Reeder 136 Neubauten mit 4,04 Mio. BRZ und 4,9 Mio. tdw in Dienst (Januar bis September 2005: 133 Neubauten mit 4,04 Mio. BRZ). Das entspricht einem Investitionsvolumen von ca.

4,3 Mrd. Euro. Diese Zahlen dürften sich bis zum Ende des Jahres noch deutlich erhöhen. Deutsche Werften waren mit 19 Schiffen und 303.073 Mio. BRZ entsprechend einem Investitionsvolumen von 0,5 Mrd. Euro an den Ablieferungen beteiligt.

Deutsche Schifffahrtsgesellschaften bestellten in den ersten neun Monaten dieses Jahres 211 Handelsschiffe mit 5,6 Mio. BRZ und einem Bruttowert von 7,1 Mrd. Euro (Vorjahreszeitraum: 232 Schiffe, 6,9 Mio. BRZ, 9,0 Mrd. Euro). Hiervon konnten Werften in Korea 26 Neubaufträge verbuchen, 107 Bestellungen gingen an chinesische Schiffbauer. Auch deutsche Werften profitierten von der Auftragsvergabe in den ersten drei Quartalen 2006: Aufträge über 23 Neubauten mit 381.500 BRZ kamen von deutschen Reedern. Damit ist die Kapazität der meisten deutschen Schiffbaubetriebe bis in das Jahr 2009 ausgelastet.

Anfang Oktober 2006 befanden sich 711 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 21,9 Mio. BRZ oder 25,59 Mio. tdw für deutsche Reedereien in Bau oder Auftrag (Vorjahr 647 Handelsschiffe mit 20,01 Mio. BRZ). Diese Schiffsneubauten haben einen Anschaffungswert von rund 25,7 Mrd.

Euro. In Deutschland werden 106 Schiffe mit 1,9 Mio. BRZ im Wert von ca. 4,1 Mrd. Euro gebaut. Die wichtigsten Schiffbauländer deutscher Auslandsaufträge waren im Oktober 2006 Südkorea mit 172 Schiffen und 8,8 Mio. BRZ, China mit 284 Schiffen und 7,15 Mio. BRZ, Polen mit 22 Schiffen und 0,73 Mio. BRZ und Japan mit 18 Schiffen und 0,77 Mio. BRZ. Die Fertigstellung der Neubauten ist vorwiegend für die Jahre 2007 und 2008 vorgesehen, bei großen Containerschiffen reicht der vereinbarte Zeitpunkt der Ablieferung bereits bis in das Jahr 2010 hinein.

Der überwiegende Anteil am Auftragsbestand der deutschen Reedereien entfällt auf Containerschiffe mit insgesamt 535 Neubauten, 16,4 Mio. BRZ und einer Stellplatzkapazität von 1.550.000 TEU, darunter 155 Schiffe mit einer Kapazität zwischen 2.000 und 4.000 TEU, 81 Schiffe zwischen 4.000 und 6.000 TEU und 56 Schiffe mit mehr als 6.000 TEU. Bestellt sind darüber hinaus 42 Stückgut- und Ro/Ro-Frachter, 39 Chemikaliertanker, 38 Rohöl- und Produktentanker unterschiedlicher Größe, 34 Massengutschiffe sowie 18 Gastanker und vier Fahrgastschiffe.

### Verladende Wirtschaft: Regelmäßige Kontakte

Der Verband Deutscher Reeder pflegt ein gutes Verhältnis zur verladenden Wirtschaft. Insbesondere zum Deutschen Seeverladerkomitee (DSVK) im Bundesverband der Deutschen Industrie bestehen regelmäßige, kollegiale Kontakte. Ein Treffen zwischen Vertretern der Kommission für Linienfahrt

des Verbandes Deutscher Reeder und des DSVK sind für das letzte Quartal 2006 vorgesehen. Als Gesprächsthemen sind unter anderem vorgesehen Wettbewerbspolitik, Gefahrenabwehr und Datenübermittlung zwischen Verladern und den Linienbetreibern.

### Reform des Versicherungsvertragsrechts: Seeversicherung ausgespart

Die Einbeziehung der Seeversicherung in das Versicherungsvertragsgesetz (VVG) ist abgewendet. Im Jahre 2004 hatte eine vom Bundesjustizministerium eingesetzte Kommission einen Bericht mit Vorschlägen über die Neugestaltung des VVG vorgelegt und darin vorgeschlagen, die Seeversicherung grundsätzlich mit einzubeziehen, wenn auch mit der Möglichkeit zur Vereinbarung abweichender Regelungen. Den dagegen erhobenen Einwän-

den des Verbandes Deutscher Reeder und der Versicherungswirtschaft ist die Bundesregierung in dem im Herbst vorgelegten Referentenentwurf gefolgt. Die Seeversicherung (Seekasko-, Seewaren- und Haftpflichtversicherung) bleibt wie bisher außerhalb des Anwendungsbereichs der Vorschriften des deutschen Versicherungsvertragsrechts. Damit wird ihre Internationalität und ihre Wettbewerbsfähigkeit uneingeschränkt bewahrt.

## Sicherheit / Technik

---

### Gefahrenabwehr in der Transportkette: Verordnungsentwurf der EU-Kommission

Der Umfang staatlicher Vorschriften, die sich mit der Gefahrenabwehr in der Transportwirtschaft beschäftigen, nimmt ständig zu. Auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene arbeiten Verordnungsgeber an zusätzlichen bzw. ergänzenden Regelwerken. Dabei scheint es kaum eine Rolle zu spielen, inwieweit diese Regularien zusätzlichen Sicherheitsgewinn bringen.

So wird in den USA derzeit darüber nachgedacht, ob zusätzlich zur Übermittlung der Manifestdaten künftig auch ständige Kontrollmeldungen der Reeder/Verfrachter über den jeweiligen Status bzw. Aufenthaltsort der Container erfolgen soll.

Ebenso befindet sich die Partnerschaft zwischen der US-Zollverwaltung und den Wirtschaftsbeteiligten zur Abwehr terroristischer Übergriffe (C-TPAT = Customs-Trade Partnership Against Terrorism) derzeit in Umstrukturierung. Es geht darum, die Auflagen für die Partner aus Industrie-, Handel und Verkehr zu verschärfen.

Im Rahmen der sogenannten „Mega Ports Initiative“ (MI) rüsten die USA alle wichtigen Containerhäfen/Containerterminals mit Detektoren aus, die den unerlaubten Transport von Nuklearmaterial und anderen radioaktiven Substanzen verhindern sollen.

Seit Monaten wird zwischen den Verordnungsgebern und der Wirtschaft über die Durchführungsbestimmungen zum revidierten Zollkodex der EU gerungen. Im Rahmen der Änderung des europäischen Zollkodexes soll, analog zur Gefahrenabwehrinitiative in US-Containerverkehren (Container Security Initiative - CSI), ebenfalls eine frühzeitige Meldung der Sendungsdaten an die europäischen Zollverwaltungen erfolgen. Es gibt allerdings eine Zahl ungelöster Probleme: So sehen die Durchführungsbestimmungen die Übermittlung von Datenelementen vor, die normalerweise nicht im Manifest enthalten sind und somit Seeverfrachter/Reeder nicht ohne weiteres zur Verfügung stehen. Die Übermittlung der Sendungsdaten hat jedoch ausschließlich vom „tatsächlichen Verbringer“, d. h. demjenigen, der die Waren in die Gemeinschaft verbringt (Kapitän, LKW-Fahrer usw.), zu erfolgen. Letztere können sich zwar durch eine

andere Person vertreten lassen, doch bleibt in diesem Zusammenhang völlig unklar, wie es sich mit der Meldepflichtung von Spediteuren, die sich neben dem Reeder als Verfrachter positionieren und ihre eigenen Konnossemente ausstellen, verhält. Dem Reederverfrachter sind die Ladungseinzelheiten aus den vom Speditionsverfrachter erstellten Konnossementen in der Regel nicht bekannt. Fehlen jedoch derartige Angaben, wird das künftige Gefahrenabwehrsystem erhebliche Lücken aufweisen. Gleichzeitig ist vorgesehen, dass eine summarische Anmeldung der Waren grundsätzlich auf elektronischem Wege zu erfolgen hat. Der Einföhrungstermin für die elektronischen Vorabmeldungen wurde zwar schon im aktuellen Entwurf der Durchführungsverordnung auf den 1. Juli 2009 verschoben, doch bleibt wenig Zeit, das bisher nicht vorhandene EDV-Netz europaweit zollverwaltungsübergreifend auszubauen. Ohne eine Möglichkeit, die Daten auf elektronischem Wege übermitteln zu können, ist das gesamte Vorhaben jedoch zum Scheitern verurteilt.

Parallel zur Durchführungsverordnung wird die Person des „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ (AEO = Authorized Economic Operator) eingeföhrt. Welchen Prüfungs-/Zertifizierungskriterien sich der AEO zu unterziehen hat, steht im Detail ebenfalls noch nicht fest. Zugelassene Wirtschaftsbeteiligte sollen jedoch Erleichterungen im Hinblick auf sicherheitsrelevante Zollkontrollen und sonstige Bereiche des Zollrechts erfahren bzw. von möglicherweise verschärfen Anforderungen verschont bleiben.

Auf besondere Kritik nahezu aller Wirtschaftskreise stößt jedoch ein Verordnungsvorschlag der EU-Kommission zur „Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette“, dessen Ziel es ist, die innergemeinschaftlichen Lieferketten ohne Beeinträchtigung des freien Handelsflusses vor terroristischen Übergriffen zu schützen. Verbunden mit dieser Zielsetzung ist die Schaffung eines gemeinsamen Rahmens für ein systematisches Vorgehen auf europäischer Ebene. Dabei wird an die freiwillige Einrichtung eines festgelegten Katalogs von Sicherheitsmaßnahmen für die an der Lieferkette Beteiligten gedacht, die sich damit im Rahmen eines Zertifizierungsprozesses als „zuverlässiges Unterneh-

men“ qualifizieren können.

Der vorliegende Verordnungsentwurf der EU-Kommission wird in seiner derzeitigen Form von nahezu allen Wirtschaftskreisen pauschal abgelehnt. Insbesondere das Fehlen einer Abstimmung mit anderen internationalen Gefahrenabwehrregularien sowie die hohen Kosten und der bürokratische Aufwand, die in keinem Verhältnis zum erwarteten Nutzen der Verordnung stehen, werden kritisiert.

Von der Seeschifffahrt wird dies differenzierter gesehen. Da sich Seeschifffahrtsunternehmen bereits im Rahmen des ISPS-Code, der C-TPAT-Bestimmungen und künftig auch der Durchführungsbestimmungen zum Zollkodex der EU verschiedenen Gefahrenabwehrregularien unterwerfen müssen und der ISPS-Code sowohl in innergemeinschaftlichen als auch nationalen Seeverkehren auf Schiffen und Terminals zur Anwendung kommt, erscheint es zur Herstellung von Wettbewerbsgleichheit angemessen, wenn sich die konkurrierenden Verkehrsträger ähnlichen Gefahrenabwehrregularien unterwerfen müssen. Bei Umsetzung der EU-Lieferketten-VO darf es allerdings weder für die

Seeschifffahrt noch für die Seehafenterminals zu Doppelbelastungen kommen, d. h. die vorhandenen und durch Zertifizierung allgemein anerkannten Gefahrenabwehrsysteme müssen im Rahmen dieser Verordnung als gleichwertig anerkannt werden.

Daneben befinden sich die Normungsarbeiten für ein elektronisches Siegel und eine elektronische Containerplakette in den zuständigen Gremien der Internationalen Organisation für Normung (International Organization for Standardization - ISO) derzeit im Stadium der Endabstimmung. Welche Rolle diese elektronischen Geräte jedoch künftig im Rahmen der Gefahrenabwehr spielen werden, ist eine derzeit noch offene Frage.

Mit großer Skepsis wird die Gründung der International Container Security Organisation (ICSO) durch drei weltweit tätige Elektronikkonzerne betrachtet, da die ICSO offenbar gedenkt, - parallel zur ISO - „globale Standards“ für Container-Sicherheitseinrichtungen zu entwickeln. Dadurch würde eine gleichberechtigte Beteiligung aller Wirtschaftskreise an der Entwicklung neuer Normen verhindert.

