

Jahresbericht 2007



08



26



38



52



60





32



46



66

Vorwort von Dr. Hans-Heinrich Nöll	06
... GLOBALES UMFELD	08
Weltkonjunktur <i>Aufschwung fortgesetzt</i>	10
Schiffahrtsmärkte <i>Transportbedarf bleibt hoch</i>	12
Weltschiffbau <i>Auftragsbestand auf Rekordhoch</i>	20
Welthandelsflotte <i>Weiterhin starkes Wachstum</i>	24
... INTERNATIONALE SCHIFFFAHRT & HANDEL	26
Uncitral <i>Übereinkommen zum Seefrachtrecht</i>	28
WTO <i>Doha Runde kommt nicht voran</i>	30
Internationale Organisationen <i>Neuerungen</i>	30
Internationale Beziehungen <i>Verbesserungen</i>	31
Verladerebeziehungen <i>Zusammenarbeit</i>	31
... SCHIFFFAHRTSENTWICKLUNG EUROPA	32
EU Schiffahrtsabkommen <i>Fokus Schwellenländer</i>	34
EU Wettbewerbspolitik <i>Neue Leitlinien</i>	34
EU Meerespolitik <i>Das „Blaubuch“ kommt</i>	35
EU Schiffssicherheitspaket <i>Langsamer Fortschritt</i>	35
EU Hafenspolitik <i>Zukunft offen</i>	36
... SCHIFFFAHRTSENTWICKLUNG DEUTSCHLAND	38
Schiffahrtspolitik <i>Standort auf geradem Kurs</i>	40
Versicherungsvertragsrecht <i>Ausnahme Schifffahrt</i>	40
Tonnageentwicklung <i>Handelsflotte auf Rekordniveau</i>	42
... SICHERHEIT & TECHNIK	46
Gefahrenabwehr <i>US-Containerkontrolle</i>	48
Bewaffnete Überfälle <i>Seltener und problematischer</i>	50
... HÄFEN, TRANSPORT & SEEWEGE	52
ShortSea-Shipping <i>Umweltfreundliche Verlagerung</i>	54
Hinterlandanbindungen <i>Ausbau dringend</i>	56
Panamakanal <i>Ausbau hat begonnen</i>	56
Fehmarnbelt-Brücke <i>Dänemark zahlt</i>	56
LotSEN <i>Hoher Nachwuchsbedarf</i>	58
... UMWELT	60
Luftemissionen <i>Weitere Reduzierung</i>	62
Landstrom <i>Viele ungeklärte Fragen</i>	63
Ballastwasser <i>Typenzulassungen fehlen</i>	64
Wrackbeseitigung <i>IMO schließt Lücke</i>	65
... PERSONAL & AUSBILDUNG	66
Berufsaufklärung <i>Botschafter der Seeschifffahrt</i>	68
Ausbildung <i>Hohe Priorität</i>	70
Bordpersonal <i>Schiffs-offiziere gefragt</i>	72
Heuertarifvertrag <i>HTV See 2007 in Kraft</i>	73
Berufsbildungspolitik <i>Neue Ausbildungswege</i>	74
See-Sozialversicherung <i>Veränderungen beschlossen</i>	75
... DOKUMENTATION	76
Präsidium/Geschäftsführung	76
Verwaltungsrat	78
Impressum	79

Robustes Wachstum



Weltwirtschaft und Welthandelsflotte wachsen im Berichtsjahr weiterhin stark. Zeitchartermärkte und Frachtraten haben sich 2007 erholt. Der Trend in der Schifffahrtsbranche ist ungebrochen positiv.

Die Welthandelsflotte wächst 2007 mit ca. 7%. Wie in den vergangenen Jahren ist nur eine geringe Anzahl älterer Schiffe abgewrackt worden. Die deutsche Handelsflotte ist 2007 mit rund 21% wiederum überdurchschnittlich gewachsen. Sie hat sich in den letzten fünf Jahren mehr als verdoppelt. Die weltweiten Bestellungen befinden sich erneut auf einem Rekordhoch. Der Auftragsbestand für Bulkschiffe liegt bei mehr als einem Drittel und für Containerschiffe sogar bei knapp zwei Dritteln der vorhandenen Transportkapazitäten. Deutsche Reeder haben daran nach griechischen und japanischen Reedern einen Anteil von 11%, bei Containerschiffen von rund 35%. Darunter befindet sich eine große Zahl von Schiffen mit mehr als 12.000 TEU Kapazität, die den ab 2014 erweiterten Panamakanal passieren können.

Bei leichter Abschwächung gegenüber dem Vorjahr ist die Weltwirtschaft 2007 um knapp 5% gewachsen, der Welthandel um 7%. Der Welthandel wächst damit wie in den vergangenen Jahren stärker als die Weltwirtschaft, weil die Strukturveränderungen in vielen Volkswirtschaften andauern. China und Indien sind auch in 2007 treibende Kräfte. Bei dem für die deutsche Seeschifffahrt besonders bedeutenden Containerverkehr lag das Wachstum mit

gut 10% leicht unter dem des Vorjahres. Die günstige Entwicklung in 2007 wurde belastet durch teilweise erhebliche Steigerungen der Schiffsbetriebskosten, insbesondere für Personal, Bunker und Ersatzteile. Die Engpässe sind vor allem Folge der massiv gestiegenen Nachfrage.

In der Linienschifffahrt ist ein positiver Trend bei den Frachtraten zu erkennen, vor allem in den Verkehren von Asien nach Europa und Nordamerika. In den Asienverkehren bleibt die Unpaarigkeit ein noch zunehmendes Problem.

Die Zeitchartermärkte haben sich nach der Abschwächung in der zweiten Jahreshälfte des letzten Jahres 2007 wieder erholt, wenn auch unterschiedlich in den verschiedenen Größenklassen. Die Laufzeiten der Charterverträge sind wieder länger geworden. Engpässe in den Häfen und Hinterlandverkehren sind für den höheren Bedarf an Chartertonnage mit ursächlich.

Die Fracht- und Charterraten in der Bulkschifffahrt sind in Folge der riesigen Nachfrage nach Massenguttransporten vor allem aus Asien auf einem Rekordstand.

Die Prognose für 2008 ist positiv trotz des auch in 2007 gestiegenen Auftragsbestands. Für die Weltwirtschaft wird wieder ein Wachstum von knapp 5% erwartet. Der Welthandel wird voraussichtlich leicht stärker als in 2007 um über 7% steigen. Im Containerverkehr wird mit einem Zuwachs von etwas mehr als 10% gerechnet.



Hans-Heinrich Nöll
Hauptgeschäftsführer

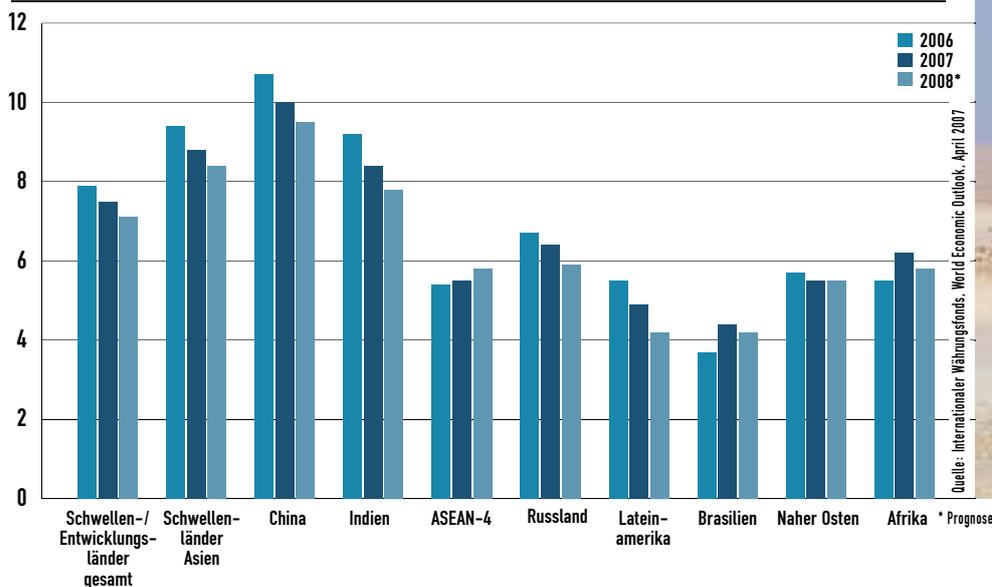




Seeschifffahrt im globalen Umfeld

- 10 Weltkonjunktur
- 12 Schiffahrtsmärkte
- 20 Weltschiffbau
- 24 Welthandelsflotte

BRUTTOINLANDSPRODUKT Schwellen- und Entwicklungsländer



Schiffahrtsmärkte: Transportbedarf bleibt hoch

Die Containertransporte sind erneut stärker gewachsen als das Weltwirtschaftswachstum

Der anhaltend starke Welthandel wird auch 2007 dazu führen, dass der Transportbedarf im Seeverkehr – vor allem in den Schwellenländern auf hohem Niveau bleibt. Treibende Kraft ist die Globalisierung, von der insbesondere die Containerschiffahrt profitiert. Daher erwarten Experten, dass das Wachstum der Containertransporte erneut das Weltwirtschaftswachstum übersteigt. Nach den derzeitigen Einschätzungen des Marktforschungsunternehmens Global Insight wird sich das weltweite Containertransportvolumen im Jahr 2007 um 8,9 Prozent erhöhen (2006: + 9,6 Prozent), während das Analysehaus Clarkson Research sogar eine Expansion von 11,3 Prozent erwartet. Für das Jahr 2008 wird von Global Insight eine Wachstumsrate des weltweiten Transportvolumens in Höhe von 8,4 Prozent errechnet, wobei die Containermengen auf den Hauptverkehrsstrecken weiterhin zweistellig zulegen werden.

Eine positive Trendwende zeichnet sich voraussichtlich bei der Frachtratenentwicklung ab. Die Talsohle scheint überschritten und erste Ratenerhöhungen greifen vor allem auf den Verkehren von Asien nach Europa im Fahrtgebiet Fernost, das vom anhaltenden Wirtschaftsaufschwung Asiens und den damit verbundenen hohen Exporten profitiert. Die Aussichten bleiben auch für das Jahr 2008 optimistisch, so dass aufgrund des hohen Mengenwachstums

erfolgreiche Ratenerhöhungen im Intra-Asien – und Transpazifikverkehr erwartet werden. Auf der anderen Seite erweisen sich steigende Unpaarigkeiten in bestimmten Fahrtgebieten für die deutschen Linienreedereien als problematisch und belasten neben den hohen Bunkerpreisen und steigenden Charratzen das Ergebnis.

Zudem haben die Schiffsbetriebskosten in diesem Jahr erneut im Bereich um 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr zugelegt. Kostenpositionen wie Schmieröle, Ersatzteile und Personalkosten sowie Dock- und Reparaturkosten sind erheblich angewachsen. Durch den hohen Auslastungsgrad in der Zuliefererindustrie ziehen die Preise stetig an und Lieferschwierigkeiten im Ersatzteilbereich nehmen zu. Besonders belastend trifft die deutschen Reeder die Kostenexplosion im Personalbereich, die den größten Anteil der Schiffsbetriebskosten bilden. Hier verschärft sich der Engpass an qualifiziertem Bordpersonal und führt in der Folge zu erheblichen Kostensteigerungen bei nahezu allen Dienstgraden und Nationalitäten. In Nischenmärkten wie Gas- und Produktentanker ergaben sich Heuererhöhungen von bis zu 20 Prozent. Durch die hohe Anzahl an Neubauten ist für die kommenden Jahre mit zusätzlichen Belastungen im Heuerbereich zu rechnen. Aber auch beim Landpersonal wurde ein hoher Gehaltsanstieg verzeichnet.



SUEZ-KANAL Im Europa-Asien Verkehr bald 20 Mio TEU

Linien-schiffahrt: Ost-West-Verkehre
Transpazifik: Nordamerika – Asien

Der größte Markt im Ost-West-Verkehr ist der Transpazifik, der ein Aufkommen von knapp 22 Mio. TEU laut Hochrechnungen von Global Insight (veröffentlicht in CI, Juli) im Jahr 2007 verzeichnen wird. Für das Containertransportvolumen zwischen Nordamerika und Asien werden für beide Richtungen zweistellige Wachstumsraten prognostiziert. Da der ladungsstarke Handel von Asien nach Amerika schneller wächst als der Handel in der Gegenrichtung, wird sich die Unpaarigkeit weiter verschärfen. Insgesamt werden hier steigende Raten erwartet, vor allem in der volumenreicheren Fahrtrichtung.

Europa – Fernost / Asien

Der volumenmäßig zweitgrößte Markt ist der Containerverkehr zwischen Ostasien und Europa und wird nach Schätzungen von Global Insight 2007 auf über 20 Mio. transportierte Containereinheiten anwachsen. Hier werden die Mengen westgehender Ladung zweistellige Wachstumsraten verzeichnen. Da das Ladungsaufkommen in der Gegenrichtung langsamer wächst, führt dieses zu einem erneuten Anstieg der Imbalance. Das Ratenniveau wird sich vor allem von Asien nach Europa durch weitere Ratenerhöhungen positiv entwickeln.

Transatlantik: Europa – Nordamerika

Der Transatlantikverkehr wird 2007 voraussichtlich eine moderate Wachstumsrate erzielen. Durch ein höheres Wachstum in ostgehender und damit volumenschwächerer Richtung wird sich die Unpaarigkeit der Ladungsströme insgesamt reduzieren. Obwohl eine Ratenerhöhung erwartet wird, liegt das derzeitige Niveau aufgrund des anhaltend starken Wettbewerbs insgesamt auf nicht befriedigender Höhe.

Nord-Süd-Verkehre
Europa – Südamerika Ostküste

Das Fahrtgebiet Südamerika Ostküste ist im Verkehr von Europa südgehend weiterhin durch den Markteintritt neuer Teilnehmer von erheblicher Überkapazität geprägt. Dies wirkt sich belastend auf die Schiffsauslastung aus. Während die Exporte aus Europa nach Südamerika Zuwachsraten von 8 – 10 Prozent aufweisen, legen die Importe aus der Region Südamerika – Ostküste schwach im einstelligen Bereich zu. Gebremst wird das Wachstum vom erstarkenden Real gegenüber dem US-Dollar, der im Juli einen Höchststand von 1,84 BRL/USD erreichte. Unverändert zeigen sich die Probleme der nur zögerlich und nicht ausreichend ausgebauten Hafeninfrastruktur in Brasilien, die zu Verspätungen, Hafenauslassungen sowie damit verbundenen Ladungsverlusten und zusätzlichen operationellen Kosten führen.