### Bewaffnete Überfälle auf Schiffe weiterhin rückläufig

Die Sicherheitslage in bestimmten Regionen der Welt bleibt weiter angespannt, wenngleich die Zahl der gemeldeten bewaffneten Überfälle auf Schiffe im Jahre 2005 nochmals auf insgesamt 276 (in den Vorjahren 329 bzw. 445) zurückgegangen ist. Von den 276 gemeldeten Vorfällen wurden 71 lediglich als „Überfallversuche“ deklariert, d. h. in nur etwa 200 Fällen gelang es den Piraten an Bord der Schiffe zu gelangen. Im laufenden Jahr scheint die Zahl der Überfälle noch weiter zurück zu gehen. Zumindest wurden in den ersten sechs Monaten des Jahres 2006 nur 127 Vorfälle vom International Maritime Bureau (IMB) notiert, von denen wie üblich nur teilweise der weltweit operierenden Handelsschifffahrt zuzurechnen sind, während die übrigen Vorfälle Frachtschiffe, Fähren, Versorger, Barge usw. betreffen, die im Regionalverkehr bzw. ständig im Gefahrengebiet im Einsatz sind.

Die regionale Verteilung der Überfälle hat sich im Jahre 2005 im Vergleich zu den Vorjahren ein wenig verändert. Durch den Tsunami hatten im südostasiatischen Raum offenbar doch einige Piraten ihre Existenzgrundlage eingebüßt, so dass die Überfälle in dieser Region zahlenmäßig nicht mehr so dominierend waren. Hinzu kam eine Sonderentwicklung an der somalischen Küste, wo marodierende Banden offenbar eine Möglichkeit gefunden hatten, Schiffe bereits fernab von der Küste anzugreifen. Dadurch schnellte die Zahl der Überfälle in somalischen Gewässern von zwei (2004) auf 35. Letzteren Übergriffen ist jedoch mittlerweile durch Einsatz von Marineeinheiten Einhalt geboten worden. Trotzdem wird nach wie vor empfohlen, die

somalische Küste, wenn immer möglich, mit einem Sicherheitsabstand von mindestens 200 Seemeilen zu passieren.

Unbefriedigend ist die Situation nach wie vor in Nigeria, zumal es dort auch immer wieder zu Entführungen und räuberischen Erpressungen kommt.

Deutsche Schiffe blieben auch im vergangenen Jahr erneut von schwerwiegenden Vorfällen verschont.

Nachdem die internationale Versicherungswirtschaft im Sommer 2005 die Straße von Malakka zu einem Kriegsrisikogebiet für die Seekaskoversicherung erklärt hatte, eine Maßnahme, die seitens der internationalen Seeschifffahrt von Beginn an mit Befremden aufgenommen worden war, ist diese Entscheidung im August 2006 vom Londoner Joint War Committee (JWC) revidiert worden. Diese Entscheidung wurde allgemein begrüßt, trägt sie doch den realen Entwicklungen Rechnung: die Zahl der Überfälle in dieser Region ist - wie bereits eingangs erwähnt - weiter zurückgegangen und auch die ursprünglich befürchteten terroristischen Übergriffe haben sich nicht ereignet.

Hinzu kommt, dass die Sicherheitsbemühungen der südostasiatischen Staaten Malaysia, Indonesien und Singapur im vergangenen Jahr nochmals verstärkt wurden. Allerdings wird derzeit überlegt, inwieweit die dadurch entstehenden Kosten für Patrouillen usw. über Gebühren auf die Nutzer dieser Seegebiete umgelegt werden können.

### Optimierung von Wartungsintervallen: Condition Based Maintenance

Im Mai 2006 fanden Symposien zu „Condition Based Maintenance“ in Leer/Ostfriesland und in Hamburg statt. Der Germanische Lloyd informierte zusammen mit dem Verband Deutscher Reeder über neue Entwicklungen in diesem wichtigen technischen Bereich. Zustandsorientierte Wartung ist der Versuch, über Beobachtung von Abnutzung an Teilen der Maschinenanlage oder auch Decks-ausrüstung die Wartungsintervalle zu optimieren. Insbesondere die Abnutzung von Lagern wurde hier angesprochen. Weitere Vorteile sind die Vermeidung ungeplanter Ausfälle von Maschinenkomponenten, verringerte Instandhaltungskosten durch verlängerte Wartungsintervalle und flexiblere Instandhaltungsintervalle.

In den Diskussionen ergab sich, dass die Klassifikationsgesellschaften sehr offen für diese technische Lösung sind. Beispielsweise sollen Folgeschäden durch Öffnen intakter Komponenten vermieden werden.

Leider liegen bis zum heutigen Tage keine eindeutigen Zahlen für eine Kosten-Nutzen-Analyse vor.

Das Symposium wurde veranstaltet, da auf den diesjährigen Reedereiinspektoren-Seminaren des Verbandes Deutscher Reeder zahlreiche Fragen zum Thema „Condition Based Maintenance“ gestellt wurden und ein großes Interesse an diesem vielversprechendem Ansatz besteht.

## Begasung von Seecontainern: Spezifische Regelung erforderlich

Durch die zunehmende Anzahl von begastem Containern wurde die Diskussion um die technische Regel für Gefahrstoffe 512 laut. Dies führte zu einer Eingabe an die diesjährige Sitzung des Dangerous Goods Sub-Committee der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), in der auf die Notwendigkeit einer Trennung von Kapiteln in der Richtlinie zur Begasung (Richtlinien für die sichere Benutzung von Pestiziden an Bord von Seeschiffen) hingewiesen wurde. Bisher wurden Massengut-Schiffe mit Getreideladungen genauso behan-

delt wie einzelne Container, die begast werden. Ebenso wurde die Schädlingsbekämpfung an Bord von Seeschiffen durch die gleichen Richtlinien abgedeckt. Die technische Richtlinie geht in den Forderungen nach einem speziell geschulten Begasungsleiter teilweise erheblich über die internationalen IMO-Forderungen hinaus. Dies hat in der Vergangenheit zu wiederholten Problemen und Rechtsunsicherheit für Schiffe unter deutscher Flagge geführt.

## Gefahrgutbeförderung: Neugestaltung des Ausschusses

Im Sommer dieses Jahres tagte der Gefahrgut-Ausschuss „Stoffe und Verpackungen“ zum letzten Mal. Es wurde beschlossen, die weitere gemeinsame Arbeit des Bundesministeriums für Verkehr, der Industrie und des Transportwesens umzugestalten. Die wesentliche fachliche Beratung des Bundesministeriums im Gefahrgutbereich fand bisher in Arbeitsgruppen des Ausschusses „Gefahrgutbeförderung“ statt. Die Arbeitsgruppen wurden von den Gremien der Ausschüsse „Gefahrgutbeförderung“ sowie „Tank und Technik“ ernannt. Nunmehr wurden die beiden Ausschüsse zusammengelegt. Damit erhielten die einzelnen Arbeitsgruppen auch mehr Kompetenzen.

Die Arbeitsgruppe „Seeschifffahrt“ hat sich als leistungsfähiges und pragmatisches Gremium bes-

tätigt. So werden unter anderem die Tagesordnungen der „Dangerous Goods Sub-Committee“-Sitzungen (DSC-Sitzungen) in der Arbeitsgruppe vorbesprochen und abgestimmt. In der Arbeitsgruppe „Seeschifffahrt“ sind der Verband Deutscher Reeder, der Verband der Chemischen Industrie, das Bundesinstitut für Risikobewertung, das Bundesamt für Materialforschung und das Bundesministerium für Verkehr vertreten. Themen der diesjährigen Arbeitsgruppen-Sitzungen waren: Schwerlösliche Brände, 33. Änderung zum International Maritime Dangerous Goods-Code (IMDG-Code), Memorandum of Understanding in der Ostsee, Begasung von Seecontainern und die Harmonisierung der Gefahrgutbeförderung.

## Drittes Schiffssicherheitspaket: Konsultationsprozess hat begonnen

Die Diskussion über das von der Europäischen Kommission Ende 2005 vorgelegte Legislativpaket zur weiteren Verbesserung der Sicherheit der Seeschifffahrt hat begonnen. Die Europäische Kommission fasst mit ihrem auf den Untergang des Tankers „Prestige“ im Jahre 2002 zurückgehenden Vorhaben sieben einzelne Vorschläge als Paket zusammen, was bereits auf den Widerstand einiger EU-Mitgliedstaaten stößt. Bei den Vorschlägen handelt es sich um eine Richtlinie über die Verantwortlichkeit der Flaggenstaaten, eine Richtlinie über die Verantwortlichkeit der Klassifikationsgesellschaften, eine Richtlinie zur Änderung des Regimes der Hafenstaatkontrolle, eine Richtlinie zur Überwachung des Schiffsverkehrs, eine Richtlinie über die Seeunfalluntersuchung, eine Verordnung

zur Umsetzung des Athener Übereinkommens über die Haftung bei der Passagierbeförderung von 2003 und eine Richtlinie zur Umsetzung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1996.

Die Schifffahrt begrüßt die Vorschläge zum Teil und lehnt sie zum anderen Teil ab. Begrüßenswert ist insbesondere die Neustrukturierung der Hafenstaatkontrolle. Nach der Vorstellung der Europäischen Kommission sollen zukünftig Schiffe nach ihren früheren Verläufen in der Hafenstaatkontrolle intensiver oder seltener kontrolliert werden, was nicht nur von der positiven oder negativen Auffälligkeit der Reederei, sondern auch von der Auffälligkeit des Flaggenstaates abhängt. Die Schifffahrt begrüßt auch die geplante Verankerung des Kon-

zepts der Notliegeplätze in dem Vorschlag über die Überwachung des Schiffsverkehrs. Sie ist allerdings mit wesentlichen Zugangsanforderungen, die das Haftungs- und Versicherungsregime betreffen, nicht einverstanden. Als positiv anzusehen ist auch die Harmonisierung der Seeunfalluntersuchung im des schon bestehenden IMO-Kodex. Ablehnend steht die Schifffahrt den von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Zusatzvorschriften zur Umsetzung der beiden internationalen Haftungsübereinkommen gegenüber, wohingegen sie deren Übernahme in europäisches Recht nicht kritisiert. Nach den Vorstellungen der Europäischen Kommission sollen dem Athener Übereinkommen europäische am Luftverkehrsrecht orientierte Verbraucherschutzregelungen hinzugefügt werden, was jedoch weniger bedenklich ist als die vorgeschlagene modifizierte Anwendung des Haftungsbeschränkungübereinkommens je nach dem, ob der Flaggenstaat Vertragspartei des Übereinkommens ist. Hier will die Europäische Kommission

nicht nur in die internationalen zivilrechtlichen Strukturen des Seerechts eingreifen, sondern mittelfristig sogar das Übereinkommen ändern.

Die Beratungen haben erst zu einigen Vorschlägen im Europäischen Parlament und in den EU-Mitgliedstaaten begonnen. Begonnen hat der EU-Rat mit der Diskussion der Vorschläge zur Überwachung des Schiffsverkehrs und zur Hafenstaatkontrolle. Noch unter der finnischen Präsidentschaft in der zweiten Hälfte dieses Jahres soll die Diskussion über den Vorschlag zur Verantwortlichkeit der Flaggenstaaten beginnen. Die Bundesregierung beabsichtigt, während der deutsche Präsidentschaft in der ersten Hälfte des nächsten Jahres die Beratungen der laufenden Themen fortzusetzen und auch den Vorschlag zum Athener Übereinkommen aufzugreifen.

## Versicherung von Terrorismusschäden: Kompromiss gefunden

Das Ereignis vom 9. September 2001 hat die Schifffahrt nicht nur gezwungen im Rahmen des ISPS-Code umfangreiche und kostspielige Maßnahmen an Bord und in den Reedereibetrieben an Land zur Abwehr von terroristischen Anschlägen zu treffen, sondern auch Folgen für die seerechtlichen Haftungsregime.