Europa – Karibik/ Südamerika Westküste

Die allgemeine wirtschaftliche Lage der Staaten an der Westküste Südamerikas hat sich wie bereits in 2006 auch in 2007 weiterhin positiv entwickelt. Unterstrichen wird diese Entwicklung von der prognostizierten Steigerung des BIP für Chile (5,2 Prozent), Ecuador (2,7 Prozent), Kolumbien (5,5 Prozent) und Peru (6,0 Prozent). Hierdurch profitieren alle vier Länder von stabilen Preisen und Märkten, was zu einem leichten Anstieg der Importe aus Europa führt. Nordgehend sind vor allem erhöhte Weinverschiffungen zu verzeichnen.

Nordamerika – Australien/Neuseeland

Für 2007 werden die Verladungen in dem Verkehr von der US-Ostküste und Westküste nach Australien/Neuseeland, anders als in den Verkehren zwischen Asien und Australien/Neuseeland, trotz des feste- →

→ ren Australischen und Neuseeländischen Dollars wie im Vorjahr kaum zunehmen. Von Australien/ Neuseeland steigen die Weinexporte an, so dass bei der Trockenladung mit einem Marktwachstum von sechs Prozent gerechnet wird. Holz- und Papierverschiffungen sind dagegen aufgrund der starken heimischen Währung rückläufig. Als Ergebnis erwarten Experten eine Stagnation des Transportvolumens zur nordamerikanischen Westküste auf Vorjahrsniveau. Der Export von neuseeländischen Äpfeln ist so stabil wie im Vorjahr.

US-Ostküste/Golf/Mexiko – Südamerika Ostküste

Ähnlich wie der Verkehr zwischen Europa und Südamerika ist auch das Fahrtgebiet im Interamerika-Verkehr unpaarig, das heißt mit einem weitaus größeren nordgehenden als südgehenden Volumen. Während allerdings der südgehende Markt ein Wachstum von ca. fünf Prozent aufweist, schrumpft der nordgehende das zweite Jahr in Folge um ca. sieben Prozent. Nordgehend wird der Ladungsrückgang von Brasilien vor allem durch den starken Real gebremst. Insbesondere die Verladungen von Halbfabrikaten, Kaffee, Früchten, Lederwaren und Tabak nach Nordamerika sind rückläufig. Die Volkswirtschaften Venezuelas und Kolumbiens sollen in diesem Jahr um ca. 6,2 bzw. 5,5 Prozent wachsen, was zu zweistellig steigenden Importvolumina aus Brasilien führt. Hauptrisiken in diesem Fahrtgebiet liegen in der unzureichenden Infrastruktur in brasilianischen Häfen und der weiteren Aufwertung des Reals, die die Konkurrenzfähigkeit der Produkte aus Brasilien weiter herabsetzen würde. Die größte Volkswirtschaft Südamerikas hat bereits Marktanteile bei Textilien und Schuhen sowie bei Produkten der Autoindustrie an China verloren.

US Ostküste – Südamerika Westküste

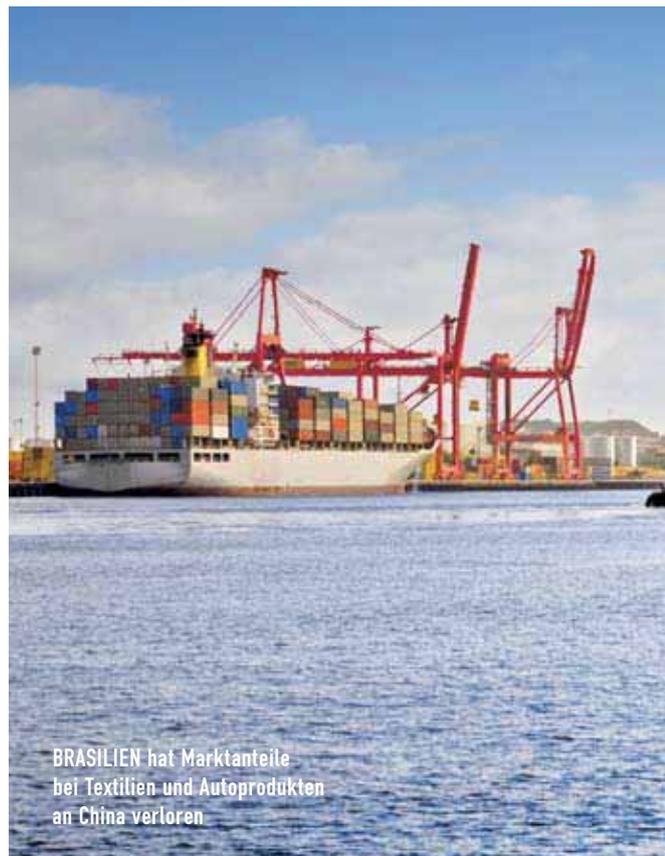
Das südgehende Transportvolumen steigert sich leicht gegenüber dem Vorjahr, da sich die Wirtschaft in den südamerikanischen Ländern positiv entwickelt. In der Gegenrichtung nahmen die Verschiffungen von Schnittholz wegen der Immobilienkrise und der rückläufigen Neubauaktivität seit Jahresbeginn ab.

Asien – Südamerika Westküste

Das erste Halbjahr 2007 ist für den Markt von Asien zur Westküste Südamerikas aufgrund der Aufwertung der chinesischen Währung sowie Veränderungen im Konsumverhalten etwas schwächer als erwartet ausgefallen. Im Gesamtjahr soll der Markt aber immer noch um etwa sechs bis acht Prozent wachsen. Nordgehend wird für das Jahr 2007 trotz rückläufiger Nachfrage nach Fischmehl und Früchten ein Wachstum von zehn Prozent prognostiziert.

Asien – Südafrika / Südamerika Ostküste

Das südgehende Marktwachstum befindet sich mit 15 Prozent auf hohem Niveau, bleibt allerdings hinter dem des Vorjahres zurück. Getragen wird diese Entwicklung von der fortschreitenden Wachstumsdynamik Chinas, einem starken Real sowie den positiven



BRASILIEN hat Marktanteile bei Textilien und Autoprodukten an China verloren

Konjunkturdaten für Brasilien und Argentinien. In der Gegenrichtung wird ein stabiles, mit sieben Prozent leicht unter 2006 liegendes Marktwachstum erwartet. Dies setzt sich aus einem ca. fünfprozentigen Zuwachs im Trockenmarkt aufgrund gestiegener Zuckerverschiffungen sowie einer ca. elfprozentigen Zunahme im Reefermarkt zusammen. Das durch die Geflügelgrippe eingebrochene Reefervolumen erholte sich ab Mitte 2006 und ist bereits im Berichtsjahr angestiegen. Hinzu kommt ein Anstieg der Nachfrage nach Fruchtsaft für China/Hongkong.

Asien – Australien / Neuseeland

In diesem Fahrtgebiet wird für die Exporte aus China, Hongkong, Taiwan und den Philippinen nach Australien und Neuseeland ein deutliches Wachstum erwartet. Nordgehend hat die anhaltende Dürreperiode für einen Rückgang des Transportvolumens gesorgt. Holz – und Papierverschiffungen aus Neuseeland haben sich aufgrund einer starken Nachfrage der asiatischen Länder erhöht. Experten rechnen ebenso für die Verschiffungen von Milchprodukten aufgrund der hohen Preise für Magermilchpulver mit einer Zunahme. Allerdings belastet der im Vergleich zum USD feste NZD den neuseeländischen Export von Fertigerzeugnissen.

Europa – Südliches Afrika

Die südafrikanische Wirtschaft wird in diesem Jahr voraussichtlich um fünf Prozent wachsen und damit an das Wachstum der Vorjahre anknüpfen. Während



der Warenaustausch mit den asiatischen Ländern proportional weiter an Bedeutung gewinnt, kann der Containerverkehr von Europa ins Südliche Afrika in 2007 nur marginal zulegen und damit nicht an die positive Vorjahresentwicklung anschließen. In der Gegenrichtung gewinnt die Nachfrage nach Transportleistungen, getragen durch den anhaltenden Trend zur Containerisierung von Kühlladung, weiter an Aufschwung. Die Ergebnissituation wird als nicht zufriedenstellend bezeichnet und wird durch die verstärkte Unpaarigkeit des Verkehrs, den Eintritt neuer Wettbewerber, höhere Charterkosten und die hohen Bunkerkosten negativ beeinflusst. Zudem stellen mangelnde Hafenskapazitäten in Südafrika und auch in Europa weiterhin ein großes Problem dar, das zu operativen Verzögerungen bei Schiffsabfertigungen führt. Für das kommende Jahr 2008 werden sowohl auf der Angebots- als auch auf der Nachfrageseite keine wesentlichen Änderungen erwartet. Die Ergebnislage für 2008 hängt davon ab, ob Frachtraterhöhungen durchgesetzt werden können und ob sich die Hafenstrukturprobleme verschärfen.

Europa – Indischer Ozean / Ostafrika

Das Ladungsvolumen von Europa zu den Inseln des Indischen Ozeans erhöht sich gegenüber 2006 nur leicht. Die Containertransporte nach Ostafrika gehen weiter zurück, da sich der Trend, Waren aus Asien zu importieren, fortsetzt. Aufgrund der Dienstumstellung der im Fahrtgebiet operierenden Reedereien, können die Ablader auf den Inseln des Indischen

Ozeans und in Ostafrika ihre Ladung nordgehend nur noch in Umladung transportieren. Infolge des deutlich reduzierten Transportangebots kam es zu Frachtraterhöhungen, die sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der Produkte der Region im europäischen Markt ausgewirkt haben. Damit haben sich auch die Warenströme nach Asien verstärkt. Südgehend führte die Ausweitung der Transportkapazitäten zu nachgebenden Frachtraten. Insgesamt wird die Ergebnislage als zufriedenstellend bezeichnet. Experten gehen für das Jahr 2008 davon aus, dass sich keine wesentlichen Veränderungen auf der Angebots- und Nachfrageseite ergeben. Allerdings werden die gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Bunker- und Zeitcharterkosten die Ergebnisse belasten.

Container- Zeitchartermarkt

Entgegen der Erwartung vieler Marktbeobachter erholte sich der Chartermarkt für Containerschiffe nach einer deutlichen Abschwächung in der zweiten Jahreshälfte 2006 und gewann seit Ende der Feiertage und des Chinese New Year Anfang 2007 wieder an Auftrieb. Die Zeitcharterraten zogen seitdem stetig an und konnten in einigen Größenklassen durchschnittliche Steigerungen von bis zu 30 Prozent erzielen. Die Ursachen liegen in der Wechselwirkung zwischen Tramp- und Linienschiffahrt. Dadurch dass die Nachfrage nach Containertransporten im ersten Halbjahr dieses Jahres weiterhin mit ungebremst hohen 20 Prozent im Verkehr zwischen Asien und Europa zulegte, stieg gleichzeitig auch der Bedarf der Linienreeder an weiterer Containertonnage. In der Folge konnten wieder längere Laufzeiten von mindestens zwei und größtenteils auch drei Jahren vereinbart werden. Die Nachfrage nach Tonnage ist so groß, dass in nahezu allen Größenklassen eine geringe Verfügbarkeit herrscht und Charterverträge für Neubauten mit zum Teil langen Vorlaufzeiten vor Ablieferungstermin geschlossen werden. Begünstigend wirken sich auf Seiten der Schiffseigner die wachsenden Transportdistanzen, die durch logistische und infrastrukturelle Engpässe aufgetretene Wartezeiten in Häfen und der sich fortsetzende Trend zu langsam fahrenden Schiffen, die kapazitätsbindend wirken und damit einen erhöhten Schiffsbedarf generieren, aus. Dass die Linienreeder auch weiterhin von einem günstigen Markt ausgehen, unterstreichen die seit 2007 stark angestiegenen Neubaubestellungen von Schiffen mit Stellplatzkapazitäten von über 12.000 TEU. Diese werden entweder durch Kauf oder durch langfristige Zeitcharterverträge, vor allem über deutsche Reeder, in den kommenden Jahren erworben. Die Ertragslage der deutschen Verfrachter wird überwiegend als gut bis zufriedenstellend bezeichnet, da die Schiffe langfristig an Befrachter abgegeben wurden. Eingetrübt wurden die Ergebnisse teilweise durch die hohe Kostenentwicklung. Auch die Zukunftsaussichten werden größtenteils positiv eingestuft. Neben der Erhöhung von Frachtraten wird in den nächsten Monaten ebenso für die Charterraten eine Festigung auf höherem Niveau erwartet. →



KÜSTENSCHIFFFAHRT
Zweistelliger Zuwachs bei den
Charterraten gegenüber 2006

→ Durch den massiven Zulauf an Neubautonnage, der momentan auf durchschnittlich knapp 14 Prozent in den kommenden Jahren eingeschätzt wird, bleibt es dennoch offen, ob die Kapazitätserhöhung in den Jahren ab 2009 vom Markt absorbiert und dadurch Druck auf die Raten ausgeübt wird.

Abhängig von den einzelnen Größenklassen hat sich der Container-Zeitchartermarkt unterschiedlich entwickelt. Schiffe im Segment von unter 1.000 TEU liegen unverändert auf Vorjahresniveau und werden im kommenden Jahr voraussichtlich keine wesentlichen Veränderungen erzielen. Während Tonnage mit einer Stellplatzkapazität von 1.000 TEU Ende 2006 eine Rate von um die 9.800 USD pro Tag erzielten, so wurde im August 2007 die Rate von 13.000 USD pro Tag durchbrochen. Experten erwarten hier weiterhin eine langsam steigende Tendenz. Besonders erfreulich erweist sich die Nachfrage nach Transportraum von Schiffen mit 1.700 TEU, die sich abgesehen von

kleinen Schwankungen auch in 2008 positiv entwickeln dürfte. Derzeitig notieren moderne 1.700-TEU Schiffe bei knapp über 18.000 US-Dollar pro Tag für die einjährige Periode. Auch das Segment zwischen 2.500 und 4.000 TEU wird besonders stark nachgefragt. Für Schiffe in der Größenordnung von über 8.000 TEU gibt es aktuell keinen Zeitchartermarkt, da die Schiffe aufgrund langfristiger Vercharterung auf dem Markt nicht angeboten werden.

Bulkschiffahrt

Die Bulkschiffahrt befindet sich derzeit in einer Boomphase. Sowohl die Fracht- als auch die Charterraten haben seit Jahresanfang von hohem Niveau ausgehend im Tages- und Periodenmarkt robust zugelegt und einen neuen Rekordstand erreicht. Diese positive Entwicklung führte in allen Größenklassen zu historischen Höchstständen der Indices. Der Baltic Dry Index, der die wichtigsten Bulkcarriermärkte zu-

sammenfasst, notiert Anfang Oktober bei über 9.500 Punkten und zeigt damit besonders deutlich die erfreuliche Marktlage auf. Der Periodenmarkt ist dieser Entwicklung gefolgt: Moderne Capesize-Bulker, die Arbeitspferde im Erz- und Kohletransport, erzielen eine Jahreszeitcharter von über 100.000 USD/Tag. Wachstumsmotor der Ratenhaushalte ist die anhaltend hohe Nachfrage nach den wichtigsten Massengütern in den Schwellenländern Asiens, allen voran China.