Ganz besonders berührt ist das internationale Regime der Haftung für Passagierschäden nach dem im Jahre 2003 in der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation (IMO) neu gestalteten Athener Übereinkommen über die Haftung bei der Beförderung von Passagieren über See. Das neue Übereinkommen, das in den nächsten Jahren in Kraft treten wird und dessen Ausdehnung die Europäische Union auch auf die nationale Seeschiffahrt und auf die Binnenschiffahrt anstrebt, verschärft und erweitert die Haftung vor allem für Personenschäden beträchtlich. Für sogenannte schiffstypische Ereignisse sieht es eine Gefährdungshaftung vor und eine Haftungsbeschränkung auf 250.000 Sonderziehungsrechte (SZR) für jeden einzelnen Passagier, während für sonstige Schäden bei Verschulden bis zu 400.000 SZR für den einzelnen Passagier haftet werden muss. Die Gesamthaftung ist nach dem Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1996 auf eine Summe beschränkt, die sich aus der zur Beförderung maximal zugelassenen Zahl der Passagiere multipliziert mit 175.000 SZR ergibt. Es besteht eine Versicherungspflicht mit der Möglichkeit, den Versicherer direkt in Anspruch zu nehmen. Die auch im Athener Übereinkommen wie in allen internationalen seerechtlichen Übereinkommen vorgesehenen Haftungsausschlüsse für

ausschließlich durch Eingriffe Dritter (Krieg, Aufstände usw.) verursachten Schäden bleiben jedoch im Falle terroristischer Anschläge wirkungslos, weil sie schon bei einer praktisch kaum zu vermeidenden kleinsten Mitverursachung nicht mehr greifen.

Auch im Zusammenhang mit der in der letzten Zeit im gesamten Seerecht zu verzeichnenden ständigen Erweiterung der zu versichernden Haftungsvolumina drohte daher besonders durch das neue Athener Übereinkommen ein Überschreiten der Grenze der Versicherbarkeit im Versicherungsmarkt. Um das zu verhindern, haben deshalb die Schifffahrt und ihre Versicherer (P&I Versicherung) in der IMO darauf gedrungen, die Haftung für Terrorismusschäden zumindest auf einen versicherbaren Umfang zu begrenzen.

Im Rechtsausschuss der IMO konnte im Herbst nach langer kontroverser Debatte ein Kompromiss gefunden werden, der die Haftung für Terrorismusschäden zwar nicht gänzlich ausschließt, sie aber begrenzt. Die Vertragsstaaten sollen durch Erklärung eines Vorbehalts bei der Ratifikation des Athener Übereinkommens berechtigt sein, die Haftung für Schäden durch terroristische Anschläge auf 250.000 SZR im Einzelfall und auf 340 Mio. SZR insgesamt zu begrenzen. Mit dieser Lösung wird anerkannt, dass das gesamte für die seerechtliche Haftung durch die P&I Clubs und deren Rückversicherer aufzubringende Versicherungsvolumen begrenzt ist und diese Grenze im Interesse der Erhaltung des optimalen Systems der P&I-Versicherung nicht überschritten werden darf.

## Häfen, Transport und Seewege

---

### Häfen: Zweiter Liberalisierungsversuch gescheitert

Im Januar dieses Jahres hat das Europäische Parlament auch den zweiten Richtlinienentwurf über die Liberalisierung des Zugangs zum Markt der Hafendienstleistungen, der im Oktober 2004 seitens der Europäischen Kommission vorgelegt worden war, abgelehnt. Die Ablehnung kam nach den teilweise heftigen und kontrovers geführten politischen Diskussionen nicht überraschend. Auch der Rat der Europäischen Gemeinschaft hatte sich vorab mehrheitlich gegen die Annahme des Richtlinienentwurfs ausgesprochen.

Die europäischen Reeder unterstützen zwar grundsätzlich eine Liberalisierung der Dienstleistungen in den Häfen, hatten jedoch während der Diskussionen ebenfalls verschiedene Vorbehalte zum Richtlinienentwurf der Kommission sowie nachfolgenden Kompromisstexten geäußert. Unzulängliche Regeln wies der Richtlinienentwurf insbesondere bezüglich des angestrebten Wettbewerbs im Bereich der ladungsbezogenen Dienstleistungen und Ausgleichszahlungen für die aktuellen Dienstleister auf.

Während bei Ausschreibungen in der Regel derjenige den Zuschlag erhält, der das günstigste, d. h. niedrigste Angebot unterbreitet, hätten Ausschreibungen nach dem Muster des „Port Package II“ eher die Gestalt öffentlicher Versteigerungen angenommen. Dies konnte nicht im Interesse der Hafennutzer liegen, die letztlich eine Finanzierung dieser überhöhten Investitionen über die Umschlagskosten hätten aufbringen müssen. Ebenso liegt es im Interesse der Hafenkunden, dass die Hafenumschlagsunternehmen, losgelöst von Restlaufzeiten ihrer Betriebsgenehmigungen kontinuierlich in die Modernisierung ihrer Anlagen investieren. Dies erfordert angemessene Entschädigungszahlungen entsprechend der Unternehmenswerte für den Fall, dass ein bisheriger Anbieter nach Ablauf seiner Genehmigungsdauer im Ausschreibungsverfahren unterliegt und keine neue Konzession erhält. Auch diesbezüglich enthielt der Richtlinienentwurf keine akzeptable Lösung.

Hinzu kam, dass der Richtlinienentwurf aus Sicht der Hafennutzer im Laufe der Diskussionen in einigen Bereichen weitgehend „verwässert“ wurde. So wurde die von Reederseite in bestimmten Bereichen gewünschte Möglichkeit zur „Selbstabfertigung“ aus dem ursprünglichen Entwurf herausge-

löst und die Bestimmungen zur Liberalisierung des Lotswesens stark eingegrenzt.

Insofern konnte die Zurückweisung des Richtlinienentwurfs durch das Europäische Parlament auch seitens des Europäischen Reederverbandes billigend in Kauf genommen werden.

Die EU-Kommission strebt aber trotz zweimaligen Scheiterns einer Hafendienstleistungslinie („Port Package I und II“) eine grundsätzliche Neuorientierung der europäischen Hafenpolitik an. Sie wird deshalb in der Zeit zwischen November 2006 und Mai 2007 mehrere Workshops ausrichten, in denen sie einzelne Themen mit allen Betroffenen erörtern will. Daneben sind Gespräche mit Regierungsvertretern der Mitgliedstaaten geplant. Die Ergebnisse des Konsultationsprozesses sollen voraussichtlich im Herbst 2007 in Form einer „Mitteilung zur Seehafenpolitik“ veröffentlicht werden.

Wesentliche Bedeutung wird in diesem Zusammenhang den vielfach geforderten und auch bereits angedachten Beihilfeleitlinien zukommen, die zu einer höheren Rechtssicherheit bei Investitionen sorgen und zu einem einheitlichen Wettbewerbsniveau zwischen den europäischen Häfen beitragen sollen. Die diesbezüglich laufenden Entwicklungen werden von den Reederverbänden aufmerksam verfolgt, da in diesem Zusammenhang ein zwischenzeitlich nicht weiter verfolgter Richtlinienvorschlag über die Erhebung von Gebühren für die Nutzung der Hafeninfrastruktur mit neuem Leben erweckt werden könnte.

Ungeachtet sonstiger teilweise divergierender Interessenlagen haben der Bundesverband der Deutschen Industrie, der Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels, der Deutsche Industrie- und Handelskammertag, der Deutsche Speditions- und Logistikverband, der Verband Deutscher Reeder, der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler und der Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe im Juni 2006 anlässlich eines hafenspolitischen Symposiums in Berlin eine gemeinschaftliche Resolution verabschiedet, mit der sie die politischen Entscheidungsträger auffordern, einen fairen Wettbewerb in und zwischen europäischen Häfen sicherzustellen, den freien Wettbewerb zwischen deutschen Seehäfen zu erhalten, leistungsfähige Hinterlandverbindungen und die seewärtige Er-

reichbarkeit deutscher Häfen zu sichern, die Häfen als Logistikstandorte zu profilieren und bei der Gebührengestaltung die Wettbewerbshäfen der Nachbarstaaten im Auge zu behalten.

Im Vordergrund des Interesses stehen hier die Vertiefung von Außenelbe und Unterweser. Ebenso kommt es darauf an, die reibungslose An- und Ab-

fahrt der schnell wachsenden Containermengen in den deutschen Seehäfen durch einen entsprechenden Ausbau der landseitigen Infrastruktur - Bahn, Schiene, aber auch Wasserstraßen - zu gewährleisten. Dabei wiederum spielt die Anpassung des Nord-Ostsee-Kanals an die wachsenden Schiffsgrößen eine entscheidende Rolle.

### Seelotswesen: Neue Kalkulation der Sollbetriebseinnahmen

Die Bundeslotsenkammer und die maritimen Wirtschaftsverbände haben sich im laufenden Jahr darauf verständigt, die Sollbetriebseinnahmen der Seelotsen ab sofort nach einer festen Formel den jeweiligen Entwicklungen in der Tariflandschaft anzupassen. Die Sollbetriebseinnahmen werden nunmehr jeweils hälftig auf Basis des HTV-See-Abschlusses des Vorjahres sowie der entsprechenden Entwicklung des Tarifindex für Angestellte in der Bundesrepublik Deutschland errechnet. „Tarifverhandlungen“ zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der Bundeslotsenkammer unter Einbindung der Küstenländer und maritimen Wirtschaftsverbände können somit künftig entfallen.

Entsprechend dieser Vereinbarung hat sich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) die Sollbetriebseinnahmen der Seelotsen in diesem Jahr um 2,7 Prozent anzuheben. Bei Anwendung der oben genannten Formel auf Basis von zwölf Monaten hätte sich eine Anhebung um nur 1,8 Prozent ergeben. Da die Sollbetriebseinnahmen aus den eingenommenen Lotsgeldern erwirtschaftet werden müssen, die Lotsgeldtabellen jedoch erst zum 1. Januar 2007 - nach bisheriger Übung wäre es der 1. Juli 2006 gewesen - angepasst werden sollen, ist den Lotsen für die zusätzlichen sechs Monate ein einmaliger Zuschlag von 0,9 Prozent gewährt worden.

Wie sich die Anhebung der Sollbetriebseinnahmen in den einzelnen Revieren auf die Lotsgelder auswirkt, bleibt abzuwarten. Dies hängt von den in den regionalen Tarifkommissionen getroffenen Vereinbarungen, aber in erster Linie von der jeweiligen Verkehrs- und Schiffsgrößenentwicklung auf den Revieren ab. Die Anhebung der Lotsgelder kann somit auf einzelnen Revieren niedriger oder auch höher als 2,7 Prozent ausfallen.

Die bereits im vergangenen Jahr angekündigte Anhebung der Lotsabgaben um etwa fünf Prozent ist zum 1. Januar 2006 nicht umgesetzt worden. Die maritimen Wirtschaftsverbände hatten eine Anhe-

bung der Lotsabgaben in dieser Größenordnung ohnehin kritisch bewertet. Die letzte Anhebung der Lotsabgaben liegt zwar bereits einige Jahre zurück und erfolgte im Januar 1998, die Einnahmen des Bundes aus den Lotsabgaben sind in der Zwischenzeit jedoch allein auf Grund wachsender Schiffsgrößen regelmäßig gestiegen. Dennoch hält die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eine lineare Anhebung der Lotsabgaben um etwa fünf Prozent nach wie vor für erforderlich um u.a. anstehende Investitionen für die Beschaffung neuer Lotsversetzfahrzeuge und zum Bau neuer Lotsstationen tätigen zu können.

Die seit mehreren Jahren dauernden Auseinandersetzungen zwischen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und den betroffenen Lotsenbrüderschaften über die künftige Organisation des Lotsversetzwesens auf den Revieren Ems und Weser ist im laufenden Jahr ebenfalls beendet worden. Der von der WSV bevorzugte „Systemmix“ bestehend aus SWATH-Tendern, Hubschraubern und - in geringem Umfang - Bootsversetzungen wird von der Bundesregierung ebenso favorisiert. Entscheidend ist, dass durch einen flexiblen Systemmix von revierübergreifend austauschbaren Versetzmitteln, die nach dem Stand der Technik gebaut sind, ein Höchstmaß an Sicherheit, Umweltschutz, Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit auf allen Lotsrevieren der Nordsee von der Elbe bis an die Ems erreicht wird.

In der zweiten Jahreshälfte hat sich die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes eines weiteren Themas angenommen, das schon seit vielen Jahren kontrovers diskutiert wird. Es wurde ein Gutachten in Auftrag gegeben, das sich mit den Auswirkungen der Einführung der englischen Sprache als primäre Reviersprache im Bereich der deutschen Seeschifffahrtsstraßen befassen soll. Dabei geht es hinsichtlich der Zielsetzung und Eingrenzung des Gutachtens nicht um eine komplette Umstellung der gesamten Kommunikation in den Revieren von Deutsch auf Englisch, sondern um die Kommunikation, die in § 3 Abs. 1 Satz 3 der See-

schiffahrtsstraßenordnung geregelt ist. Dies betrifft primär die Kommunikation Land-Schiff-Land hinsichtlich des Austausches von Verkehrsinformationen und Erteilung von Verkehrsunterstützung. Es geht nicht um die Kommunikation der gesamten Verkehrsteilnehmer in einem Revier untereinander.

Die Verkehrsunterstützung durch Seelotsen aus einer Verkehrszentrale heraus würde jedoch im Falle einer Umkehrung der Sprachreihenfolge primär auf Englisch erfolgen. Dies wäre für die Schiffsführungen an Bord ein erheblicher Fortschritt, zumal der Kapitän auch bei Beratung durch einen Seelotsen weiterhin für die Schiffsführung verantwortlich bleibt. Auf Anforderung soll aber auch weiterhin

eine Beratung in deutscher Sprache möglich sein.

Das Gutachten soll bis Ende dieses Jahres fertiggestellt werden. Die Ergebnisse werden mit großem Interesse erwartet.

Keine erkennbaren Fortschritte gibt es weiterhin hinsichtlich neuer Konzepte für die Seelotenaus- bildung, obwohl sich eine gemeinsame Arbeits- gruppe der WSV und der Bundeslotsenkammer be- reits seit dem Jahre 2003 mit dieser Fragestellung beschäftigt. Erste Zwischenergebnisse wurden den maritimen Wirtschaftsverbänden im Mai dieses Jahres vorgestellt. Überzeugende Konzepte konn- ten jedoch nicht präsentiert werden.

### Verkehrsverlagerung auf den Seeweg: SPC Personal aufgestockt

Mit der Gründung des ShortSeaShipping Promoti- on Center (SPC) im Frühjahr 2001 war die ver- kehrspolitische Zielsetzung verbunden, die Ver- kehrsverlagerung von Land auf den Seeweg und die Binnenwasserstraßen zu fördern. Das SPC hat seither erfolgreich gearbeitet. Durch qualifizierte Öffentlichkeitsarbeit und individuelle Beratung einzelner Industrie- und Handelsunternehmen so- wie der Speditionswirtschaft konnten bereits we- sentliche Ladungsmengen vom durchgehenden Straßengüterverkehr auf See- und Binnenschiff- fahrtswege verlagert werden.

Das SPC wird zwar maßgeblich vom Bund und den Küstenländern getragen, jedoch ist auch die Zahl der privaten Mitglieder von anfänglich 17 auf mitt- lerweile 23 angewachsen, die damit verstärkt zur Finanzierung des Beratungszentrums beitragen. In- sofern stehen die Aussichten, das SPC auch über das Jahresende 2007 hinaus, für eine weitere Peri- ode von drei Jahren - also bis Ende 2010 - zu erhal- ten, gut. Mit der Einstellung eines zusätzlichen Mitarbeiters hat das SPC in diesem Jahr auf die ge- stiegene Nachfrage nach neutraler, kostenloser Be- ratungsleistungen reagiert. Dadurch kann insbeson- dere die etablierte Schnittstellenfunktion zugunsten des Verkehrssystems Binnenschifffahrt noch besser als bisher wahrgenommen werden.

Zusätzlich positiv auf die Verlagerung von Trans- portvolumina werden sich möglicherweise die im Straßengüterverkehr zu erwartenden Kosten- und Preissteigerungen auswirken. Höhere Energiepreise und Straßenbenutzungsgebühren sowie steigende Kosten für das Fahrpersonal, die eine neue Arbeits- zeitrichtlinie ab April 2007 mit sich bringen wird, werden von der Straßengüterverkehrswirtschaft nicht ohne weiteres absorbiert werden können und

sich zumindest anteilig bei den Einkäufern von Transportleistungen auf der Straße in den Kalkula- tionen bemerkbar machen. Wenn der innereuropä- ische Seeverkehr sowie die Binnenschifffahrt von dieser zu erwartenden Entwicklung profitieren sol- len, muss allerdings gewährleistet sein, dass sie nicht gleichermaßen durch höhere Kosten belastet werden. Letzteres dürfte sich hinsichtlich der Ener- giepreise zwar nicht vollständig vermeiden lassen, bei den wassergebundenen Verkehrsträgern auf- grund ihrer Größe kalkulatorisch aber wohl nicht so sehr auf die beförderte Ladungseinheit durch- schlagen.

Die erwarteten positiven Effekte europäischer För- derprogramme zur Stützung des innergemein- schaftliche Seeverkehrs unterliegen nach wie vor einer zwiespältigen Beurteilung.

Einerseits helfen sie in der Tat, neue Verkehrspro- jekte in Angriff zu nehmen, andererseits erscheinen aber Befürchtungen durchaus berechtigt, dass die in diesem Zusammenhang gewährten Finanzhilfen Wettbewerbsverzerrungen zwischen konkurrieren- den Anbietern von See- und Binnenschiffahrtslei- stungen hervorrufen können. Unter den im Herbst dieses Jahres ausgewählten „Marco Polo I“ Förder- projekten befinden sich jedenfalls einige, bei denen eine derartige Konstellation nicht auszuschließen ist.

Ähnlich gestaltet sich die Situation nach wie vor beim Aufbau transeuropäischer Verkehrsnetze (Trans European Networks – TEN-V) und den da- mit eng in Verbindung stehenden „Meeresautobah- nen“ (Motorways of the Sea). Eine im Jahr 2004 erfolgte Überarbeitung der Leitlinien für die trans- europäischen Verkehrsnetze beinhaltete die Errich-

tung mehrerer Korridore für Meeresautobahnen als eines von 30 vorrangigen Projekten, die den Großteil der EU-Fördermittel im Rahmen von TEN-V auf sich vereinigen. Die Europäische Kommission unterstützt mit den TEN-V-Mitteln die Ausarbeitung von Gesamtverkehrsplänen für die Errichtung von Meeresautobahnen in der Ostsee, im Atlantik und im Mittelmeer. Inzwischen sind die Arbeiten weiter fortgeschritten und die ersten Fördermittel zugewiesen.

Für den Ausbau der Infrastruktur in bestimmten Regionen und hier besonders für eine bessere Anknüpfung der eher am Rande gelegenen Regionen der Europäischen Union stehen über dies Mittel aus dem Kohäsions- und Strukturfonds zur Verfügung. Daneben werden, wie bereits erwähnt, im Rahmen der Marco Polo Programme Beihilfen für die Einrichtung verkehrsverlagernder intermodaler Verkehre gewährt.

Beim Konzept der Meeresautobahnen geht es im Kern darum die Grenzen zwischen den Beförderungsarten zu überschreiten und die bestehenden Transportmöglichkeiten besser miteinander zu verknüpfen. Auch hier steht im Wesentlichen die Entlastung europäischer Fernstraßen im Vordergrund des Interesses.

Gegenläufige Entwicklungen gibt es gegenwärtig durch Diskussionen über die Zulassung längerer und schwererer LKW im europäischen Straßennetz. Die Befürworter größerer Verkehrsmittel werben in diesem Zusammenhang mit einer daraus resultierenden Entlastung der Straßen: Dieselbe Landungsmenge könne künftig mit nur noch zwei statt drei LKW befördert werden. Dabei wird allerdings außer Acht gelassen, dass sich die Transporte per Ladungseinheit dadurch wiederum kostengünstiger durchführen lassen und damit möglicherweise sogar zusätzlicher Verkehr auf die Straßen gezogen wird. Ebenso wird in der Argumentation übersehen, dass zwei 25 Meter lange LKW in etwa dieselbe Straßenlänge benötigen wie drei Sattelzüge mit einer Länge von jeweils 16,5 Meter.

Insofern stößt die Forderung der verladenden Wirtschaft nach Zulassung größerer Abmessungen für LKW in der Politik bisher auf wenig Unterstützung. Dass aber auch langjährige feste Prinzipien durchaus ins Wanken geraten können, zeigt die Diskussion um den 45-Fuß-Container, der sich derzeit im Normungsverfahren der ISO befindet. Gemäß Richtlinie 96/53 EG zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr konnte der

45-Fuß-Container bisher nur aufgrund einer Ausnahmeregelung im europäischen Straßengüterverkehr bewegt werden. Diese Ausnahmeregelung ist bis Ende des Jahres 2006 befristet. Nachdem der 45-Fuß-Container nunmehr jedoch demnächst als ISO-Norm-Behälter am Markt sein wird, gibt es ernsthafte Überlegungen in der EU-Kommission, die Ausnahmeregelung zu verlängern oder sogar die in obiger Richtlinie festgeschriebenen maximalen Abmessungen für Straßenfahrzeuge entsprechend anzupassen. Dies allerdings wäre eine Entscheidung, die seitens der Seeschifffahrt begrüßt werden würde.

Weniger begrüßenswert wäre hingegen eine feste Fehmarn-Belt-Querung, die massiv mit staatlicher Hilfe entstünde. Im April dieses Jahres haben sich der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der dänische Verkehrsminister sowie der schleswig-holsteinische Verkehrsminister auf einen abschließenden Zeitplan für die Schritte verständigt, die bis Ende 2006 zu einer Entscheidung über das Projekt einer festen Fehmarn-Belt-Querung führen sollen. Dabei sind u.a. neben der Überprüfung der dem Projekt zugrunde liegenden Annahmen eine erneute Bewertung verschiedener Finanzierungsmodelle vorgesehen. Legt man die bisher bekannten Annahmen zugrunde, kommt für die Finanzierung des ehrgeizigen Projektes allerdings lediglich ein „Staatsgarantiemodell“ in Betracht. Dies jedenfalls wurde im Rahmen eines Kolloquiums des Baltic Sea Forum (BSF) Ende Oktober dieses Jahres deutlich. Aufgrund der mit privat finanzierten Infrastrukturprojekten gesammelten Erfahrungen wird sich aller Voraussicht nach keine Bank finden, die bereit wäre, eine feste Fehmarn-Belt-Querung zu finanzieren, sofern die Verkehrsrisiken beim privaten Betreiber verbleiben. Das für eine Refinanzierung des Projektes letztlich entscheidende Verkehrsrisiko müsste damit voraussichtlich in entscheidendem Umfang vom Staat getragen werden. Sollten Finanz- und Verkehrsminister dennoch bereit sein, diese Risiken - trotz schwieriger Haushaltslage - zu übernehmen, würde die Seeschifffahrt darin eine massive Verzerrung des Wettbewerbs zulasten der existierenden, leistungsfähigen Fähr- und RoRo-Dienste sehen. Insbesondere im Hinblick auf gut funktionierende Fährverbindungen und eine geringe gesamtwirtschaftliche Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses des Brückenprojektes scheint es letztlich nur um den Symbolgehalt einer festen Verbindung zwischen Dänemark und Deutschland zu gehen. Allerdings müssen sich die beteiligten Regierungen fragen lassen, ob sie gegenüber ihren Steuerzahlern das nicht unbeträchtliche Risiko für die öffentliche Hand um eines Symbols willen rechtfertigen können.

## Umwelt / Energie

---

### Kriminalisierung der Seeleute: Entscheidung beim EuGH

Auch nach Verabschiedung der zum Teil umstrittenen Richtlinie über strafrechtliche Sanktionen für Meeresverschmutzungen im Herbst 2005 hat die Auseinandersetzung über die Strafbarkeit unfallbedingter Meeresverschmutzungen nicht nachgelassen. Trotz heftiger Proteste der Schifffahrts- und Seeleuteorganisationen hatten die europäischen Gesetzgebungsorgane im Herbst 2005 die Strafbarkeit unfallbedingter Meeresumweltverschmutzungen nach einem schärferen Maßstab als im

MARPOL-Übereinkommen vorgesehen geregelt. Nach einem in England dagegen eingeleiteten Gerichtsverfahren hat der High Court wie erwartet die Angelegenheit dem Europäischen Gerichtshof zur Prüfung der Zulässigkeit der Gesetzgebung überwiesen. Unabhängig von diesem Verfahren sind die EU-Mitgliedstaaten verpflichtet, die Richtlinie bis März des nächsten Jahres umzusetzen.