Als Ergebnis wurden die für 2007 aufgestellten Prognosen zum Ladungswachstum in der ersten Jahreshälfte noch übertrafen. Begünstigt wurde die positive Entwicklung von erheblichen operationellen Problemen in den wichtigen australischen Kohle- und Eisenerzhäfen, die einen großen Teil der Tonnage gebunden und damit die Nachfrage nach Transportraum in die Höhe getrieben hat. Vor diesem Hintergrund wurde seit etwa März dieses Jahres ein Neubau-Orderboom im Bulkbereich verzeichnet. Vor allem Supramax- und Capesize-Bulker mit Ablieferungsdaten zwischen Ende 2009 und 2011 wurden in großen Mengen bestellt. Als Folge dessen haben sich die Neubaupreise gegenüber 2003 verdoppelt, und auch die Zweitmarktpreise liegen momentan für 5-10 Jahre alte Schiffe über den aktuellen Neubaupreisen. Dass gemessen an der Tragfähigkeit das Auftragsbuch der Massengutschiffe für trockene Ladung auf einen Anteil von über 40% der in Fahrt befindlichen Flotte zugelegt hat, unterstreicht die positiven Zukunftserwartungen. Denn der Großteil der Marktbeobachter beurteilt die weiteren Aussichten für das kommende Jahr als positiv.

Aufgrund des ungebremsen Rohstoffhungers in China und Indien rechnen Experten nicht damit, dass sich das Nachfragewachstum nach trockener Massengutladung abschwächt. Vielmehr soll das Transportvolumen von trockener Massengutladung bis 2010 insgesamt auf über 3.400 Mio. Tonnen zulegen, während der Eisenerzmarkt in diesem Jahr den bislang führenden Kohlenhandel volumenmäßig übersteigen soll. Ab 2009/2010 könnte der zu erwartende starke Anstieg des Ablieferungsvolumens an Neubauten einen Ausgleich zwischen Tonnage- und Ladungsangebot herbeiführen.

Multipurpose-Schifffahrt

Generell charakterisieren sich Mehrzweckfrachter durch eine hohe Einsatzflexibilität und ihre Vielseitigkeit, unterschiedlichste Ladungstypen befördern zu können. Im Vergleich zu den spezialisierten Schiffssegmenten ergibt sich für die Multipurpose-Schiffe eine stabilere Ratenentwicklung, da diese Schiffe in jeweilige Nischenbereiche ausweichen können. Während der Markt für Schiffe mit Ladegeschrir sich 2007 erfreulich entwickelte, mussten ladegeschrirlose Schiffe einen leichten Ratenrückgang verzeichnen. Für das kommende Jahr werden keine wesentlichen Änderungen erwartet. Experten rechnen für die Schiffe mit Ladegeschrir und Eisklasse dagegen im kommenden Jahr noch einmal mit weiteren Ratensteigerungen.

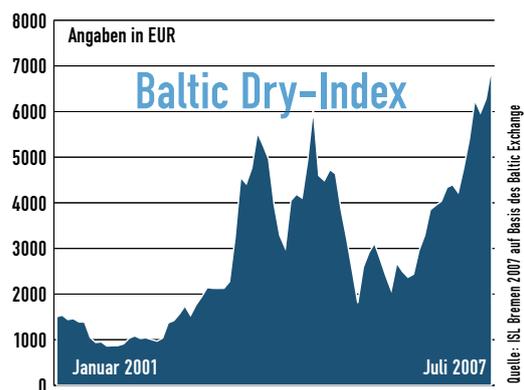
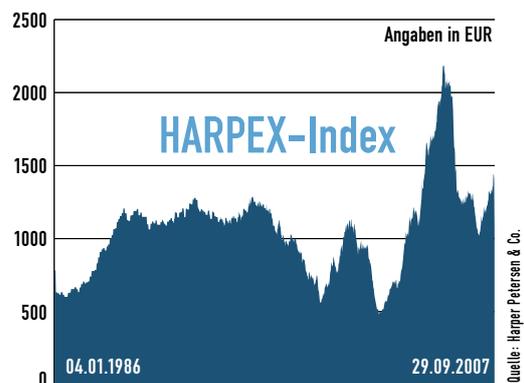
Kühlschifffahrt

Im Jahr 2007 haben sich die Kühlschiffsraten - wie im vorherigen Berichtszeitraum - langsam weiter gefestigt. Kühlschiffsneubauten sind nur in sehr geringer Anzahl in Auftrag gegeben worden. Ein vermehrter Abbruch von älterer Tonnage ist erfahrungsgemäß erst bei fallendem Markt zu erwarten. Durch die starke Zunahme von Kühlcontainern besteht allerdings eine wachsende Konkurrenz für den Transport von Kühlladungen, die sich derzeit jeweils zur Hälfte auf Kühl- und Containerschiffe verteilen. Nach den Angaben des Analysehauses MDS Transmodal wird das Transportvolumen an Kühlladung für das Jahr 2007 auf insgesamt über 210 Mio. Tonnen geschätzt.

Küstenschifffahrt

Der Küstenschifffahrtmarkt konnte im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr einen zweistelligen Zuwachs der Charraten verzeichnen. Fachleute schätzen die Entwicklung der Charraten bis Ende des Jahres 2007 ähnlich ein. Dies ist notwendig, um die Belastungen auszugleichen, die sich aus Erhöhungen der Schmieröl- und Personalkosten ergeben. Da in diesem Segment nicht so viele Neubauten bestellt wurden, ist damit zu rechnen, dass die Charraten den aktuellen Stand auch im kommenden Jahr halten werden. →

WICHTIGE INDIZES



Europäische Chemikalien-Tankschiffahrt

Die europäische Tankschiffahrt befindet sich derzeit im Aufwind, so dass sich die Marktlage im Vergleich zum Vorjahr weiter verbessert hat. Getragen wird diese Entwicklung von der Klassifizierungsänderung von Chemikalien und vegetabilen Ölen nach MARPOL Annex II, die zum 1.1.2007 in Kraft trat und die Nachfrage nach IMO II/III-Tankern erhöht hat. Reedereien konnten Frachtraten über dem Vorjahrsniveau verbuchen. Auf der anderen Seite spielen die allgemeinen hohen Bunkerkosten und die Ausweisung von Schwefelemissions-Kontrollgebieten (SECA's) in der Nord- und Ostsee eine kostenmäßig entscheidende Rolle. In den so genannten SECA-Gebieten dürfen nur teurere schwefelarme Treibstoffe verwendet werden, die nur anteilig an die Kunden weiter gegeben werden konnten. Insgesamt wird die Ergebnissituation als zufriedenstellend bezeichnet. 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. Neue Schiffe können mit den aktuellen Frachtraten kaum auskömmliche Renditen erzielen. Kapazitätsbeschränkend dürfte sich die zunehmend ablehnende Haltung der chemischen Industrie gegenüber Schiffen mit einem Alter von über 20 Jahren auswirken.

Produktentanker

In der Produktentankerfahrt konnte nach einem stärkeren zweiten Quartal 2007 zur Jahresmitte wieder eine Abschwächung der Tagesmarkt-Raten für Tanker aller Größenordnungen verzeichnet werden. Der Periodenmarkt ist von dieser Entwicklung bisher genauso wenig betroffen wie die Second-Hand und Neubaupreise, die weiter auf hohem Niveau liegen. Ein fallender Ölpreis sollte den spekulativen Handel dieses Produktes intensivieren und sich somit belebend auf den Markt auswirken. Fachleute rechnen mit einer Stabilisierung der Spotraten. Die Aussichten werden vor dem Hintergrund des weltweit steigenden Energiebedarfs über das Jahresende hinaus grundsätzlich positiv eingeschätzt. Jedoch bleibt abzuwarten, inwieweit die anstehende massive Anzahl von Neuzugängen in den kommenden Jahren durch Abbruch von älteren Einhüllentankern gemäß MARPOL-Regulierung kompensiert werden kann.

Gasschiffahrt

Deutsche Reeder beurteilen die aktuelle Marktentwicklung seit dem letzten Jahr sehr positiv und sehen auch für die kommenden Jahre einen ähnlichen Trend voraus. Angetrieben durch die guten Einfahrgenergebnisse wurden in diesem Jahr einige Neubauten bestellt, um zum einen ältere Schiffe zu ersetzen oder die Flottenkapazität durch Erweiterung an die steigende Transportmenge anzupassen. Allerdings können die Verluste aus der Vergangenheit noch nicht kompensiert werden.

Kreuzfahrtmarkt

Der Kreuzfahrtmarkt ist in Deutschland ein stark wachsendes Segment des Tourismusmarktes. Experten gehen davon aus, dass 2010 im deutschsprachigen Raum eine Million Menschen eine Seereise unternehmen werden. Davon profitieren auch die deutschen Kreuzfahrtreedereien. Der Markt entwickelte sich 2007 sehr positiv. Sowohl die Passagierzahlen als auch der Umsatz zeigen ein deutliches Wachstum auf. Aufgrund des gegenwärtigen Trends zum Kreuzfahrturlaub investieren die deutschen Reeder Milliardenbeträge in den Ausbau der Flotte.

Fährschiffahrt

Die deutsche Inselfahrt verzeichnet einen leichten Aufschwung in der Personen- und Fahrzeugbeförderung. Diesen erfreulichen Trend führen Experten auf die deutliche Verbesserung des Konsumklimas in Deutschland zurück. In 2007 entwickelte sich voraussichtlich wetterbedingt der Langzeitaufenthalt der Inselgäste positiver als der Tagesausflug. Die Marktaussichten werden für die kommenden Jahre vorsichtig positiv beurteilt und hängen von der Entwicklung in Deutschland, dem Inlandstourismus und der Konsumstimmung ab. Insgesamt kann die Ertragslage als zufriedenstellend bezeichnet werden.

Auch im Ostseegebiet wird im Jahr 2007 sowohl das Beförderungsvolumen von Pkws als auch das Fahrgastaufkommen stärker wachsen als in den Vorjahren. Im Frachtbereich werden zweistellige Zuwachsraten im Fährverkehr erwartet. Auf der anderen Seite beeinflussen die anhaltend hohen Charter- und Neubaukosten sowie die Knappheit an geeigneter Tonnage und stark steigende Bunkerkosten die Ertrags- und Kostenentwicklung. Wie im Vorjahr prognostizieren Fachleute eine weitere Zunahme der seeseitigen Gütertransporte zwischen Nord- und Kontinentaleuropa sowie Ost- und Westeuropa. Der Fähr- und RoRo-Verkehr wird weiterhin von der internationalen Arbeitsteilung, kürzeren Lieferzeiten, aber auch von den steigenden Anforderungen an die Prozesskettensicherheit profitieren, insbesondere der Verkehr zwischen Deutschland und den baltischen Staaten sowie Russland.

Assistenz- und Schleppschiffahrt

Das Rateniveau in der Seeschiffahrtsassistenten blieb im Berichtsjahr 2007 unverändert. Die Nachfrage nach See- und Offshoreschleppern befindet sich unverändert auf einem hohen Niveau. Ebenso hat sich der Trend zu stärkeren Schleppern im Berichtsjahr gefestigt, dem die deutschen Schleppunternehmen mit Neubauprojekten begegnen. Für das Jahr 2007 sind die Aussichten in der Assistenz- und Schleppschiffahrt positiv. Es wird mit Umsätzen und Ergebnissen auf Vorjahreshöhe und bei Offshoreeinsätzen sogar mit einer Steigerung gerechnet. Deutsche Schleppunternehmen rechnen aufgrund gestiegener Kosten mit geringfügigen Tarifierhöhungen für das kommende Jahr. ...



BULKER Die Bultschiffahrt befindet sich in einer historisch einmaligen Boomphase

Weltschiffbau: Auftragsbestand auf Rekordhoch

Seit Mai 2007 hat es eine starke Zunahme an Schiffsbestellungen gegeben. Mit Containerschiffen über 10.000 TEU steht inzwischen eine ganz neue Größenklasse in den Orderbüchern.

BOOM Der Schiffbau boomt. Deutsche Werften haben sich mit Spezial- und Passagierschiffen einen Namen gemacht

Die Schiffbauindustrie verzeichnet derzeit den stärksten und längsten Boom aller Zeiten und meldet für den Weltauftragsbestand ein neues Allzeithoch. Seit zwei Jahren übersteigen die Auftragsbücher die historischen Höchststände. Die Auftragslage konnte sich im Laufe der letzten vier Jahre verdreifachen und vergrößerte sich im Vergleich zum Rekordwert des Vorjahres um das Eineinhalbfache. Getragen wird dieser Aufschwung von einer starken Nachfrage nach Bulkertonnage, deren Volumen an Neuplatzierungen dem der Tanker- und Container- tonnage zusammen entspricht. Aufgrund der robusten Neubaupreise und der anziehenden Ordertätigkeit ist der Schiffbaumarkt weiterhin ein Verkäufermarkt zu- gunsten der über 500 Werften weltweit. Bemerkenswerte An- zeichen dafür sind zum einen die Auftragsvergabe an Werften mit hoher Kostenstruktur, zum anderen Bestellungen mit Ab- lieferungsterminen nach 2010. Das Analysehaus Clarkson Research schätzt das Investitions- volumen für das erste Halbjahr 2007 auf 117 Mrd. USD und den Wert des Weltauftragsbe- standes auf 304 Mrd. USD. Di- ese Rekordwerte wirken sich auf die Schiffsausrüstungs- industrie mit einem um die 152 Mrd. USD dotierten Auftrags- bestand begünstigend aus. Vor allem europäische und insbesondere deutsche Unternehmen profitieren als führende Anbieter davon.

Aktuelle Auftragslage

Nach Angaben von Lloyd's Register haben sich die Aufträge für Handelsschiffe zwischen Mitte 2006 und 2007 gemessen an der Bruttonaumzahl (BRZ) um 80,7 Mio. auf 265 Mio. BRZ und gemessen an der Tragfähigkeit der Schiffe um 132,9 Mio. tons deadweight (tdw) auf 394,4 Mio. tdw erhöht. Die Neubaufträge, an denen Massengutschiffe für Trockenladungen mit 44,1 Mio. BRZ und 82,4 Mio. tdw, Öltanker mit 21,5 Mio. BRZ und 40,4 Mio. tdw und Containerschiffe mit 20,8 Mio. BRZ und 22,8 Mio. tdw beteiligt waren,

übertrafen erneut deutlich das Tonnagevolumen der im selben Zeitraum fertig gestellten Schiffe. Während sich die Neuplatzierungen zum letzten Berichtszeitraum nahezu verdoppelt haben und dabei jedes Segment kräftig zulegen konnte, wurde der Schiffsraum für den Transport von trockenem Massengut am stärksten nachgefragt. Hier nahmen die Bestellungen angetrieben durch die Ratenhaushalte um das Fünffache auf 44 Mio. BRZ zu.