### SOLAS III: Vermeidung von Rettungsbootunfällen

Auf Grundlage der nunmehr seit 20 Jahren bestehenden Aufzeichnungen von Rettungsbootunfällen wird geschätzt, dass weltweit mehr als einhundert Seeleute ihr Leben bei Rettungsbootoperationen verloren haben. Dies geschah tragischerweise vor allem bei Übungen im Zusammenhang mit dem Zuwasserlassen und wieder Aufholen ausschließlich bei Davit-Booten. Bei Freifallbooten wurden bis heute keine Personenschäden registriert.

Die Ursache der Unfälle liegt in fehlerhafter Bedienung und mangelnder Wartung der Heißhaken und deren Unter-Last-Auslösemechanismen sowie Fehlfunktion der Winden und Bremsen der Aussetzvorrichtungen. In den vergangenen Jahren wurden bereits die Instruktionen für Training, Betrieb und Instandhaltung kontinuierlich verbessert.

Mit dem Ziel, zukünftige Unfälle mit Rettungsbooten zu vermeiden, verabschiedete die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) jetzt weitere Änderungen zum SOLAS-Übereinkommen, Kapitel III, welche seit dem 1. Juli 2006 in Kraft sind. Kernpunkt ist das aktuelle IMO-Rundschreiben MSC.1/Circ.1206, welches sich insbesondere mit den neuen Regelungen zur Wartung an Rettungsbooten und Aussetzvorrichtungen durch den Hersteller oder entsprechend geschultes Fachpersonal befasst. Die sich dabei in der praktischen Umset-

zung abzeichnenden Probleme mit teilweise erheblichen finanziellen Auswirkungen für die Reeder sind die Nicht-Verfügbarkeit des Hersteller-Fachpersonals und fehlende Trainingskapazitäten für Bordpersonal, die Durchführung der Wartung von nicht mehr existierenden Herstellern und Sonderregelungen der einzelnen Flaggenstaaten.

Grundsätzlich gilt die Regelung, dass die Wartung auch von anderen Fachfirmen oder entsprechend geschultem Bordpersonal durchgeführt werden kann. Dabei muss jedoch die Klassifikationsgesellschaft anwesend sein und ein schriftlicher Nachweis vorliegen, dass der ursprüngliche Hersteller nicht mehr existiert oder keine Möglichkeit zur Durchführung hat („if manufacturer certified facilities are not available“). In jedem Fall muss vorher der Flaggenstaat informiert oder konsultiert werden.

Der Verband Deutscher Reeder bemüht sich derzeit, mit der Internationalen Reedervereinigung (International Chamber of Shipping) und anderen Flaggenstaaten eine vorübergehende Aussetzung der neuen Wartungsvorschriften zu erreichen. Dies würde es ermöglichen, dass Reedereien, Hersteller und Flaggenstaaten praktikable Verfahren zur Durchführung der Wartung an Rettungsbooten und Aussetzvorrichtungen entwickeln können.

## MARPOL Annex VI: Schwefelreduzierter Kraftstoff in der Ostsee

Am 19. Mai 2006 ist die Ostsee als Schwefelemissions-Kontrollgebiet (Sulphur Emission Controlled Area - SECA) ausgewiesen worden. Zwölf Monate nachdem die Anlage VI des MARPOL-Übereinkommens in Kraft getreten ist, ist ein Befahren der Ostsee nur noch mit Bunkeröl mit einem maximalen Schwefelgehalt von 1,5 Massenprozent erlaubt.

Man vermutet, dass der hohe Schwefelgehalt im Bunkeröl von Seeschiffen mitverantwortlich für den sauren Regen und die hohen Schwefeldioxid-Konzentrationen in Hafengebieten ist. Die positiven ökologischen Effekte der schwefelreduzierten Kraftstoffe müssen sich erst noch zeigen. Als besonderes Problem hat sich in der Praxis das Mischen von Bunkerölen gezeigt. So benötigt bei ungünstiger Konstellation das Mischen von HFO (Heavy Fuel Oil) und LSFO (Low Sulphur Fuel

Oil) bis zu 60 Stunden. Nach dem neuen MARPOL-Annex muss sichergestellt sein, dass bereits beim Einlaufen in das Sondergebiet nur noch Bunkeröl verbrannt wird, welches einen Schwefelgehalt von weniger als 1,5 Prozent aufweist.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie hat bereits die erste Geldbuße in Höhe von 500 Euro für die Verwendung von Bunkeröl mit einem zu hohen Schwefelgehalt verhängt. Die Nordsee und der Englische Kanal werden mit Wirkung vom 22. November 2007 zur SECA erklärt. Der Verband Deutscher Reeder hat die weitere Entwicklung einer kontinuierlichen Absenkung des Schwefelgehaltes im Bunkeröl durch die IMO aktiv unterstützt.

## Ballastwasser-Übereinkommen: Noch immer nicht in Kraft getreten

Das Ballastwasser-Übereinkommen ist noch nicht in Kraft. Bisher haben es sechs Länder ratifiziert. Damit die Konvention in Kraft tritt, müssen 30 Länder mit 35 Prozent der Welthandelstonnage ratifizieren. Die Arbeit an den Richtlinien ist durch Sitzungen des Unterausschusses „Bulk Liquids and Gases“ (BLG) und des „Marine Environment Protection Committee“ (MEPC) der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) erfreulich gut vorangegangen. Die Entwicklung von Behandlungstechnologien für Ballastwasser bleibt jedoch hinter den politischen Forderungen nach einer schnellen Ratifizierung des Ballastwasser-Übereinkommens zurück.

Die ersten Systeme von Alfa Laval und der Hamann AG haben in diesem Jahr „Basic Approval“ erhalten und wurden zur endgültigen Genehmigung durch die IMO probeweise an Bord zweier Schiffe installiert. Das MEPC hat den Begriff „Verfügbarkeit der Technologie“ definiert und einen Überblick über derartige Technologien gegeben. Ursache für die Diskussion waren die Terminschwierig-

keiten bei den landgestützten Testeinrichtungen, die zu erheblichen Verzögerungen im Genehmigungsverfahren bei den Anlagen geführt hatten.

Das MEPC hat auf seiner diesjährigen Sitzung beschlossen, die Forderungen nach Behandlungstechnologien an Bord von Schiffen mit einer Ballastwasserkapazität von kleiner als 5000 m<sup>3</sup> für das Jahr 2009 nicht zu verschieben. Bei der nächsten Sitzung des BLG im Frühjahr nächsten Jahres sollen die Möglichkeiten diskutiert werden, wie Schiffe von der Pflicht, diese Systeme an Bord zu installieren, ausgenommen werden können. Dies soll nur möglich sein, wenn die Verfügbarkeit zum Auslieferungsdatum nicht gewährleistet ist.

Zahlreiche nationale Ballastwasser-Management-Forderungen sind auch 2006 wieder in Kraft getreten. Insgesamt gibt es jetzt in 18 Ländern Bestimmungen zum Austausch oder zur Behandlung von Ballastwasser.

### EU-Schwefelrichtlinie: Höhere Anforderungen

Mit der Schwefelrichtlinie 2005/33 der Europäischen Kommission setzt Europa striktere Standards bei Schiffsemissionen als die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO). Diese Richtlinie gilt für sämtliche Schiffe in europäischen Häfen, wenn vorher nicht eine Grenze zur Europäischen Union (EU) aus einem Drittland überschritten wurde. Die Schwefelrichtlinie setzt zusätzlich die MARPOL Annex VI-Regelungen in europäisches Recht um. Marine Diesel Oil (MDO) zur Verwendung in Schiffshilfsdieselanlagen darf nach dieser Richtlinie nur einen maximalen Schwefelgehalt von 0,2 Prozent haben. Dies gilt für Schiffe, die sich an einem Liegeplatz innerhalb der EU aufhalten. Alternativ ist die Verwendung von Landstromanschlüssen erlaubt. Bis jetzt gab es wenige Kon-

trollen dieser Richtlinie, da hauptsächlich nach MARPOL Annex VI-Bestimmungen kontrolliert wird. Weiterhin sind die Mitgliedstaaten der EU aufgefordert, das Inverkehrbringen von MDO's mit einem Schwefelgehalt von mehr als 0,2 Prozent zu verfolgen.

Ab 2010 fordert die Schwefelrichtlinie sogar einen maximalen Schwefelgehalt von 0,1 Prozent im Marine Diesel Oil.

Die EU-Richtlinie ist in Deutschland durch die Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes umgesetzt.

### Hilfsdieselbetrieb in Kalifornien: Strikte Umweltgesetzgebung

Die Vereinigten Staaten von Amerika haben das Internationale Übereinkommen zur Verhütung von Meeresverschmutzung Annex VI (MARPOL) nicht ratifiziert. Als Argument dafür wird auf internationaler Ebene angeführt, dass die Forderungen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) nicht weit genug gehen. In Kalifornien wurde mit der „Proposed Regulation for Auxiliary Diesel Engines and Diesel-Electric Engines operated on Ocean-Going Vessels within California Waters and 24 nautical miles off the California Baseline“ im Bundesstaat Kalifornien ein Gesetz vorgeschlagen, welches sogar die strikte Umweltgesetzgebung der Europäischen Union überschreitet. Nach dieser Richtlinie soll ab dem 1. Januar 2007 in Hilfsdieseln von Seeschiffen und dieselekttrisch betriebenen Seeschiffen nur noch Marine Diesel Oil mit einem Schwefelgehalt von unter 0,5 Massenprozent verbrannt werden dürfen. Dieses Gesetz wurde durch eine Industriekoalition bestehend aus der

Chamber of Shipping of America, der International Chamber of Shipping, der Intertanko und dem International Council of Cruise Lines stark kritisiert. Wesentlicher Kritikpunkt in der Debatte ist der Geltungsbereich des Gesetzes: Kalifornien möchte diese niedrigen Schwefelgrenzwerte in seinem Seegebiet und ausgedehnt auf 24 Seemeilen Entfernung von der Kalifornischen Basislinie vorschreiben.

Das „California Air Resources Board“ ist die zuständige Behörde für Luftemissionen im Bundesstaat Kalifornien. Smog und Luftverschmutzung sind in Kalifornien traditionell starke politische Themen. Gouverneur Schwarzenegger setzt diese Richtlinien gegen Widerstand aus Washington durch und Verzögerungen oder Übergangsregelungen wird es für dieses Gesetz voraussichtlich nicht geben.

### Offshore Windenergie: Installierte Leistung in Deutschland

Deutschland ist mit einem Drittel der weltweit installierten Leistung Windenergie-Weltmeister. Mit 18.408 Megawatt Turbinenleistung an Land wurden Ende 2005 in Deutschland 4,3 Prozent des deutschen Stromverbrauchs durch Windenergie gedeckt. Insgesamt sind die deutschen Anlagenhersteller und Zulieferer mit einem Weltmarktanteil von gut 50 Prozent und einer Exportquote von etwa 60 Prozent Technologie- und Marktführer.

Ab Ende des Jahrzehnts rechnet die Branche mit einem boomenden Markt. Bis 2010 sollten nach der Strategie der Bundesregierung allein in Deutschland Anlagen mit einer Leistung von 2.000 bis 3.000 Megawatt ins Meer gestellt werden. Das wären knapp 6 Mrd. Euro Investitionen, 1 Mio. t Stahl und 1.000 km Kabel. Bis 2030 sollen nach Vorstellung der Bundesregierung insgesamt 25.000 Megawatt Offshore-Windleistung installiert werden und damit 25 Prozent des deutschen Strom-

verbrauchs durch Windenergie gedeckt werden. Das entspricht einem Investment von etwa 50 Mrd. Euro.

Unter diesem Gesichtspunkt sieht der Verband Deutscher Reeder große Möglichkeiten für die maritime Transportwirtschaft, z.B. Bereitstellung von Schwerguttransport-Kapazitäten, Assistenz bei Installation, Inbetriebnahme und Operation & War-

tung. Jedoch müssen auch die Nachteile der Konzentration von Offshore-Windparks in der Nähe von Verkehrstrennungsgebieten und Küstengewässern (z.B. genehmigter Windpark Ansteuerung Ijmuiden), Kabelschäden bei Notankerung und die Beeinträchtigung bei verminderter Sicht durch Radar-„Clutter“ in Annäherung unter 1,5 nautischen Meilen sehr genau beobachtet und kommuniziert werden.

### Gefahrguttransport: Entwicklung in der IMO

Der Gefahrgut-Unterausschuss der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) befasste sich mit der Fortsetzung des Ostsee Memorandum of Understanding, Ergänzungen zum Leitfaden für Ladungssicherung und Laschung (Cargo Securing and Stowage Code – CSS-Code) und Ergänzungen zum International Maritime Dangerous Goods-Code (IMDG-Code). Ein weiterer wichtiger Diskussionsschwerpunkt war die Begasung von Containern.

In der Arbeitsgruppe zum Thema Sichere Arbeitsbedingungen an Bord zum Laschen von Containern standen landseitige Forderungen von Hafentarifnehmern nach mehr Sicherheit auf den Seeschiffen in Kontrast zu den räumlichen und technischen Möglichkeiten insbesondere an Bord von Feeder-Schiffen. Die weiter zu bearbeitenden Richtlinien für sichere Arbeitsbedingungen beim Laschen und Sichern von Containern wurden einer Korrespondenz-Gruppe übertragen.

Beim Ostsee Memorandum of Understanding (MoU) gab es einen gemeinsamen Antrag von Deutschland und Schweden zu einer permanenten

Einführung des MoU in den IMDG-Code. Diesem Antrag wurde nicht entsprochen, da weiterhin eine Ausnahme nach Kapitel 7.9.1 des IMDG-Codes möglich ist. Das Memorandum of Understanding in der Ostsee ermöglicht den vereinfachten Transport von Gefahrgut in Seegebieten mit beschränkter Wellenhöhe. In der Ostsee hat sich dieses MoU seit vielen Jahren sehr gut bewährt.

Zum Thema Begasung von Containern und Arbeitssicherheit wird auf der Gefahrgut-Ausschuss (Dangerous Goods Sub-Committee)-Sitzung eine Arbeitsgruppe eingerichtet. Eine Anleitung (aide-memoire) zur Arbeitssicherheit bei begasten Containern wurde von Großbritannien vorgestellt.

Die Einführung von Gefahrenabwehrmaßnahmen in den überarbeiteten Bulk Cargo-Code (BC-Code) wurde durch den Unterausschuss beschlossen. Probleme mit bereits bestehender Gesetzgebung zu dem International Ship and Port Facility Security-Code (ISPS-Code) wurden ausgeräumt. Gefahrenabwehrmaßnahmen werden in Kapitel 11 des neuen BC-Code übernommen.

## Personal / Ausbildung

---

### Alternativen zum dualen System auf dem Vormarsch

Die zum 1. August 2004 erfolgte Neuordnung des Berufsbildes ist von den Ausbildungsbetrieben und den Berufsschulen nahezu problemlos in die Praxis überführt worden. Die Zahl der abgeschlossenen Ausbildungsverträge verblieb auch im laufenden Jahr auf einem absolut hohen Niveau. Viele ausbildende Unternehmen bewegen sich an der Kapazitätsgrenze. Insofern werden insbesondere die Schreibtische für Praktikanten in vielen Büros knapp.

Zumindest zur Zeit scheint es deshalb schwierig zu sein, den schnell wachsenden deutschen Schifffahrtsmarkt ausreichend mit qualifizierten Mitarbeitern zu versorgen. Nicht zuletzt deshalb sind einige Institutionen dabei, über alternative Ausbildungswege für den kaufmännischen Bereich der Seeschifffahrt nachzudenken und neben dem bewährten dualen System neue Ausbildungsmodelle zu entwickeln.

Diesbezüglich am weitesten ist die Fachhochschule Bremen, die bereits im Herbst dieses Jahres den „Internationalen Studiengang Shipping and Chartering“ (ISSC) Bachelor of Arts, B.A. mit einer Regelstudienzeit von dreieinhalb Jahren (sieben Semester) eingerichtet hat. Der Studiengang wird nicht nur von gelernten Schifffahrtskaufleuten, sondern ebenfalls von Abiturienten belegt, denen es in diesem Jahr nicht gelungen ist, einen Ausbildungsplatz im dualen System zu erhalten.

Mit ähnlicher Zielrichtung wird in Hamburg an der HSBA (Hamburg School of Business Administration) an einem Studiengang „Shipping and Ship Finance“ gearbeitet, der ebenfalls zum B.A. führen soll. Dieser Studiengang wird sich in erster Linie an Berufsanfänger richten und löst damit das in Schifffahrtskreisen bisher nicht sonderlich erfolgreiche „Hamburger Modell“ der Wirtschaftsakademie ab. Bislang existiert jedoch lediglich ein Grobkonzept für diesen Studiengang. Wann mit seiner Einführung in die Praxis zu rechnen ist, steht derzeit noch nicht fest.

Beide Studiengänge sollen einerseits Grundlagenwissen der Seeschifffahrt vermitteln, andererseits aber besondere Schwerpunkte setzen. Während sich die Fachhochschule Bremen schwerpunktmäßig mit dem Chartergeschäft beschäftigt, wird in Hamburg die Schiffsfinanzierung im Vordergrund stehen. Inwieweit sich beide Modelle - zumindest was die Grundausbildung von Schulabgängern betrifft - am Markt durchsetzen werden, bleibt abzu-

warten. Bisher zumindest bevorzugten die Unternehmen Schifffahrtskaufleute, die sich ihre Kenntnisse und Fähigkeiten in der Ausbildung im dualen System - verbunden mit einem großen Praxisanteil - erworben haben.

Diese Einstellung geht auf Erfahrungen zurück, die die Unternehmen in den zurückliegenden Jahren grundsätzlich mit Hochschul- und Fachhochschulabsolventen gesammelt haben. Selbst Absolventen der durchaus praxisorientierten Studiengänge „Internationales Transportmanagement“ und „Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft“ der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven bedürfen regelmäßig einer 18- bis 24monatigen Einarbeitungszeit in die Praxis.

Daneben existieren einige neue Fortbildungsmaßnahmen, die sich berufs begleitend ausschließlich an bereits ausgebildete Mitarbeiter in Schifffahrtsunternehmen wenden. So hat die HfB Business School of Finance & Management, Frankfurt/Main, im Sommer dieses Jahres erstmals einen berufs begleitenden Zertifikats-Studiengang „Ship Financing (HfB)“ angeboten. Auf den „Finanzierungsschnellzug“ ist in diesem Jahr außerdem die Hamburg School of Shipping and Transportation (HST) gemeinsam mit dem Nautischen Verein zu Hamburg (NVH) gesprungen und bietet ein Seminar „Schiffsfinanzierung“ an. Ziel dieses Weiterbildungsmodells ist es jedoch, die Seminarteilnehmer - aufbauend auf einige weitere Module - zu einem sogenannten „Hamburger Schifffahrtsbetriebswirt“ zu führen. Auch hier gilt es aber, sich längerfristig am Markt zu etablieren und einen allgemein anerkannten Qualitätsstandard der Absolventen zu schaffen.

Die traditionellen Anbieter schifffahrts- und verkehrsspezifischer Fortbildungsmaßnahmen sind jedenfalls ebenfalls weiter am Markt: die Akademie Hamburger Verkehrswirtschaft (AHV) in Hamburg und die Deutsche Außenhandels- und Verkehrsakademie in Bremen. Letztere wird ihr bundesweit bekanntes Betriebswirtmodell, das bisher nur auf Vollzeitbasis absolviert werden konnte, ab April kommenden Jahres auch in Teilzeitform, d.h. berufs begleitend, anbieten. Der Studiengang wird sich an jeweils zwei Abenden und am Samstag über drei Jahre erstrecken und damit dieselbe Stundenzahl und Qualität erreichen wie das Vollzeitprogramm. Abschlüsse zum B.A. sind ebenfalls in der Planung.

### Arbeitsmarktlage an Bord: Angespannt

Laut See-Berufsgenossenschaft stieg die Anzahl der sozialpflichtigen Arbeitsplätze an Bord seit Anfang 2006 bis zum Ende des dritten Quartals um 1.500, darunter 500 deutsche Seeleute.

Die Anzahl der deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere betrug 4.335 (4.637), die der ausländischen Schiffsoffiziere 1.236 (1.136), die der deutschen Schiffsleute 3.985 (3.438) und die der ausländischen Schiffsleute 4.288 (3.834). Der Anteil der deutschen Seeleute ist von 2005 zu 2006 von 61,9 vom Hundert auf 60,11 vom Hundert gefallen. Von den 488 (494) weiblichen Personen, die an Bord beschäftigt sind, fahren 6 (5) als Kapitäne, 67 (45) als nautische und technische Führungskräfte, 30 (30) als Fach- oder Hilfskräfte Deck oder Maschine sowie als Schiffsmechanikerinnen und 28 (24) als Auszubildende, die weit überwiegende Zahl der Arbeitnehmerinnen wird im Wirtschaftsbereich eingesetzt.

Das Berichtsjahr 2006 war geprägt vom Ungleichgewicht auf dem Seearbeitsmarkt. Der Mangel an geeigneten Arbeitssuchenden war in allen Bereichen zu spüren. Gravierend war es aber für die Reeder, die ihre Schiffe unter die deutsche Flagge bringen wollten, aber hierfür jedoch keine passenden deutschen Kapitäne finden konnten. Die Anzahl arbeitssuchender Kapitäne ohne Patenteinschränkung schrumpfte im Laufe des Jahres von durchschnittlich 100 auf 40. Die verbleibenden erfüllten in vielen Fällen leider nicht die Anforderungen, nämlich Erfahrung auf Containerschiffen über 3.000 TEU, sondern waren auf erheblich kleineren Fahrzeugen, meist auf Nord- und Ostsee-Feederschiffen, eingesetzt.

Ende Oktober 2006 waren in der Zentralen Heuerstelle in Hamburg (ZHH) noch etwa 450 Seeleute arbeitssuchend gemeldet (Ende 2005: 881). Der Bestand an Stellenangeboten betrug 108 (Oktober 2005: 216). Es waren bis dahin 640 (Oktober 2005: 708) neue Stellen gemeldet worden und darauf 370 (Oktober 2005: 558) Seeleute vermittelt worden. Es halbierte sich damit der Pool der Arbeitssuchenden, der Zugang an Stellen ging um zehn Prozent zurück, die Anzahl der Vermittlungen um ein Drittel.

Ein immer kleiner werdender Kreis von Arbeitssuchenden mit einem naturgemäß größer werdenden Anteil an schwieriger zu vermittelnden Personen machte dieses Geschäft nicht leichter und führte leider zu dem erheblichen Rückgang bei den Vermittlungszahlen.

Wenn geeignete Seeleute vorhanden waren, konnten die meisten Stellenangebote zügig besetzt werden. Der feste Bestand an Stellen, der 2005 noch durchschnittlich bei über 200 lag, wurde ebenfalls halbiert.

Wiedereinsteiger haben es aufgrund des stetig wachsenden technischen Fortschritts immer noch sehr schwer. Ältere Bewerber oder Bewerber, die zu lange an Land beschäftigt waren, haben trotz des beklagten Mantels geringe Einstellungs-chancen.

Die Werbung für Metallfacharbeiter als Quereinsteiger zum Technischen Befähigungszeugnis hat großen Erfolg. Gegenüber dem Vorjahr konnte die Differenz zwischen Nachfrage und Erfahrungseefahrtzeit deutlich verringert werden.