Der Portfoliomix

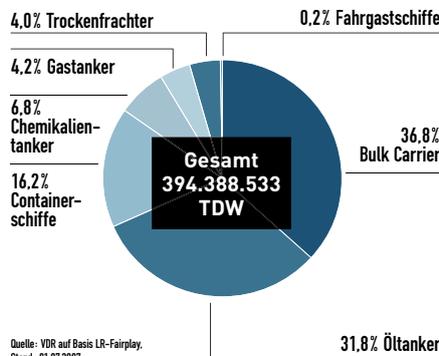
Die Massengutschiffstonnage machte zur Jahresmitte 2007 gemessen an der Tragfähigkeit 36,8 Prozent, Öltankertonnage 31,8 Prozent und die Containerschiffstonnage 16,2 Prozent des gesamten Auftragsvolumens aus.

Mitte des Jahres 2007 befanden sich 1.325 Containerschiffe mit einer Kapazität von insgesamt 5.202.025 Twenty Foot Equivalent Units (TEU) in Bau und Auftrag (Vorjahr: 4.359.047), darunter 456 Schiffe mit einer Kapazität zwischen 2.000 und 5.000 TEU, 160 Schiffe zwischen 5.000 und 7.500 TEU und 207 Schiffe mit über 7.500 TEU. Bis Mitte September zogen die Aufträge weiter an,

so dass aktuell (10. September) bei Fairplay Newbuildings Auftragseingänge von knapp 6,4 Mio. TEU verzeichnet sind. Dieses Neubaufvolumen entspricht gemessen an der TEU-Kapazität über 60 Prozent der zurzeit operierenden Containerflotte. Der kräftige Anstieg an Neuplatzierungen resultierte vor allem aus der unvorhergesehenen starken Nachfrage nach Containerschiffen über 12.000 TEU. Nachdem im vergangenen Jahr die Bestellhürde von 10.000 TEU-Schiffen durch europäische Linienreedereien mit 32 Aufträgen durchbrochen wurde, rollt seit Frühling diesen Jahres eine zweite Auftragswelle für Schiffe dieser Größenordnung an zumeist koreanische Werften, an der vor allem Tramp-Reeder aus Deutschland beteiligt sind. Die Erweiterung des Panamakanals, →

WELTAUFTRAGSBESTAND NACH SCHIFFSTYP

Angaben in Prozent



Quelle: VDR auf Basis LR-Fairplay, Stand: 01.07.2007

Weltauftragsbestand der Containerflotte nach TEU-Klassen und Ablieferungsjahren

TEU-Klasse	2007		2008		2009		2010		2011+		Auftragsbestand	
	Schiffe	TEU	Schiffe	TEU	Schiffe	TEU	Schiffe	TEU	Schiffe	TEU	Schiffe	TEU
Unbekannt			1	0			6	0	1	0	8	0
< 999	62	49.213	73	58.060	29	24.678	19	16.935	0	0	183	148.886
1.000 - 1.999	84	109.219	125	179.315	88	131.863	41	63.682	0	0	338	484.079
2.000 - 2.999	34	86.719	57	148.146	35	91.179	26	63.688	4	10.100	156	399.832
3.000 - 4.999	40	165.562	94	384.197	129	535.084	59	238.882	8	35.250	330	1.358.975
5.000 - 6.999	17	98.331	56	339.713	50	305.945	32	199.014	1	6.966	156	949.969
7.000 - 9.999	17	145.009	33	284.762	41	355.914	53	460.221	8	67.088	152	1.312.994
> 10.000	2	25.016	11	115.820	19	206.512	52	637.774	63	777.366	147	1.762.488
Insgesamt	256	679.069	450	1.510.013	391	1.651.175	288	1.680.196	85	896.770	1.470	6.417.223

Quelle: VDR/ Fairplay Newbuildings, Stand: 10.09.2007



AUSLASTUNG
Die Werften sind weltweit so ausgelastet, dass 2007 bestellte Schiffe teilweise erst 2012 abgeliefert werden

TOP 5 der Auftraggeber am Weltauftragsbestand (in BRZ)

Rang	Land	Öltanker	Bulk Carrier	Containerschiffe	Sonstige	Summe
1	Griechenland	12.854.988	14.852.206	2.307.330	6.153.702	36.168.226
2	Japan	5.701.882	14.489.589	4.531.628	8.435.183	33.158.282
3	Deutschland	1.244.296	3.866.070	19.422.573	4.898.756	29.431.695
4	China	5.839.040	7.518.793	2.473.706	2.236.939	18.068.478
5	Norwegen	3.093.367	3.154.583	102.101	5.389.581	11.739.632

Quelle: VDR auf Basis LR-Fairplay, Stand: 01.07.2007

TOP 5 der Auftraggeber für Containerschiffe

Rang	Land	Schiffe	BRZ	TEU	in %
1	Deutschland	573	20.248.399	1.880.220	34,90%
2	Japan	84	4.766.070	436.492	8,20%
3	Frankreich	54	4.409.024	410.888	7,60%
4	Dänemark	48	3.321.282	268.704	5,70%
5	Schweiz	32	2.937.612	275.696	5,10%

Quelle: VDR auf Basis LR-Fairplay, Stand: 01.07.2007

→ Kostenvorteile durch Economies of Scale und die Bereitschaft der Linienreedereien, diese VLCS-Flotte (Very Large Container Ship) einzuchartern, sind einige wichtige Triebfedern für den Auftragsboom. Nach den Angaben von Fairplay Newbuildings sind bereits über 290 Containerschiffe der Super-Post-Panamax Klasse (> 7500 TEU) im geschätzten Wert von 58 Mrd. USD, darunter 90 Schiffe mit einer Stellkapazität von 12.000 TEU, bestellt, so dass der Anteil von 35 Prozent aus 2006 auf knapp 48 Prozent des gesamten Auftragsbestandes angewachsen ist.

Aktivitäten der Werften nach Ländern

Von den 110,6 Mio. BRZ umfassenden Neubaufträgen des Berichtszeitraumes profitieren insbesondere asiatische Werften. Über 90 Prozent der Neubauten wurden in Südkorea, China und Japan geordert.

Während Südkorea weiterhin 43 Prozent der Neuaufträge verbuchte, wurden bei chinesischen Werften 35 Prozent der Neubaufträge registriert. Die Schiffbauindustrie Chinas legte um gigantische 15 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr zu und übernahm damit die zweite Position in der Statistik vor Japan, dessen Marktanteil drastisch auf 13 Prozent gefallen ist. Westeuropäische Werften verbuchten lediglich 3,1 (darunter Deutschland 1,2) Prozent der weltweiten Neubaufträge.

Die Vorrangstellung der großen Drei aus Asien wird auch bei den Neubaulieferungen und beim Auftragsbestand deutlich. Während die chinesischen Werften bei den Ablieferungen weit hinter Südkorea und Japan stehen, lässt das Auftragsbuch erahnen, wie kräftig die Produktionskapazitäten in den kommenden Jahren anwachsen werden. Experten gehen

Auftragseingänge und Ablieferungen nach den Schiffstypen (Tanker, Bulker und Containerschiffe)

in BRZ	Welt insgesamt		Öltanker		Bulk Carrier		Containerschiffe	
	Auftragseingänge	Ablieferungen	Auftragseingänge	Ablieferungen	Auftragseingänge	Ablieferungen	Auftragseingänge	Ablieferungen
2001/2002	22.688.197	27.827.186	6.856.655	6.545.616	5.095.006	8.467.201	2.867.184	7.003.515
2002/2003	50.976.392	33.866.403	13.068.878	12.189.016	12.987.539	5.731.924	11.008.444	6.854.528
2003/2004	56.189.387	33.757.830	9.852.748	10.849.441	12.581.095	7.349.272	18.966.157	5.163.755
2004/2005	55.764.981	40.874.471	8.897.250	10.509.148	7.053.590	11.309.201	19.435.746	8.262.483
2005/2006	60.517.106	48.115.041	15.305.190	8.786.834	9.695.999	12.819.897	11.513.612	12.705.810
2006/2007	110.654.611	51.990.918	21.461.179	11.167.935	44.054.297	11.850.279	20.847.967	14.668.654

Zeitraum: Jahr von 01.07.-30.06. Quelle: VDR auf Basis LR-Fairplay, Stand: 01.07.2007

TOP 5 der Schiffbaunationen nach Schiffstypen (in BRZ)					
Rang	Land	Bulker	Öltanker	Containerschiffe	Sonstige Schiffe
1	Südkorea	10.738.440	29.265.608	30.190.046	27.405.906
2	China	32.758.925	21.127.957	11.496.053	5.917.065
3	Japan	27.337.873	15.558.929	4.031.426	14.871.772
4	Philippinen	2.469.400	249.500	1.630.600	50.500
5	Deutschland	41.000	27.712	2.148.575	2.080.352

Quelle: VDR auf Basis LR-Fairplay, Stand: 01.07.2007

davon aus, dass China Südkorea spätestens 2015 in der führenden Position ablösen wird.

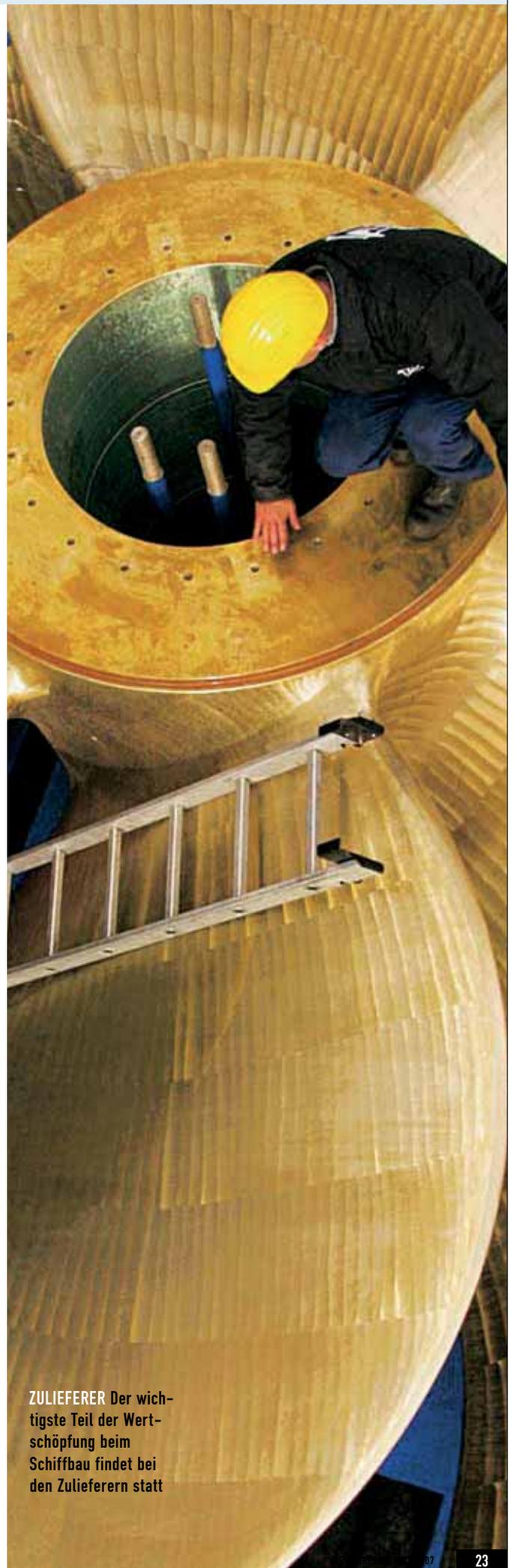
Am Weltauftragsbestand hält Südkorea unverändert mit 36,8 Prozent (Vorjahr: 37 Prozent) bei 42%-iger Volumensteigerung auf 97,6 Mio. BRZ die Spitzenposition. Dahinter reihen sich nun erstmals Werften aus China ein, die ihren Marktanteil mit 71,3 Mio. BRZ um 9,4 Prozentpunkte auf 26,9 Prozent ausweiten konnten. Japan rangiert an dritter Stelle mit 61,8 Mio. BRZ, was einem Marktanteil von 23,3 Prozent entspricht (Vorjahr: 29,6 Prozent). Philippinische Werften verbesserten gemessen an der Tonnage deutlich ihre Auftragslage auf 4,4 Mio. BRZ und liegen nun mit einem Anteil von 1,7 Prozent auf Rang 4 vor Deutschland (4,2 Mio. BRZ, 1,6 Prozent), Vietnam, Taiwan und Rumänien.

Mehr als 90 Prozent des Weltauftragsbestandes entfallen auf ostasiatische Werften; westeuropäische Schiffbauländer halten mit einem Ordervolumen von 10,1 Mio. BRZ einen Anteil von 3,8 Prozent (Vorjahr: 5,9 Prozent) am Weltauftragsbestand.

Aktivitäten der Auftraggeber nach Ländern

Der Auftragsbestand zur Jahresmitte 2007 von 7.043 Handelsschiffen teilt sich nach Angaben von Lloyd's Schiffbaustatistik auf 77 Länder auf. Demnach vergaben griechische Reedereien nahezu doppelt so viele Aufträge wie im Vorjahr und stehen nun mit 36,2 Mio. BRZ, was 13,7 Prozent des Weltauftragsbestandes entspricht, an der Spitzenposition der Auftraggeber. Auf den zweiten Rang rutschten japanische Schiffahrtsgesellschaften mit einem Auftragsbestand von 33,2 Mio. BRZ was 12,5 Prozent am gesamten Auftragsbestand entspricht. Deutsche Auftraggeber folgen mit 29,4 Mio. BRZ des gesamten Ordervolumens an dritter Position. Dahinter liegen Reedereien aus China mit 18,1 Mio. BRZ, Norwegen mit 11,7 Mio. BRZ, Hongkong mit 10,3 Mio. BRZ und den USA mit 9,8 in neu zusammengestellter Reihenfolge auf den Plätzen vier bis sieben.

Andersherum sieht die Verteilung der Auftraggeber am Weltauftragsbestand der Containerschiffe aus. Hier stammen die Bestellungen mit knapp 35 Prozent in erster Linie aus Deutschland gefolgt von Japan mit 8 Prozent. ...



ZULIEFERER Der wichtigste Teil der Wertschöpfung beim Schiffbau findet bei den Zulieferern statt



Welthandelsflotte: Weiterhin starkes Wachstum

Die deutschen Reeder verzeichnen das größte Flottenwachstum und betreiben die weltweit größte Containerflotte und die drittgrößte Handelsflotte.