Ein Grund für den Rückgang an Stellen war sicherlich auch die regelmäßig alle 14 Tage erfolgte Veröffentlichung zur Verfügbarkeit auf dem Arbeitsmarkt. Diese gab überwiegend einen Mangel an Arbeitskräften an, was wahrscheinlich viele Reeder dazu veranlasst hat, Arbeitskräfte von der Heuerstelle gar nicht mehr nachzufragen. Es wird zukünftig darauf hingewiesen dass es sich hier um Verhältniszahlen handelt (fünf und mehr Bewerber zu einer Stelle) und keineswegs überhaupt keine Seeleute gemeldet sind. Die Zentrale Heuerstelle Hamburg appelliert noch einmal an die Reeder, alle Ausbildungs- und Arbeitsplätze der ZHH zu melden, unabhängig von der Besetzungsmöglichkeit. Denn nur dann hat die Arbeitsverwaltung eine verlässliche Arbeitsmarktübersicht und kann diese besondere Vermittlungseinrichtung trotz des zahlenmäßig kleinen Arbeitsmarktausschnittes auch weiterhin rechtfertigen.

Eine wichtige Aufgabe der ZHH ist neben der Vermittlung auch die Arbeitsmarktbeobachtung für das Bundesverkehrs- und das Bundesarbeitsministerium sowie auch andere Institutionen, Regierungs- und Parteiausschüsse und Behörden, um eventuell politische Maßnahmen für die Schifffahrt entweder einzuleiten oder zu unterlassen.

Die Anzahl der Ausbildungsverhältnisse und Ausbildungsplätze hat sich im Vergleich zum Vorjahr geringfügig verändert (etwa 300 Schiffsmechaniker-Auszubildende und insgesamt etwa 880 Neueinsteiger). Sie hätte von der Bewerberseite her aber größer ausfallen können. Wiederum konnten nicht alle Ausbildungswilligen untergebracht werden. Insbesondere Hauptschüler fanden kaum einen Ausbildungsplatz.

Die Fachschulen und Fachhochschulen haben wegen des großen Andrangs im Fachbereich Nautik alle einen Numerus Clausus einführen müssen. Die Wartezeiten betragen auch an den Fachschulen bis zu drei Semestern. Im Fachbereich Technik sind weiterhin ca. ein Drittel der möglichen Studienplätze nicht besetzt. Auf ein Anschreiben der Zentralen

Heuerstelle in Hamburg an ca. 60 Reedereien antworteten lediglich fünf. Trotzdem konnten dieses Jahr wieder 30 Metallfacharbeiter über die ZHH den Einstieg finden, etwa eine gleiche zusätzliche Anzahl hat es auch durch direkten Kontakt zu Reedern geschafft.

### Tarifentwicklung 2006: Maßvolle Anhebung der Heuern

Die Tarifgemeinschaft des Verbandes Deutscher Reeder hat nach einer Verhandlungsrunde am 12. Juli 2006 eine Einigung mit der ver.di - Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft über einen neuen Heuertarifvertrag erzielt. Die Einigung hatte eine Anhebung der Heuern des HTV-See 2005 ab 1. August 2006 um linear 2,6 Prozent zum Inhalt (HTV-See 2006). Die Laufzeit des neuen Heuertarifvertrages beträgt zwölf Monate. Die Auszubildenden (Schiffsmechaniker und Offiziersassistenten) im 1. Ausbildungsjahr nehmen an der linearen Heuererhöhung nicht teil. Hierdurch soll es den Reedereien erleichtert werden, zusätzlich neue Auszubildende einzustellen.

Darüber hinaus haben die Tarifvertragsparteien vereinbart, dass die Beschäftigten an Bord von Schiffen Zugang zu E-Mail-Kommunikationssystemen haben. Ausgehende und einkommende Sendungen im üblichen Umfang für die Aufrechterhaltung von Kontakten der Beschäftigten an Bord mit ihren Familien bleiben kostenfrei, umfangreichere Sendungen sind kostenpflichtig. Ausgenom-

men von dieser Regel sind Fährschiffe, die regelmäßig deutsche Häfen anlaufen, sowie Schiffe, die in deutschen Gewässern eingesetzt werden.

Die Tarifvertragsparteien einigten sich außerdem darauf, dass der Zeitplan, in welchem die Heuern von Kapitänen und Schiffsoffizieren auf Frachtschiffen bis zu 3.000 Bruttoreaumzahl (BRZ) bzw. bis zu 1.600 BRZ an diejenigen auf Schiffen über 3.000 BRZ anzupassen sind, über das Jahr 2012 auf unbestimmte Dauer verlängert wird. Stattdessen soll in jeder neuen Heuertarifrunde über neue Anpassungsschritte jeweils gesondert entschieden werden.

Der Manteltarifvertrag für die deutsche Seeschifffahrt stand nicht zur Disposition. Er gilt unverändert fort, nachdem im Jahre 2005 im Zusammenhang mit dem Änderungsgesetz zum Seemannsgesetz redaktionelle Anpassungen an die neue Rechtslage vereinbart worden waren.

### Internationale Arbeitsorganisation: Deutschland ratifiziert vier Seeschifffahrtsübereinkommen

In den Jahren 2002 und 2005 war das Seemannsgesetz hinsichtlich der Arbeitszeiten und Ruhezeiten der Seeleute an Bord, hinsichtlich des bezahlten Jahresurlaubs der Seeleute und hinsichtlich der Heimschaffung der Seeleute an die Bestimmungen entsprechender Seeschifffahrtsübereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) angepasst worden. Dies war im Hinblick darauf geschehen, dass Deutschland in die Lage versetzt wird, die Ratifizierung dieser Übereinkommen vornehmen zu können.

Mit Gesetzen vom 22. Mai 2006 und vom 14. Juli 2006 sind nunmehr die folgenden ILO-Übereinkommen für Deutschland verbindlich geworden:

- Übereinkommen Nr. 146 vom 29. Oktober 1976 über den bezahlten Jahresurlaub der Seeleute. Dieses Abkommen zielt darauf ab, für alle Seeschiffe, die im Gebiet des ratifizierenden Mitgliedsstaates eingetragen sind und gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet werden, einen verbindlichen Mindeststandard im Bereich des bezahlten Jahresurlaubs der Seeleute zu gewährleisten (30 Kalendertage außer Feiertage).

- Übereinkommen Nr. 166 vom 9. Oktober 1987 über die Heimschaffung der Seeleute (Neufassung). Zweck dieses Übereinkommens ist es, für alle Seeschiffe, die im Gebiet des ratifizierenden Mitgliedsstaates eingetragen sind und gewöhnlich in der gewerblichen Seeschifffahrt verwendet wer-

den, einen verbindlichen Mindeststandard im Bereich der Heimschaffung der Seeleute zu gewährleisten. Infolge erheblicher Fortschritte in der Praxis der Heimschaffung und in Anbetracht der weit verbreiteten Zunahme der Beschäftigung ausländischer Seeleute genügte das ursprüngliche diesbezügliche Übereinkommen Nr. 23 der Internationalen Arbeitsorganisation, das Deutschland 1930 ratifiziert hatte, den Mindeststandardbedingungen nicht mehr.

- Übereinkommen Nr. 180 vom 22. Oktober 1996 über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe. Vorrangiger Zweck dieses Übereinkommens ist die Erhöhung der Sicherheit in der Seeschifffahrt durch die Einhaltung von Höchstarbeitszeiten und Gewährung von Mindestruhezeiten sowie die Einhaltung einer Mindestbesatzungsstärke.

- Protokoll von 1996 zum Übereinkommen Nr. 147 über die Handelsschifffahrt (Mindestnormen), 1976, vom 22. Oktober 1996. Letzteres verpflichtet

die Vertragsstaaten zum Erlass nationaler Regelungen über Sicherheitsnormen, Maßnahmen der Sozialen Sicherheit und von Mindestbeschäftigungs- und Aufenthaltsbedingungen der Seeleute an Bord. Mit dem Protokoll von 1996 wurde der Anhang des Übereinkommens Nr. 147 um weitere, von den Vertragsstaaten zu ratifizierende ILO-Übereinkommen ergänzt, unter anderem um das zuvor genannte Übereinkommen Nr. 180 über die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe, welches für Deutschland nunmehr ebenfalls verbindlich geworden ist.

Die genannten ILO-Übereinkommen sind vollinhaltlich in das im Februar 2006 verabschiedete neue ILO-Seearbeitsübereinkommen, 2006, übernommen worden. Mit den jetzt erfolgten Ratifizierungen, die eigentlich schon vor der Seeschifffahrtstagung abgeschlossen sein sollten, werden die Arbeiten für die geplante Ratifizierung des neuen Seearbeitsübereinkommens erleichtert, da insoweit Anpassungen im deutschen Recht nicht mehr erforderlich sein werden.

## Internationale Arbeitsorganisation: Neue Mindestheuern

Die seit dem 1. Januar 2005 bestehende Mindestgrundheuer für einen Vollmatrosen (Able Body Seaman - A.B.) der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) von USD 500 wird auf Grund einer Beschlussfassung der Arbeitsgruppe des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses der ILO vom 24. Februar 2006 mit Wirkung vom 1. Januar 2007 auf USD 515 angehoben. Mit Wirkung vom 1. Januar 2008 und vom 31. Dezember 2008 erfolgen weitere stufenweise Anhebungen auf USD 530 und auf USD 545. Zu der Grundheuer tritt nach einer gemeinsamen Interpretation der Arbeitsgruppe des Paritätischen Seeschifffahrtsausschusses noch ein Betrag von USD 389 als Vergütung für anteiligen Urlaubsanspruch, garantierte Überstunden und Ausgleich für öffentliche Feiertage jeweils für einen Monat. Daraus ergibt sich ein Gesamtheueranspruch für einen Vollmatrosen nach ILO-Recht von USD 904 monatlich ab 1. Januar 2007. Die entsprechenden Beträge für die nachfolgenden Stufen lauten hinsichtlich der Zulagen USD 401 ab

1. Januar 2008 und USD 413 ab 31. Dezember 2008 sowie hinsichtlich der Gesamtheuer USD 931 ab 1. Januar 2008 und USD 958 ab 31. Dezember 2008. Daraus resultiert eine Anhebung der Heuern um drei Prozent jährlich für den vereinbarten dreijährigen Zeitraum.

Der Anpassungsmechanismus der ILO-Mindestheuer basiert auf der ILO-Empfehlung Nr. 187 betreffend die Heuern und die Arbeitszeit der Seeleute und die Besatzungsstärke der Schiffe. Die Anwendung der Empfehlung Nr. 187 ist nicht zwingend, es sei denn, der Mitgliedsstaat schreibt dies durch seine eigene Gesetzgebung vor. Gleichwohl wird die ILO-Mindestheuer bei vielen Tarifverhandlungen weltweit als Grundlage benutzt.

Die nächste Neufestsetzung der Mindestheuern soll im Jahre 2008 erfolgen.

## Internationale Arbeitsorganisation: Neues Seearbeitsübereinkommen

Am 23. Februar 2006 ist am Ende der dreiwöchigen Seeschifffahrtskonferenz der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) in Genf das neue Seearbeitsübereinkommen, 2006 angenommen worden. Dies bedeutete zugleich den Abschluss mehr als fünf Jahre währendender intensiver Vorarbeiten. Im Jahre 2001 hatten sich die internationalen Sozialpartner der Seeschifffahrt, die International Shipping Federation und die International Transport Workers' Federation, im „Geneva Accord“ darauf verständigt, gemeinsam mit den Regierungen der Mitgliedstaaten der ILO eine neue weltweite Seearbeitskonvention auszuarbeiten und auf den Weg zu bringen.

In dem sogenannten „Super-Übereinkommen“ werden 67 bestehende maritime ILO-Übereinkommen und -Empfehlungen in einer einzigen Vereinbarung zusammengefasst und zugleich aktualisiert. Das neue Abkommen enthält umfassende Regelungen über das Arbeitsleben an Bord, wie z. B. Beschäftigungsverträge für Seeleute mit Normen über Heuern, Arbeits- und Ruhezeiten, Urlaub und Heim-schaffung sowie über Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen, Verpflegung einschließlich Bedienung, medizinische Versorgung, Reederfürsorge und soziale Sicherung. Mit der Konvention wird das wichtige ILO-Übereinkommen Nr. 147 über Mindestnormen auf Handelsschiffen, 1976, fortentwickelt. Sie ersetzt zugleich zahlreiche weitere ILO-Seearbeitsnormen aus achteinhalb Jahrzehnten des Bestehens der ILO, die häufig nicht die erwünschte internationale Durchsetzung erzielen konnten.

Angesichts der Zustimmung quasi aller Regierungen-, Reeder- und Seeleutevertreter bei der Schlussabstimmung zu dem Ergebnis ist davon auszugehen, dass das neue Übereinkommen die erforderlichen Ratifizierungen durch 30 Mitgliedstaaten mit zusammen mindestens einem Drittel der Welthandelstonnage relativ bald erreichen wird. Lediglich zwei von 106 Regierungen hatten sich aus Gründen, die mit dem materiellen Inhalt des Vertragswerks nichts zu tun haben, der Stimme enthalten.

Sobald das Übereinkommen in Kraft tritt, wird es Wirkungen auch gegenüber Staaten entwickeln, die es nicht ratifiziert haben. Dies geschieht mittels Kontrollen durch Hafenstaaten, die es ratifiziert haben, gegenüber allen Schiffen unabhängig von der Flagge, die sie führen, und unabhängig davon, ob der Flaggenstaat selbst durch das Übereinkommen gebunden ist.

Auf Grundlage des Übereinkommens erstellte Zeugnisse ermöglichen ein vereinfachtes Überprüfungsverfahren in fremden Häfen. Ohne diese Konformitätszeugnisse muss mit Inspektionen durch Hafenstaatkontrolleure einschließlich Nachbesserung bei festgestellten erheblichen Mängeln vor der Weiterfahrt gerechnet werden. Die deutschen Reeder haben daher ein Interesse daran, dass das Übereinkommen von Deutschland zügig ratifiziert und umgesetzt wird, damit ein reibungsloser Einsatz ihrer Schiffe in fremden Häfen gesichert bleibt.

Hierzu ist es erforderlich, dem Übereinkommen entgegenstehende nationale Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen an das Seearbeitsübereinkommen, 2006 anzupassen und über bestehende nationale gesetzliche Regelungen hinausgehende Anforderungen des Übereinkommens zu übernehmen.

Wegen des erheblichen Umfangs des Übereinkommens und des daraus resultierenden Änderungsbedarfs ist auf vorläufiger Basis beschlossen worden, die Bestimmungen des Seemannsgesetzes und der dieses Gesetz ergänzenden Verordnungen nicht lediglich stückweise anzupassen. Vielmehr soll die Ratifikation zum Anlass genommen werden, ein neues nationales „Seearbeitsgesetz“ mit einer ergänzenden „Seearbeitsverordnung“ zu schaffen und sich hierbei an den Aufbau und die Struktur des ILO-Seearbeitsübereinkommens anzulehnen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bestehendes günstigeres innerstaatliches Recht für Seeleute gemäß Artikel 19 Absatz 8 der Verfassung der ILO nicht abgesenkt werden darf, sondern beizubehalten ist. Ferner, dass das neue Gesetz so abzufassen ist, dass es sich als Grundlage für internationale Hafenstaatkontrollen eignet, die künftig auf völkerrechtlicher Basis weltweit durchgeführt werden. Zugleich sollte der übrige Inhalt des Seemannsgesetzes von 1957 zwischenzeitlichen Entwicklungen angepasst werden. Überholte Vorschriften sollten aufgehoben werden.

Die Europäische Kommission hat die EU-Mitgliedstaaten in einer Mitteilung aufgefordert, das Seearbeitsübereinkommen zügig zu ratifizieren. Darüber hinaus hat die EU-Kommission die Sozialpartner des Seeschifffahrtssektors darum ersucht, mitzuteilen, ob im Wege einer „Sozialdialogvereinbarung“ die einschlägigen europäischen Rechtsvorschriften nach Artikel 139 des EU-Vertrages an das Seearbeitsübereinkommen angepasst werden sollen. Am 28. September 2006 haben die europäischen Verbände der Reeder und der Seeleute, die European Community Shipowners'

Associations und die European Transport Workers' Federation, ihre politische Bereitschaft erklärt, in Verhandlungen hierüber einzutreten. Diese Verhandlungen sollen die Ratifikationen durch Mitgliedstaaten jedoch nicht verzögern.

Die Bundesregierung hat zwischenzeitlich bekundet, dass Deutschland beabsichtigt, das Überein-

kommen zu ratifizieren und mit den hierzu erforderlichen Arbeiten zügig zu beginnen. Ziel ist es, dass die Gesetzgebungsarbeiten bis Ende des Jahres 2007 abgeschlossen sind. So könnte erreicht werden, dass die Ratifizierung nach Ablauf von zwölf Monaten mit dem 31. Dezember 2008 wirksam wird.

### Seesozialversicherung: Umfassende Neuordnungen stehen bevor

Nachdem bereits der Rentenversicherungsträger der Seeschifffahrt, die Seekasse, Anfang letzten Jahres mit den Kassen der Knappschaft und der Bahn zur Deutschen Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See fusioniert worden ist, steht nun eine weitere Fusionswelle für die Berufsgenossenschaften bevor, die noch weitreichende Veränderungen in der Organisation der Seesozialversicherung bewirken kann. Die Schifffahrt bezweifelt nach erheblichen Rationalisierungsanstrengungen im Seehaus in den letzten Jahren den Nutzen einer Fusion der See-Berufsgenossenschaft mit einer anderen Berufsgenossenschaft. Die Bundesregierung hat jedoch in einem Eckpunktepapier im Sommer

deutlich gemacht, dass sie die Zahl der Berufsgenossenschaften auf nur noch etwa sechs verringern will. Die Berufsgenossenschaften sind deshalb gezwungen, noch in diesem Jahr über Fusionen auf freiwilliger Basis zu entscheiden, andernfalls will die Bundesregierung eine Entscheidung des Gesetzgebers herbeiführen. Die Veränderungen bedrohen die Einheit des Seehauses, zumal im Rahmen der Gesundheitsreform auch noch Fusionen der Krankenversicherungen anstehen. Deshalb müssen Lösungen gefunden werden, die in der Seesozialversicherung die bewährte Bearbeitung und Leistung aus einer Hand bewahrt.

### Ausbildung: Der Erfolg von 2005 wurde noch übertroffen

Im Jahr 2006 hat sich erfreulicherweise die Entwicklung der erfolgreichen Vorjahre (Zahlen im Klammern) bei den Neueinsteigern in Seefahrerberufe fortgesetzt. Mit Stand vom 10. Oktober 2006 sind 274 (280) Ausbildungsverträge über eine Ausbildung zum Schiffsmechaniker durch die Ausbildungsstelle Seeschifffahrt (BBS) eingetragen, und 97 (68) Offiziersassistenten wurde eine Anmusterungsbescheinigung durch die BBS ausgestellt. Besonders die auf hohem Niveau stabilisierte Zahl der Ausbildungsverträge zum Schiffsmechaniker zeigt die fortbestehende Akzeptanz der seemännischen Ausbildung. Das Bordpraktikum zur Fortbildung zum Schiffsmechaniker absolvierten unter der Trägerschaft des Seemännischen Berufsförderungswerkes (SBW) im Geschäftsjahr hingegen nur 8 (56) 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 zurückzuführen. Ebenfalls unter der Trägerschaft des SBW absolvierten bisher 44 (18) Zeitsoldaten der Marine ihr Praktikum als Vorstufe auf dem Weg zu einem zivilen Befähigungszeugnis. Die Fachhochschulen meldeten 278 (297) Praxissemesterstudenten, die ihr nautisches Studium mit integrierten Praxissemestern begannen, sowie 36 (10) Praxissemesterstudenten, die diesen Weg für das Studium der Schiffsbetriebstechnik wählten. Die Fachschule Cuxhaven hat die Höchstzahl von 47 (26) Schülern in 2006 auf den Weg zum Schiffsbetriebstechnischen Assistenten gebracht. Erneut sind Metall- und Elektrofacharbeiter in der Zählung enthalten, die eine Fahrtzeit von zwölf Monaten im Maschinendienst absolvieren, um ein technisches Befähigungszeugnis zu erwerben. 69 (29) dieser

„Metaller“ konnten ihr einjähriges Praktikum beginnen. Die Fahrtzeit von 12 Monaten ist der schnellste Weg, einen qualifizierten technischen Schiffsoffizier zu erhalten.

Per 10. Oktober 2006 haben damit in diesem Jahr 853 junge Leute erstmalig ihren Weg zu einer Karriere in der Seeschifffahrt begonnen, eine nochmalige Steigerung gegenüber dem bereits herausragenden Ausbildungseinstiegsjahr 2005 mit 784 Berufsanfängern.

Die Anzahlen der Praxissemesterstudenten werden sich erwartungsgemäß nicht mehr wesentlich ändern, da das Semester bereits 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.

### Gleichbehandlungsgesetz: Mehr Bürokratie und Rechtsunsicherheit

Am 18. August 2006 ist das Allgemeine Gleichbehandlungsgesetz (AGG) in Kraft getreten. Dieses Gesetz löst das Beschäftigungsschutzgesetz von 1994 und die gleichbehandlungsrechtlichen Arbeitsrechtsvorschriften der §§ 611a, 611b und 612 Abs. 3 des Bürgerlichen Gesetzbuches ab. Mit dem AGG hat Deutschland vier europäische Richtlinien umgesetzt: über die Anwendung des Gleichbehandlungsgrundsatzes ohne Unterschied der Rasse oder ethnischer Herkunft aus dem Jahre 2000, über die Verwirklichung der Gleichbehandlung in Beschäftigung und Beruf ebenfalls aus dem Jahre 2000, über die Verwirklichung des Zugangs zur Beschäftigung, zur Berufsbildung und zum beruflichen Aufstieg sowie in Bezug auf die Arbeitsbedingungen aus dem Jahre 2002 und über die Verwirklichung des Grundsatzes der Gleichbehandlung von Männern und Frauen bei Zugang zu und bei der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen aus dem Jahre 2004. Die Form der Übernahme, ob

durch Einarbeitung der entsprechenden Anforderungen der jeweiligen Richtlinien in bereits bestehende gesetzliche Regelungen, oder durch ein separates Gesetz, war politisch bis zuletzt umstritten. Von Arbeitgeberseite war die erste Variante die vorzuziehende. Der Bundestag hat sich dann jedoch mit der zweiten Variante, einem besonderen Gesetz, durchgesetzt.

Das AGG wirft viele neue Rechtsfragen auf. Es wird über Jahre Rechtsunsicherheiten nicht nur im Individualarbeitsrecht, sondern auch im kollektiven Arbeitsrecht nach sich ziehen. Die Arbeitgeberseite wird weiter auf Korrekturen hinwirken, insbesondere auf solche, die sich aus der derzeit nicht absehbaren Entwicklung der Rechtsprechung ergeben werden. Auch eine Revision der in weiten Teilen nicht notwendigen und überregulierten europäischen Richtlinien bleibt notwendig.

### Schiffsbesetzungsverordnung

Die Schiffsbesetzungsverordnung vom 26. August 1998 wurde aufgrund eines Urteils des Europäischen Gerichtshofes (EUGH) aus dem Jahre 2003 geändert. Schiffe unter deutscher Flagge können ab Dezember 2006 außer mit deutschen Kapitänen auch mit Kapitänen aus anderen EU-Mitgliedstaaten besetzt werden, die jedoch neben intensiveren Kenntnissen deutschen Schifffahrtsrechts als für Offiziere vorgeschrieben ausreichende Kenntnisse der deutschen Sprache haben sollen. Da der Arbeitsmarkt für Kapitäne leergefegt ist, ist die Be-

setzung der Schiffe mit Folgen für den Bestand der deutschen Handelsflotte unter deutscher Flagge problematisch. Damit der Flottenbestand weiter wachsen kann und die Ausbildung von Nachwuchs erfreulich zugenommen hat, kann das Dilemma auf der fünften Nationalen Maritimen Konferenz politisch gelöst werden. In Betracht kommt eine vorübergehende Suspendierung des Spracherfordernisses und die Zulassung der englischen Sprache.

## Abkürzungsverzeichnis

BBS	Berufsbildungsstelle Seeschifffahrt
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BRZ	Bruttonraumzahl
EG	Europäische Gemeinschaften
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
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
SECA	Sulphur Emission Controlled Area - Schwefelemissions-Kontrollgebiet
SOLAS	International Convention on Safety of Life at Sea - Internationales Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See
SPC	Short Sea Shipping Promotion Center
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