Die Welthandelstonnage hat innerhalb der letzten fünf Jahre um knapp 30 Prozent zulegt und besteht nach Angaben des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen, aus derzeit 1.044,1 Mio. tons deadweight (tdw). Von Mitte 2006 bis Mitte 2007 wächst die Welthandelsflotte mit 6,7 Prozent unverändert auf hohem Niveau weiter. In demselben Zeitraum sind weltweit Schiffsneubauten mit einer Gesamttragfähigkeit von 76,5 Mio. tdw in Fahrt gekommen (Vorjahreszeitraum: 72,2 Mio. tdw). Zugleich wurden Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 8,7 Mio. tdw trotz attraktiver Abbruchpreise auf ähnlich niedrigem Niveau wie im Vorjahr abgewrackt, so dass sich ein enormer Nettozuwachs von 67,7 Mio. tdw ergibt.

Der Flottenmix

Die Öltankertonnage wuchs gegenüber Mitte 2006 um 23,5 Mio. tdw. Sie hält mit 37,1 (Vorjahr: 38,3) Prozent den größten Anteil an der in Tragfähigkeit gemessenen Welthandelstonnage. Um 22,7 Mio. tdw zugenommen hat die in der trockenen Massengutfahrt eingesetzte Tonnage. Zusammen mit der um 1,9 Mio. tdw reduzierten Flotte der Erz-/Ölfrachter beträgt ihr Anteil unverändert 35,9 Prozent. Die größte

prozentuale Zunahme mit 13,4 Prozent entsprechend 16,1 Mio. tdw verzeichnete die Tonnage der Containerschiffe. Sie erhöhte damit ihren Flottenanteil auf 13,1 (Vorjahr: 12,3) 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 deutlich vergrößern. Der Flottenanteil der konventionellen Stückgutfrachter und Ro-Ro-Schiffe hat von 10,1 Prozent auf 9,8 Prozent abgenommen.

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 38 Prozent einnimmt, beträgt die entsprechende Zahl bei den Containerschiffen nur 20 Prozent. Auf den günstigen Anteil von ein Viertel kommt die Öltankertonnage, die vor sechs Jahren noch einen Anteil älterer Schiffe von 40 Prozent aufwies.

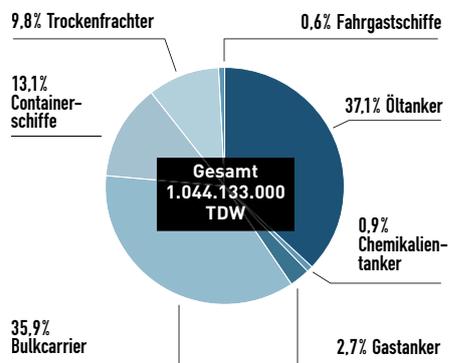
Der Flaggenmix

Die Welthandelsflotte fährt aktuell unter mehr als 170 verschiedenen Flaggen. Ein Großteil der Flotte



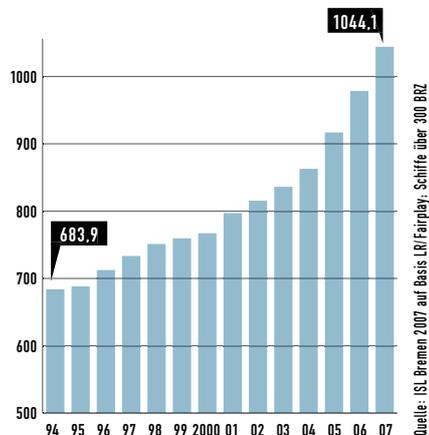
WELTHANDELSFLOTTE nach Schiffstypen

zur Jahresmitte 2007



WELTHANDELSTONNAGE in Mio. TDW

zur Jahresmitte 2007



ist nicht im Ansässigkeitsstaat der Schiffseigner registriert. Hauptgrund dafür sind insbesondere flexiblere Schiffsbesetzungsvorschriften und günstigere Lohnnebenkosten.

Unter den Top 10 Flaggen der Welthandelsflotte befinden sich sechs Staaten mit „offenen“ Schiffsregistern. Panama steht seit 12 Jahren unangefochten mit einem Anteil an der Welthandelsflotte (in tdw) von 23,1 (Vorjahr: 22,4) Prozent an der Spitzenposition vor Liberia mit 10,5 Prozent. An dritter Stelle folgt die griechische Flagge mit einem Tonnageanteil von unverändert 5,6 Prozent. Hongkong (5,5 Prozent), die Marshallinseln mit 5,4 Prozent, die Bahamas mit 5,2 Prozent und Singapur mit 4,9 Prozent nehmen die nächsten Positionen ein. Die deutsche Flagge ist nach dieser an der Flaggenführung und Tragfähigkeit der Schiffe ausgerichteten Statistik um 8,7 Prozent gewachsen und hat sich mit einem Anteil von 1,3 Prozent der Welthandelsflotte auf den 15. Platz vor Japan geschoben.

Die Welthandelsflotte nach Eignern

Die Welthandelsflotte teilt sich Anfang des Jahres 2007 auf Eigner aus über 160 Ländern (Nationen) auf. In dieser Statistik festigen deutsche Reedereien ihren Anteil sowie die dritte Position und verzeichnen unter den TOP-10-Eignern mit 21,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr den größten Zuwachs der kontrollierten Flotte (in tdw). Innerhalb der letzten fünf Jahre erreichten die deutschen Schifffahrtsgesellschaften eine beeindruckende und ebenso unvergleichbare Verdoppelung ihrer Flotte. Führend bleiben die griechischen Reedereien mit einem Anteil an der Welthandelsflotte (in tdw) von

abgeschwächten 17,8 Prozent vor japanischen Schifffahrtsunternehmen mit 15,4 Prozent. Die deutsche Handelsflotte folgt, wie im Vorjahr gewachsen um einen Prozentpunkt, mit jetzt 8,9 Prozent der Welttragfähigkeitstonnage auf dem dritten Rang vor China mit 7,2 Prozent. Verändert hat sich gegenüber dem Vorjahr die weitere Reihenfolge. Hier belegten norwegische Eigner mit einem Anteil von 5,0 Prozent die 5. Position und verdrängten die USA und Hongkong auf die nachfolgenden Plätze 6 und 7. Im europäischen Wirtschaftsraum nimmt der deutsche Schifffahrtsstandort hinter Griechenland den zweiten Rang ein. Nach dieser Statistik werden von den Reedereien aus den EU-Mitgliedsstaaten 38 Prozent und von Gesamt Europa 47,5 Prozent der Welthandelsflotte (in tdw) kontrolliert.

Im Containersegment bleiben deutsche Reedereien auf der Spitzenposition. Hier belegen sie mit großem Vorsprung mit 38,3 Prozent der Stellplatzkapazität (28prozentiges Wachstum) weltweit den ersten Platz vor Reedereien aus Japan, der Schweiz und, um einen Platz nach hinten verschoben, Dänemark.

In den weiteren Schiffssegmenten sind die Nationalitäten der Eigner wie folgt aufgeteilt: In der Tanker- und Bulkflotte dominieren griechische Reedereien vor japanischen Schifffahrtsgesellschaften, während deutsche Schifffahrtsunternehmen in diesen Segmenten auf Platz sechs und sieben rangieren. Norweger befinden sich an erster Position der kontrollierten Stückgutflotte. Deutsche Reeder stehen hier unverändert an vierter Position.

Top 10 Containerschiffsflotte*

Rang	Land	1000 TEU	TEU-Anteil
1	Deutschland	3521	38,3%
2	Japan	785	8,5%
3	Schweiz	651	7,1%
4	Dänemark	601	6,5%
5	Taiwan	523	5,7%
6	China	502	5,5%
7	Griechenland	479	5,2%
8	Großbritannien	322	3,5%
9	Frankreich	258	2,8%
10	Singapur	221	2,4%

* nach Nationalität des Eigners. Quelle: ISL Bremen 2007 auf Basis LR/Fairplay, Schiffe größer 1000 BRZ Stand: 01.01.2007

Top 10 Welthandelsflotte*

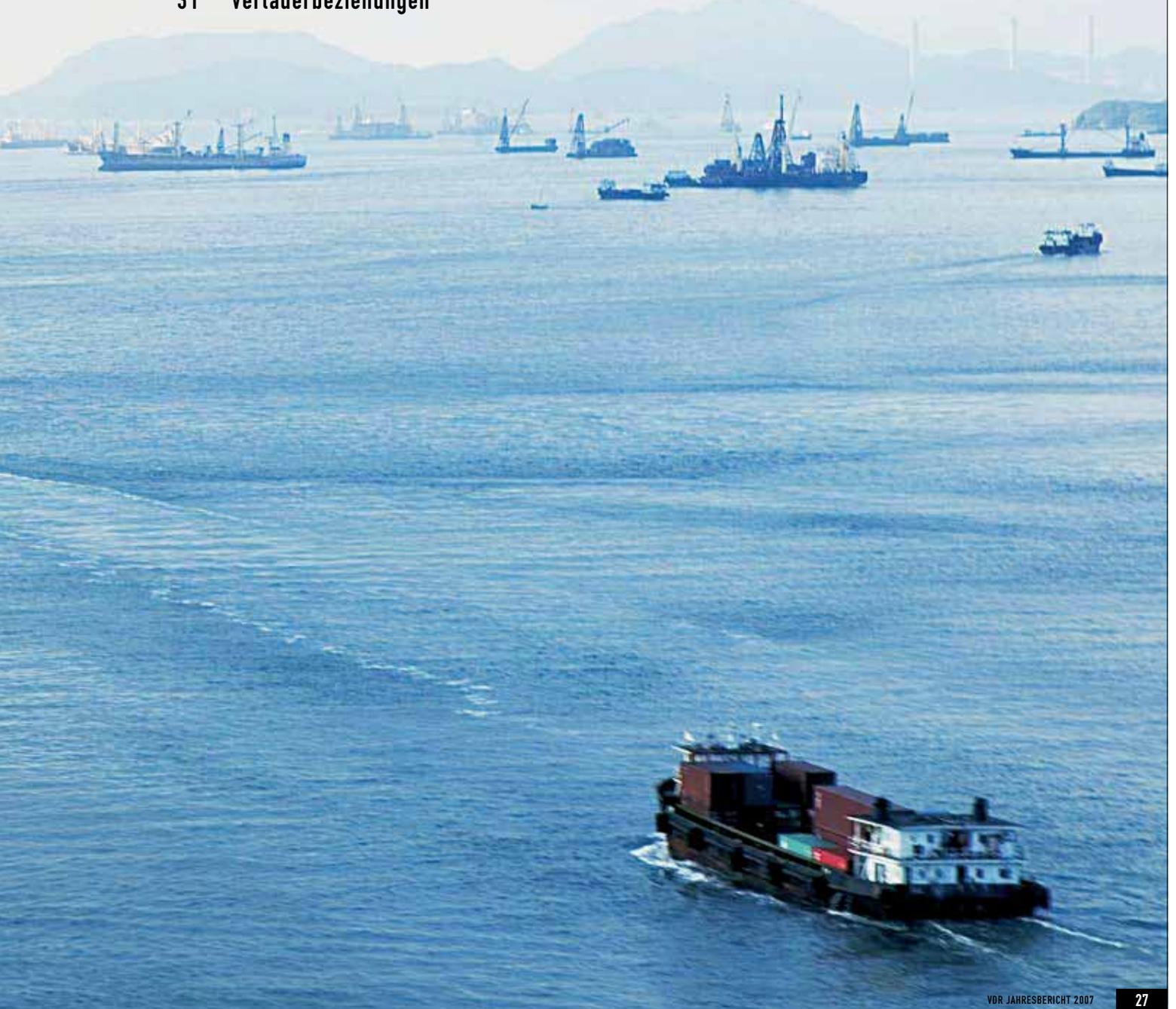
Rang	Land	1000 TDW	Schiffe
1	Griechenland	170.260	3041
2	Japan	146.956	3239
3	Deutschland	85.329	2942
4	China	69.069	2836
5	Norwegen	47.971	1424
6	USA	45.396	1125
7	Hongkong	45.155	685
8	Südkorea	31.711	966
9	Großbritannien	24.973	652
10	Singapur	24.936	682

* nach Nationalität des Eigners. Quelle: ISL Bremen 2007 auf Basis LR/Fairplay, Schiffe größer 1000 BRZ Stand: 01.01.2007



Internationale Seeschifffahrt und Handel

- 28 **UNCITRAL-Übereinkommen**
- 30 **Welthandelsorganisation WTO**
- 30 **Internationale Organisationen (CSG, ECMT, OECD)**
- 31 **Internationale Beziehungen (Libyen, Polen, Algerien, Venezuela)**
- 31 **Verladerbeziehungen**





United Nations Commission on
International Trade Law
UNCITRAL

UNCITRAL-Übereinkommen Seefrachtrecht-Verhandlungen

Die United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) – Arbeitsgruppe „Transportrecht“ – hat im April 2007 die Beratungen über ein neues internationales Abkommen zum Seefrachtrecht fortgeführt.

Das Abkommen soll an die Stelle der Haager/Visby-Regeln und der UNCTAD/ICC-Rules über den kombinierten Verkehr treten. Alle Einschätzungen gehen derzeit davon aus, dass ein endgültiger Entwurfstext einer neuen Konvention zur Ablösung der vorhandenen Übereinkommen im Frühjahr 2008 vorliegen wird. Grundlage der Beratungen ist ein Konventionsentwurf, den das Comité Maritime International (CMI) erarbeitet hat.

Der VDR hat sich an diesen Arbeiten sowohl über die International Chamber of Shipping (ICS), den Europäischen Reederverband (ECSA) und die BIMCO als auch über den Deutschen Verein für Internationales Seerecht - das deutsche Mitglied im CMI - aktiv beteiligt. Über die ICS, ECSA, die BIM-

CO und die International Group der P&I Clubs werden die Schifffahrtsinteressen wiederum unter Beteiligung des VDR auch direkt in die Beratungen der UNCITRAL eingebracht.

In den bisherigen Beratungen wurde Einigkeit darüber erzielt, international einheitliche Regelungen sowohl für den Seefrachtvertrag als auch für 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-Linienvverkehr, insbesondere Charter- und Raumfrachtverträge, aus dem Anwendungsbereich des Entwurfs auszuschließen, dagegen Mengenverträge einzubeziehen.





Zur Diskussion steht neben anderen Themen derzeit noch die Haftungshöhe. Die genannten beteiligten Vertreter der Reederinteressen setzen sich stark für die Beibehaltung des heutigen Systems ein. Die Haftungsgrenzen der Haager/Visby-Regeln werden nur sehr selten erreicht. Trotz der stark gestiegenen Containerisierung der transportierten Waren ist das 1968 eingeführte „Kilo/Packstück-Prinzip“ noch heute ein geeignetes Mittel zur Bestimmung der Haftungsgrenzen. Sofern es sich um Massenladung handelt, ist die Begrenzung per Kilogramm ausreichend. Handelt es sich um containerisierte Ware, zählt jedes im Transportdokument aufgeführte Packstück innerhalb des Containers für den Ersatz des Schadens. Für eine Ablösung der vorhandenen Übereinkommen und

Regeln durch die neue Konvention ist es von größter Wichtigkeit, dass die Konvention möglichst weltweit in allen Industrienationen Anwendung findet. Nur dann hat sie die Chance, weltweit für Rechtssicherheit zu sorgen. Die Beteiligten bemühen sich deshalb vor allem darum, dass die Vereinigten Staaten von Amerika und ebenfalls die Europäische Kommission nicht eigene, von der Konvention abweichende Regelungen erlassen.

Vor Abschluss der Beratungen und nach Klärung weiterhin strittiger Themen auf der kommenden Sitzung der UNCITRAL-Arbeitsgruppe werden ICS, ECSA, BIMCO und die International Group of P&I Clubs unter der Beteiligung des VDR eine umfassende abschließende Stellungnahme abgeben. ...



GENÈVE
Noch viel Arbeit gibt es am Sitz der WTO bis zum erfolgreichen Abschluss der Doha-Runde

Welthandelsorganisation

G4-Treffen in Potsdam kann die Doha-Runde nicht voran bringen

Keine nennenswerten Fortschritte wurden in der Doha-Runde der Welthandelsorganisation (WTO) erzielt. Bei einem Ministertreffen, das im Juni 2007 zwischen den USA, der EU, Indien und Brasilien in Potsdam stattgefunden hat, konnten Meinungsverschiedenheiten bei den Themen Marktzugang und Subventionen nicht ausgeräumt werden. Somit ist die Schifffahrt weiterhin nicht in das Allgemeine Abkommen über den Handel mit Dienstleistungen (GATS) einbezogen.

Der Verband befürwortet die Einbeziehung der Schifffahrt in das Dienstleistungsabkommen der WTO; denn sie würde die fortgeschrittene Liberalisierung der Schifffahrtsmärkte festigen und vor allem Mittel zur Streitschlichtung zur Verfügung stellen. Auch würde eine Einbeziehung der Schifffahrt in das GATS-Abkommen die Gründung von Niederlassungen und die Abwicklung von wichtigen Dienstleistungen wie Ladungsumschlag oder Zollklarierung erleichtern. ...

Internationale Organisationen

Neue CSG-Mitgliedsländer, neues Gremium der Europäischen Verkehrsministerkonferenz

LEIPZIG
Hier tagt 2008 das neu gegründete Transport Forum

CSG: Neue Mitgliedsländer

Die Consultative Shipping Group (CSG), ein loser Zusammenschluss internationaler Schifffahrtsverwaltungen, nahm in 2007 weitere Mitglieder auf. Die CSG setzt sich international für fairen Wettbewerb, offenen Marktzugang und Gleichbehandlung in den Häfen ein. Zu den Mitgliedern gehörten bisher Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Japan, Norwegen, Portugal, Spanien und Schweden. Als neue Mitglieder kamen Kanada, Korea, Polen und Singapur hinzu.



Wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) verknüpft, wird in das International Transport Forum (ITF) umgewandelt. Dem Forum sollen nicht nur die Regierungen, sondern in der neuen Zusammensetzung auch Unternehmen angehören. Zweck dieser Zusammensetzung ist es, ein besseres Verständnis bei Politik und Öffentlichkeit über das Transportwesen zu erzielen. Das Forum wird jährlich in Leipzig (Foto) tagen. Das Thema der ersten Tagung in 2008 lautet: „Verkehr und Energie: die Herausforderung des Klimawandels“.

International Transport Forum gebildet

Ein neues Gremium bildet sich derzeit aus der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (ECMT) heraus. Die ECMT, organisatorisch mit der Organisation für

Der Verband Deutscher Reeder verfolgt die Entwicklungen in Organisationen wie des International Transport Forum, um – falls erforderlich – gezielt die Interessen der deutschen Schifffahrt einzubringen. ...

Internationale Beziehungen

Bilaterale Beziehungen zum Teil noch verbesserungsbedürftig



INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN In bilateralen Verhandlungen konnten Beziehungen verbessert werden

LIBYEN

Nach mehrjähriger Pause wurden die Verhandlungen über ein Schifffahrtsabkommen zwischen Deutschland und Libyen wieder aufgenommen. Ende März 2007 fanden in Bonn Gespräche in konstruktiver Atmosphäre statt, in denen die meisten Artikel eines zukünftigen Abkommens geklärt werden konnten. Offen blieben die wichtigen Themen Gleichbehandlung in den Häfen und Visa für die Ein- und Durchreise von Besatzungsmitgliedern. Eine weitere Gesprächsrunde in Libyen ist noch im Jahr 2007 vorgesehen.

POLEN

Ende September 2007 fand nach längerer Pause erneut eine Sitzung der deutsch-polnischen Gemischten Kommission für Seeschifffahrt in Warschau statt. Hauptthemen dieser Sitzung waren der Umweltschutz, der Kurzstreckenseeverkehr und die Anpassung der Infrastruktur an zu erwartende Ladungsströme.

ALGERIEN

Die Schifffahrtsbeziehungen mit Algerien bleiben weiterhin belastet. Trotz bestehender zwischenstaatlicher Vereinbarungen und wiederkehrender Anforderungen durch Deutschland und die EU, diese Vereinbarungen einzuhalten, werden deutsche und andere europäische Schifffahrtsunternehmen von algerischer Seite offen benachteiligt.

VENEZUELA/ECUADOR

Mit Sorge beobachtet der VDR Entwicklungen in Venezuela und Ecuador, wo Gesetzesvorhaben und Gerichtsverfahren die Rechtssicherheit der Schifffahrt empfindlich stören könnten. ...

Verladerbeziehungen

Engere Zusammenarbeit zwischen VDR, DSVK und BDI angestrebt



Im Februar 2007 trafen sich Vertreter der Kommission für Linienfahrt des VDR und des Deutschen Seeverladerkomitees im Bundesverband der Deutschen Industrie (DSVK im BDI) in Hamburg. Dabei erörterten die Teilnehmer betriebliche Abläufe wie Containerversiegelung und Gefahrgutkennzeichnung. Darüber hinaus ging es auch um die Wettbewerbs- und Infrastrukturpolitik. Die Teilnehmer vereinbarten in der Infrastrukturpolitik eine engere Zusammenarbeit. Ein weiteres Treffen ist für Ende 2007 in Hamburg geplant. ...

VERLADER Engere Zusammenarbeit insbesondere bei den Themen Containerversiegelung und Gefahrgutkennzeichnung



Schifffahrtsentwicklung in Europa

- 34 Europäische Schifffahrtsabkommen
- 34 Europäische Wettbewerbspolitik
- 35 Europäische Meerespolitik
- 35 Europäisches Schiffssicherheitspaket
- 36 Europäische Hafenpolitik

EU-Abkommen und Gespräche

Engere Zusammenarbeit mit den Schwellenländern Indien und Brasilien angestrebt

INDIEN

Im Jahr 2007 fanden zwei weitere Verhandlungen über ein Schifffahrtsabkommen zwischen Indien, der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedsstaaten statt.

Die Verhandlungen konnten jedoch noch nicht abgeschlossen werden. Es gibt nach wie vor Meinungsverschiedenheiten über den Marktzugang zum indischen Logistikgeschäft und über den Arbeitsmarktzugang für indische Staatsbürger. Eine weitere Verhandlungsrunde soll im Herbst 2007 stattfinden.

BRASILIEN

Ein sogenannter „Maritimer Dialog“ fand im März 2007 in Sao Paulo zwischen Brasilien, der Europä-

ischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedsstaaten statt. Zweck des Maritimen Dialogs war ein allgemeiner Gedankenaustausch zur Schifffahrtspolitik in Brasilien und der Europäischen Union.

Dabei wurde unter anderem die Ungleichbehandlung bei Leuchtfeuergebühren angesprochen. Aufgrund des deutsch-brasilianischen Schifffahrtsabkommens sind deutsche Reedereien von dieser Regelung jedoch grundsätzlich nicht betroffen. Weitere Themen bei den Gesprächen waren Kabotage, Zubringerdienste und Ladungsvorbehalte im Handel zwischen Mercosur-Staaten. Dem Dialog ging ein Vorgespräch zwischen Schifffahrtsunternehmen und der Europäischen Kommission voraus, an dem auch Mitglieder des VDR teilgenommen haben. ...

EU-Wettbewerbspolitik

EU-Kommission legt Leitlinien für die Linienschifffahrt vor

Im Herbst des vergangenen Jahres hatte die Europäische Gemeinschaft die Seekartellverordnung 4056/86 nach knapp zwanzigjähriger Geltungsdauer und einem umfassenden Konsultationsverfahren aufgehoben. Für die Trampschifffahrt, für die Linienschifffahrt und für die Kabotageverkehre in den Mitgliedstaaten kommen deshalb die allgemeinen Vorschriften des Kartellrechts zur Anwendung, lediglich für Konsortien bleibt eine besondere Verordnung bestehen. Die Neuregelung gilt für die Linienschifffahrt ab Oktober 2008, für die übrigen Sektoren ist sie sofort in Kraft getreten. Die Europäische Kommission hatte sich nach Aufhebung der alten Verordnung bereit erklärt, die neue Rechtslage mit Hilfe von Leitlinien soweit wie möglich transparent zu machen. Sie hat die angekündigten Leitlinien im September 2007 vorgelegt und ein formales zweimonatiges Anhörungsverfahren eingeleitet. Die Leitlinien sind sehr allgemein gehalten. Im Bereich der Trampschifffahrt – von der EU-Kommission als Massengutschifffahrt verstanden – enthalten sie etwas konkretere Aussagen zu Poolvereinbarungen, im Bereich der Linienschifffahrt legen sie dar, wie weit ein Informationsaustausch zwischen Mitgliedern von Linienschifffahrtskonferenzen zulässig bleibt. Eine abschließende Bewertung der Leitlinien steht noch aus. Mit der Veröffentlichung ihrer Endfassung ist

Anfang 2008 zu rechnen.

Angestoßen hat die Europäische Kommission auch das Nachprüfungsverfahren für die Gruppenfreistellung der Konsortien in der Linienschifffahrt nach der Verordnung 823/2000. Diese Verordnung gilt befristet bis zum 25. April 2010. Es ist noch unklar, ob der frühe Beginn des Verfahrens auf eine grundsätzliche Überarbeitung der Verordnung hinauslaufen soll. ...





LEITLINIEN Die EU-Kommission hat für die Linienschifffahrt die angekündigten Leitlinien vorgelegt

EU-Meerespolitik

Das umfangreiche Konsultationsverfahren ist jetzt in ein „Blaubuch“ gemündet

Im letzten Jahr hatte die Europäische Kommission ein Grünbuch zur Meerespolitik herausgegeben und ein umfassendes Konsultationsverfahren eingeleitet. Das Grünbuch sollte der Entwicklung einer sektorübergreifenden Meerespolitik mit konkreten Maßnahmen dienen. Die Schifffahrt hat diesem Ansatz grundsätzlich zugestimmt und es für nötig erklärt, dass die Meerespolitik der Europäischen Gemeinschaft der großen Bedeutung der Seeschifffahrt für die europäische Wirtschaft und ihrer hohen Umweltverträglichkeit gerecht werden müsse. Das Konsultationsverfahren fand im Mai 2007 in einer von der deutschen Ratspräsidentschaft veranstalteten Konferenz in Bremen seinen Abschluss.

Im Oktober 2007 hat die Europäische Kommission dann ihre Vorschläge in einem so genannten „Blaubuch“ veröffentlicht. Die vorgeschlagenen Maßnahmen erstrecken sich auf die Entwicklung nationaler Raumplanungsverfahren im maritimen Bereich, eine umfassende Seeverkehrsstrategie, die Schaffung eines „Europäischen Seeverkehrsraums ohne Hindernisse“, eine neue Hafenpolitik und die Nachprüfung von Ausnahmeregelungen im Arbeits- und Sozialrecht für die maritime Wirtschaft. Aufgegeben hat die Europäische Kommission ihre ursprünglich verfolgten Ideen, ein europäisches Seeschiffsregister einzurichten und eine europäische Küstenwache zu schaffen. ...

3. Schiffssicherheitspaket

Beratungen kommen nur schleppend voran

Die Beratungen über das von der Europäischen Kommission 2005 vorgeschlagene Dritte Schiffssicherheitspaket kommen nur langsam voran. Im Europäischen Rat wurde 2007 eine politische Einigung über drei der sieben Vorschläge erzielt: Die Konzentration der Hafenstaatkontrolle auf bereits auffällig gewordene Schiffe, die Intensivierung der Überwachung des Seeverkehrs und die Regelung des Zugangs zu Notliegeplätzen sowie die Vereinheitlichung der Seeunfalluntersuchung. Dagegen wurden zwei Vorschläge von der Deutschen Präsidentschaft

nicht abgeschlossen: Die Umsetzung des Athener Übereinkommens von 2002 über die Haftung bei der Beförderung von Passagieren und die gegenseitige Anerkennung der Regeln der Klassifikationsgesellschaften. Die übrigen zwei Vorschläge sind bisher im Rat nicht behandelt worden: Der kontroverse Vorschlag über die Umsetzung des Haftungsbeschränkungsübereinkommens von 1996 in europäisches Recht und der Vorschlag über die Überprüfung der europäischen Flaggenstaaten hinsichtlich der korrekten Umsetzung internationaler Übereinkommen. ...



Europäische Hafenpolitik: Zukünftige Ausrichtung offen

Konzept der EU-Kommission nach Scheitern von „Port-Package-II“ noch offen

Nach Scheitern des „Port Package II“ hatte die EU-Kommission Ende 2006 ein Konsultationsverfahren eingeleitet, um noch einmal den tatsächlichen Handlungsbedarf für eine zukünftige europäische Hafenpolitik festzustellen. In insgesamt sechs thematisch abgegrenzten Workshops wurden von November 2006 bis Mai 2007 viele Fragestellungen ein weiteres Mal diskutiert. Alle betroffenen Bereiche aus Wirtschaft, Verwaltung und Politik erhielten erneut Gelegenheit, ihre Positionen darzustellen. Diese Positionen waren – wie zu erwarten – nach wie vor kontrovers. Welche Haltung die Europäische Kommission einzunehmen gedenkt, war während der einzelnen Workshops nicht zu erkennen, da die Vertreter der Kommission lediglich als interessierte Zuhörer auftraten.

Die Kommission wird auf Basis ihrer im Konsultationsverfahren gewonnenen Erkenntnisse im Oktober dieses Jahres eine zusammenfassende Kommu-

nikation zur zukünftigen europäischen Hafenpolitik vorlegen.

Vermutlich wird die für den 17. Oktober 2007 angekündigte Kommunikation der EU-Kommission zur Hafenpolitik lediglich eine umfangreiche Bestandsaufnahme der regelungsbedürftigen Themenkreise, jedoch keine konkreten Aussagen hinsichtlich einer notwendig erachteten Regelungstiefe enthalten. Eine zentrale Planungskompetenz für europäische Seehäfen wird seitens der Kommission voraussichtlich nicht angestrebt werden. Allerdings tendiert die Kommission dazu, Binnenhäfen in die Kommunikation zur Hafenpolitik einzubeziehen. Sicher scheint, dass voraussichtlich bis Anfang 2008 ein erster Entwurf über Beihilfeleitlinien für die Finanzierung von Hafeninfrastruktur vorgelegt werden wird. Ebenso ist zu erwarten, dass parallel zur Positionierung in der Hafenpolitik auch Kommunikationen zur Meerespolitik, zu „Meeresautobahnen“ und zur Logistik



UMSCHLAG Der Europäische Reederverband wünscht eine weitere Liberalisierung

erscheinen werden. Inwieweit sich daraus Abstimmungsnotwendigkeiten im Hinblick auf die Schnittmengen dieser ineinander greifenden Bereiche ergeben werden, bleibt abzuwarten.

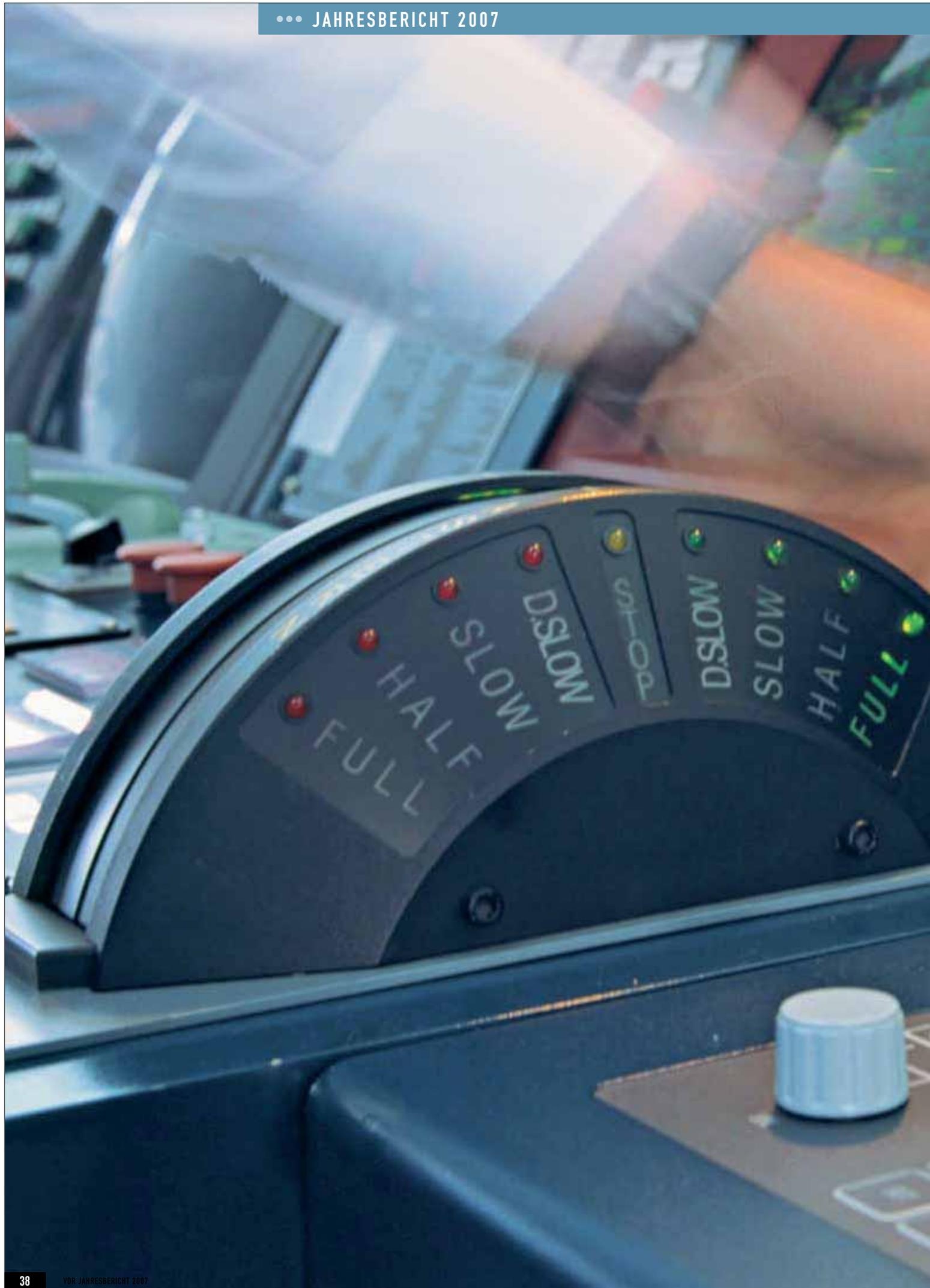
Skeptische Mitgliedsstaaten

Die Mitgliedstaaten würden einen neuen Richtlinienentwurf („Port Package III“) nicht als zielführend betrachten und lehnen ebenso eine generelle Pflicht zur öffentlichen Ausschreibung von Hafenterritorien nach wie vor ab. Hinsichtlich der Anwendung von Umweltrichtlinien auf die Hafenentwicklung erwartet man mehr Klarheit und wünscht sich in Zukunft ein Gleichgewicht zwischen wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Ansprüchen.

Während die Erarbeitung von Beihilfeleitlinien allgemein begrüßt wird, stößt eine auf den gesamten europäischen Raum ausgedehnte Regelung der Hafentarifsysteme durch die EU-Kommission auf breite

Ablehnung. Der Europäische Reederverband hat sich intensiv an dem Konsultationsverfahren beteiligt und abschließend eine umfangreiche Stellungnahme aus Sicht der Hafennutzer für die Kommission erarbeitet. Zentrale Aussagen sind nach wie vor der Wunsch nach Liberalisierung der Dienstleistungsmärkte, einer sachgerechten Lösung für Beihilfeleitlinien, mehr Transparenz in der Tariflandschaft der Häfen, vernünftigen Regelungen in Bezug auf Ladungsumschlagaktivitäten in eigener Regie, mehr Flexibilität im Lotswesen etc.

Welchen Weg die Entwicklung der europäischen Hafenpolitik zukünftig nehmen wird, scheint derzeit völlig offen. Gegebenenfalls sollte die EU-Kommission in Betracht ziehen, das Hafepaket aufzuschnüren, um in den Dienstleistungsbereichen außerhalb des unmittelbaren Hafenumschlags, in denen tatsächlich ein Liberalisierungsbedarf besteht, eine Öffnung der Märkte herbeizuführen. ...





Schiffahrts- entwicklung in Deutschland

- 40 Schiffahrts- und Steuerpolitik
- 41 Versicherungsvertragsrecht
- 42 Tonnage- und Investitionsentwicklung

Schifffahrts- und Steuerpolitik:

Nachdem die im Herbst 2005 gebildete Große Koalition ihre schifffahrtspolitische Linie zu Gunsten des deutschen maritimen Standorts in der Koalitionsvereinbarung festgelegt hatte, hat sich die Bundesregierung auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz in Hamburg noch einmal klar zu dem von ihrer Vorgängerin eingeschlagenen Kurs bekannt.

Die Bundeskanzlerin hat insbesondere die Tonnagesteuer langfristig garantiert. Dafür hat der Verband im Anschluss an die erste, 2003 eingeleitete und bis Ende 2005 umgesetzte Vergrößerung der Handelsflotte unter deutscher Flagge auf über 400 Schiffe die Rückflagging weiterer 100 Schiffe bis Ende 2008 und – soweit die konjunkturellen Bedingungen vergleichbar bleiben – von noch einmal 100 Schiffen bis Ende 2010 zugesagt. Um die seit 2003 wie gewünscht massiv gestiegene Nachfrage nach Ausbildungsplätzen für die seemannischen Berufe bedienen zu können, hat sich der Verband auf der Konferenz außerdem verpflichtet, die an ihre Grenzen gekommenen Kapazitäten der Seefahrtsschulen für Nautiker zusätzlich zu seiner schon seit Jahren geleisteten Ausbildungsförderung für Schiffsmechaniker und Nautisch/Technische Offiziere in den nächsten drei Jahren mit 1 Mio. € pro Jahr zu unterstützen. Mit zwei der vier Bundesländer, die seemannische Ausbildungsstätten unterhalten, hat der Verband Vereinbarungen zur Erhöhung der Studienplätze ge-

schlossen, mit den übrigen zwei Bundesländern steht ein Abschluss bevor.

Das Wachstum der deutschen Handelsflotte ist ungebrochen. Die Flotte ist während der letzten Jahre mit einem durchschnittlichen Wachstum von ca. 13% auf ca. 3.200 Schiffe angestiegen. In der Welt nimmt sie nach wie vor den dritten Rang ein, bei der Containerschifffahrt, die weiter den Schwerpunkt der Aktivitäten der deutschen Reeder einnimmt, hat die deutsche Handelsflotte ihren mit Abstand ersten Rang noch ausgebaut. Eine Tendenz zur Diversifizierung der Schiffstypen ist jedoch sichtbar. Die Zahl der im internationalen Verkehr eingesetzten Handelsschiffe unter deutscher Flagge liegt mit etwas über 400 Schiffen leicht unter dem Bestand von Ende 2006. Die zugesagte zweite Rückflagging von mehr als 100 Schiffen bis Ende 2008 soll noch im Herbst 2007 eingeleitet werden, wenn das auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz noch nicht zufrieden stellend behandelte Problem des Umfangs der von europäischen Kapitänen nach der Schiffsbesetzungs-



EINIGKEIT herrscht zwischen der Bundeskanzlerin und ihrem Vorgänger in der maritimen Politik

Standort auf geradem Kurs

verordnung zu fordernden Kenntnisse der deutschen Sprache im Maritimen Bündnis gelöst ist.

Am 1. Januar 2007 ist die Ende 2003 vom Gesetzgeber gesetzte Übergangsfrist für die in der Schifffahrt seit Jahrzehnten weit verbreiteten Verlustzuweisungsgesellschaften ausgelaufen. Seitdem haben die Schifffahrtsgesellschaften nur noch die Wahl, sich mit zehnjähriger Bindung für die Gewinnermittlung nach Tonnage oder für die normale Gewinnermittlung zu entscheiden. Die gute konjunkturelle Situation der letzten Jahre hat dazu beigetragen, dass die ausschließlich renditeorientierte Tonnagesteuer schon während der Übergangsfrist zunehmend bevorzugt worden ist. Die Gewinnung von Eigenkapital für Investitionen in Schiffe ist deshalb nicht eingebrochen. Es ist davon auszugehen, dass die Tonnagesteuer bei nahezu allen der ca. 2.800 im internationalen Verkehr eingesetzten und in Deutschland registrierten Schiffe angewendet wird.

Der im letzten Jahr geäußerten Kritik des Bundesrechnungshofs an der Tonnagesteuer sind die politischen Institutionen im Laufe des Jahres fast ausnahmslos ablehnend entgegengetreten. Solange die auf den Nationalen Maritimen Konferenzen gegebenen Zusagen eingehalten werden, bleiben die Tonnagesteuer und die Maßnahmen zur Senkung der Lohnnebenkosten beim Betrieb von Schiffen unter deutscher Flagge unangetastet. Die Anfang des Jahres ebenfalls in die Diskussion gekommene Praxis der Erteilung von Ausflaggingenehmigungen muss unter diesen Umständen nur leicht angepasst werden. Zunehmend setzt sich die Erkenntnis durch, dass die Berechtigung der zu Gunsten der Seeschifffahrt

eingesetzten besonderen fiskalischen Instrumente an ihrer Wirkung im gesamten maritimen Standort gemessen werden muss. Darüber wird ein vom Bundesverkehrsministerium in Auftrag gegebenes und Ende 2007 zu erwartendes Gutachten Aufschluss geben. Das Gutachten wird auch für den von der Bundesregierung in diesem Jahr der Europäischen Kommission nach deren Beihilfeleitlinien von 2003 zu erstattenden Bericht über die Wirkungen der Tonnagesteuer bei Anwendung auf Schiffe unter nichteuropäischen Flaggen wesentliche Bedeutung haben.

Einen hohen politischen Stellenwert hat in 2007 der vor zwei Jahren in der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO) begonnene Prozess der Revision der die Emissionen von Schiffsmaschinen behandelnden und seit Mai 2005 geltenden Anlage VI des Internationalen Übereinkommens über den Meeresumweltschutz (MARPOL) gewonnen. Im Mittelpunkt steht die nochmalige Verringerung der Schwefeldioxidemissionen durch Senkung des maximalen Schwefelgehalts im Schiffstreibstoff. Der VDR beteiligt sich intensiv an der national, europäisch und international geführten Diskussion und setzt sich dafür ein, dass die IMO in dem vorgesehenen Zeitplan eine internationale Lösung findet, die praktikabel und wettbewerbsneutral ist und die Verlagerung von Verkehren von See- auf Landstrecken vermeidet.

Die Perspektiven für den weiteren Ausbau des Schifffahrtsstandorts Deutschland sind nach wie vor gut. Es bleibt jedoch eine dauerhafte Aufgabe aller Beteiligten, dessen nationale und europäische Grundbedingungen zu beachten und diese international wettbewerbsfähig zu halten. ...

Versicherungsvertragsrecht: Seeversicherung ausgenommen

Internationalität und Wettbewerbsfähigkeit bleiben gewahrt

Im Jahr 2004 hatte eine vom Bundesjustizministerium eingesetzte Kommission einen Bericht mit Vorschlägen über die Neugestaltung des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) vorgelegt und vorgeschlagen, die Seeversicherung in dieses Gesetz mit einzubeziehen, wenn auch mit der Möglichkeit, abweichende Vereinbarungen treffen zu können. Den dagegen erhobenen Einwänden des VDR und der

Versicherungswirtschaft ist der Gesetzgeber in diesem Jahr gefolgt. Die Seeversicherung (Seekasko-, Seewaren- und Haftpflichtversicherung) bleiben vom VVG grundsätzlich ausgenommen. Die Seeversicherung kann deshalb unbeeinflusst von den Regelungen des deutschen nationalen Versicherungsvertragsrechts ihre Internationalität und damit ihre Wettbewerbsfähigkeit uneingeschränkt bewahren. ...



FEEDER Die deutschen Reeder sind im europäischen küstennahen Verkehr führend

Tonnage- und Investitionsentwicklung: Deutsche Handelsflotte auf Rekordniveau

Im Berichtsjahr 2007 wurden gleich zwei historische Marken überschritten:

Erstmals ist die deutsche Handelsflotte auf über 60 Millionen BRZ gewachsen.

Die Zahl ihrer Schiffe beträgt jetzt mehr als 3.000 Einheiten.

Die dem wirtschaftlichen Einflussbereich deutscher Reedereien zuzuordnende Handelsflotte bestand zur Jahresmitte 2007 aus 3.125 Schiffen (Einheiten mit einer Bruttoreaumzahl - BRZ über 100) mit insgesamt 62,1 Mio. BRZ. Gegenüber Juli 2006 bedeutet dies eine Zunahme der Anzahl der Schiffe um 218 Einheiten und eine Vergrößerung der Tonnage um 7,2 Mio. BRZ. Damit wurde im Berichtsjahr sowohl die Marke von 3.000 Schiffen als auch die Tonnage von 60 Mio. BRZ erstmals überschritten.

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 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 2007 einschließlich der im Küstenbereich eingesetzten Fracht- und Fahrgastschiffe auf 547 Schiffe (Vorjahr: 590 Schiffe) mit 12,51 Mio. BRZ (Vorjahr: 11,15 Mio. BRZ). Mit dieser Bruttoreaumzahl von über zwölf Millionen erreichte die Handelsflotte unter deutscher Flagge ihr bislang größtes Tonnagevolumen. Mit 367 Schiffen (Vorjahr: 381 Schiffe) mit 12,1 Mio. BRZ (Vorjahr: 10,88 Mio. BRZ) ist der wesentliche Teil der

Flotte unter deutscher Flagge im Internationalen Seeschiffregister eingetragen.

Im ersten Halbjahr 2006 wechselten zwölf bislang unter Auslandsflaggen eingesetzte Schiffe unter die Bundesflagge, sieben Neubauten wurden ebenfalls unter deutscher Flagge in Fahrt gesetzt. Diesen Zugängen von zusammen 1.341.157 BRZ standen 29 Auslandsverkäufe und sechs Ausflaggungen mit zusammen 131.310 BRZ gegenüber.

Per Saldo ergibt sich bei dem Sektor unter deutscher Flagge im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt ein Rückgang von 43 Schiffen bei einem gleichzeitigen Tonnagezuwachs von 1,36 Mio. BRZ. Dieser Rückgang setzt sich überwiegend aus alten Passagierschiffen in der nationalen Fahrt zusammen, die nicht in die Betrachtung der Schiffe unter deutscher Flagge anlässlich der 3. Nationalen Maritimen Konferenz in Lübeck 2003 einzubeziehen sind. Die Zusagen der Reeder sind damit hinsichtlich der Rück- und Einflaggungen weiterhin erfüllt.

Ebenfalls stark zugenommen hat derjenige Teil der deutschen Flotte, der in deutschen Seeschiffsregistern eingetragen ist und nach § 7 des Flaggenrechtsgesetzes befristet eine ausländische Flagge führt. Dieser Flottenteil ist zwischen Mitte 2006 und Mitte 2007 um 346 Schiffe und 9,05 Mio. BRZ auf 2.409 Schiffe mit 46,35 Mio. BRZ angestiegen.

Insgesamt waren in deutschen Seeschiffsregistern am 30. Juni 2006 2.956 Handelsschiffe mit 58,85 Mio. BRZ eingetragen; gut 1.500 Schiffe und 45,6 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. →

WEITBLICK

Dank weitsichtiger Investitionsstrategie ist die deutsche Containerflotte zum Rückgrat der Globalisierung geworden



→ Der Sektor der Schiffe in ausländischen Registern, die von Deutschland aus bereedert werden, wies im Betrachtungszeitraum ein Minus von 85 Schiffen und ein Minus von 3,14 Mio. BRZ auf und bestand zur Jahresmitte 2007 aus 169 Handelsschiffen mit 3,29 Mio. BRZ.

Die bevorzugten Auslandsflaggen der deutschen Reedereien sind die des Karibikstaates Antigua und Barbuda, Liberias, Großbritanniens, der Marshall-Inseln und Zyperns. Nach der Anzahl der Schiffe führt Antigua und Barbuda mit 930 Schiffen und 7,8 Mio. BRZ, während die höchste BRZ-Tonnage auf die Flagge Liberias mit 742 Schiffen und 23,7 Mio. BRZ entfällt. Die britische Flagge folgt mit 262 überwiegend in Gibraltar und auf der Insel Man registrierten Schiffen mit 2,7 Mio. BRZ vor den Marshallinseln mit 222 Schiffen und 6,3 Mio. BRZ und Zypern mit 132 Schiffen und 2,1 Mio. BRZ. Die verbleibenden 290 Schiffe verteilen sich auf 27 weitere Flaggen.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2007 stellten deutsche Reeder 149 Neubauten mit 3,1 Mio. BRZ und 4,1 Mio. tdw in Dienst (Vorjahr: 115 Neubauten mit 3,79 Mio. BRZ). Das entspricht einem Investitionsvolumen von ca. 4,7 Mrd. US-Dollar. Diese Zahlen dürften sich bis zum Ende des Jahres noch deutlich erhöhen. Deutsche Werften waren mit 24 Schiffen und 414.000 BRZ entsprechend einem Investitionsvolumen von 925 Mio. Euro an den Ablieferungen beteiligt.

Deutsche Schifffahrtsgesellschaften bestellten in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 230 Handelsschiffe mit 8,7 Mio. BRZ und einem Bruttowert von 9,3 Mrd. Euro (Vorjahreszeitraum: 211 Schiffe, 5,6 Mio. BRZ, 7,1 Mrd. Euro). Hiervon konnten Werften in China 101 Neubaufträge verbuchen, 77 Bestellungen gingen an koreanische Schiffbauer. Auch deutsche Werften profitierten von der Auftragsvergabe in den ersten zwei Quartalen 2007: Aufträge über 10 Neubauten mit 84.500 BRZ kamen von deutschen Reedern. Damit sichern sich die meisten deutschen Schiffbaubetriebe weiterhin eine hohe Auslastung bis in das Jahr 2011.

Anfang Juli 2007 befanden sich 1.052 Handelsschiffe mit einer Gesamttonnage von 29,57 Mio. BRZ oder 38,17 Mio. tdw für deutsche Reedereien in Bau oder Auftrag (Vorjahr 711 Handelsschiffe mit 21,9 Mio. BRZ). Diese Schiffsneubauten haben einen Anschaffungswert von rund 44,6 Mrd. US-Dollar. In Deutschland werden 106 Schiffe mit 1,95 Mio. BRZ im Wert von ca. 4,6 Mrd. Euro gebaut. Die wichtigsten Schiffbauländer deutscher Auslandsaufträge waren im Juli 2007 China mit 492 Schiffen und 10,6 Mio. BRZ, Südkorea mit 198 Schiffen und 9,8 Mio. BRZ, Japan mit 23 Schiffen und 1,56 Mio. BRZ, Rumänien mit 38 Schiffen und 1,4 Mio. BRZ sowie Vietnam mit 35 Schiffen und 0,8 Mio. BRZ und Polen mit 23 Schiffen und 0,7 Mio. BRZ. Die Neubaufträge für die restlichen 137 Schiffe mit 2,7 Mio. BRZ wurden an Werften in 18 Nationen vergeben.

Erstmals haben deutsche Reeder Containerschiffe der Superpostpanamax-Klasse in Auftrag gegeben. Bis zum Ende des zweiten Quartals 2007 wurden 17 Containerschiffe mit 2,6 Mio. BRZ, einer Stellplatzkapazität von insgesamt 215.000 TEU und einem Investitionsvolumen von 2,7 Mrd. US-Dollar bestellt. Dieser Bestellstand hat sich während des dritten Quartals 2007 nahezu verdreifacht.

Die Fertigstellung der Neubauten ist vorwiegend für die Jahre 2008 bis 2010 vorgesehen. Bei großen Containerschiffen reicht der vereinbarte Zeitpunkt der Ablieferung bereits bis in das Jahr 2011 hinein.

Der überwiegende Anteil am Auftragsbestand der deutschen Reedereien entfällt auf Containerschiffe mit insgesamt 546 bestellten Neubauten mit zusammen 19,4 Mio. BRZ und einer Stellplatzkapazität von 1.800.000 TEU. Darunter sind 238 Schiffe mit einer Kapazität bis 2.000 TEU, 120 Schiffe zwischen 2.000 und 4.000 TEU, 113 Schiffe zwischen 4.000 und 6.000 TEU und 75 Schiffe mit mehr als 6.000 TEU. Bestellt sind darüber hinaus 251 Stückgut- und Ro-Ro-Frachter, 122 Massengutschiffe, 75 Rohöl- und Produktentanker unterschiedlicher Größe, jeweils 27 Chemikaliertanker und Gastanker sowie vier Fahrgastschiffe. ...





Sicherheit und Gefahrenabwehr

- 48 Gefahrenabwehr: US-Containerkontrolle
- 50 Bewaffnete Überfälle

Gefahrenabwehr: 100 Prozent US-Container- kontrolle inakzeptabel

Zwar ist ein US-Gesetz zur vollständigen Containerkontrolle unterzeichnet, doch gilt es bei Experten als bürokratisch und undurchführbar. Zudem bringt die sogenannte „100prozentige Kontrolle“ keine zusätzliche Sicherheit.

Neue Strategien der US-amerikanischen Sicherheitspolitik zur Abwehr der Gefahr terroristischer Übergriffe sorgen nicht nur in den betroffenen Wirtschaftskreisen, sondern auch bei Handelspartnern für große Unruhe. Der US-Präsident hat ein bereits in seiner Entwicklungsphase äußerst umstrittenes Gesetz unterschrieben, nach dem ab 1. Juli 2012 sämtliche für die USA bestimmten Container vor Verladung in den Abgangshäfen durchleuchtet werden sollen, um festzustellen, ob sie „sicherheitsgefährdende Produkte“ enthalten.

Der World Shipping Council (WSC) hat die Gesetzesentwicklung von Beginn an kritisch begleitet und die amerikanischen „Sicherheitsexperten“ immer wieder darauf hingewiesen, dass eine 100%-ige Containerkontrolle keinen zusätzlichen Sicherheitsgewinn bringt, sondern lediglich einen unverhältnismäßig hohen Aufwand verursacht. Die deutsche Wirtschaft, vertreten durch den BDI, und selbst US-amerikanische Verlager/Empfänger haben sich vorbehaltlos dieser Meinung angeschlossen. Ebenso hat die Europäische Kommission auf höchster Ebene gegen die Inkraftsetzung des Gesetzes Front gemacht, da sie schwerwiegende Handelshemmnisse und Nachteile für die europäische Wirtschaft befürchtet. Wie sich letztlich gezeigt hat, waren all diese Proteste vergeblich.

Ob sich während der Periode bis zum Inkrafttreten des Gesetzes das Rad noch zurückdrehen lässt, erscheint zumindest zweifelhaft, obwohl dies bei einer sachlichen Betrachtung der Fall sein müsste: Die 100%-ige Containerkontrolle widerspricht bewährten Sicherheitsinitiativen, wie zum Beispiel die frühzei-

tige Übermittlung von Sendungsdaten an Zollverwaltungen, auf Basis derer gezielte Risikoanalysen möglich sind. Achtzehn europäische Organisationen und Wirtschaftsverbände haben im September noch einmal gemeinsam auf diesen Aspekt hingewiesen und die Kommission nochmals um Unterstützung gegenüber den USA gebeten. Proteste haben die USA mittlerweile auch aus anderen Teilen der Welt, insbesondere von ostasiatischen Handelspartnern, erreicht.

Vor diesem Hintergrund erscheinen die sicherheitsrelevanten Durchführungsvorschriften zum überarbeiteten EU-Zollkodex mit dem zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten (Authorised Economic Operator – AEO) bzw. den Voranmeldungen der Sendungsdaten bei Ein- und Ausfuhr vergleichsweise moderat. Die Regularien entsprechen im Wesentlichen dem von der Weltzollorganisation (World Customs Organization – WCO) vorgeschlagenen Rahmenbedingungen zur Gefahrenabwehr im internationalen Handelsverkehr.

Wenn Handels- und Transportbeteiligte künftig keine zollverfahrenstechnischen oder sicherheitsrelevanten Nachteile bei Grenzkontrollen etc. erleiden wollen, sollten sie ab 1. Januar 2008 den Status eines zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten haben, d. h. sie müssen sich bei den jeweils zuständigen nationalen Zollbehörden einer Sicherheitsprüfung unterziehen. Der Antrag auf Zulassung zum AEO ist beim zuständigen Hauptzollamt zu stellen. Das Hauptzollamt prüft, ob das Unternehmen angemessene Sicherheitsstandards über Zutritt und Einlass zum Firmengelände, Umgang mit Frachteinheiten, Lagerhaltung,



KONTROLLE 100 Prozent der in die USA gehenden Container zu kontrollieren gilt als unrealistisch

Sicherheitsüberprüfung der Mitarbeiter etc. einhält und bewilligt ggfs. die Zulassung zum AEO. Diese Prozeduren entsprechen etwa den Bedingungen, wie sie seitens der USA für Wirtschaftsbeteiligte im C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism) Verfahren Anwendung finden. Die ab 1. Juli 2009 geplanten Voranmeldungen entsprechen in ihrer Systematik wiederum der US-amerikanischen „Advanced Manifest“-Regelung, die sich gerade in Überarbeitung befindet und demnächst wahrscheinlich ebenfalls zusätzlichen administrativen Aufwand von den Wirtschaftsbeteiligten verlangen wird.

In besonderem Maße bedauerlich ist, dass die von US- und EU-Verwaltungen gestellten Anforderungen hinsichtlich des Umfangs der Datenelemente nicht identisch sind. So müssen sich Industrie, Handel und Transportwirtschaft letztlich mit unterschiedlichen Systemen für verschiedene Verkehre auseinandersetzen, eine Situation, die elementar allen Ansätzen und Forderungen nach Handelserleichterungen widerspricht. Völlig ungeklärt ist zur Zeit noch, ob es den Mitgliedstaaten der EU gelingen wird, ihre Zollverwaltungen auf elektronischem Wege derart zu vernetzen, das nicht nur die Zollabwicklung, sondern auch die gewünschte „Sicherheitsüberprüfung“ der Sendungsdaten in sinnvoller Weise, d. h. flächendeckend und innerhalb einer 24-Stundenfrist erfolgen kann.

Vorerst gescheitert ist hingegen die EU-Initiative zur Verbesserung der Lieferkettensicherheit, hinter der die Absicht stand, „zuverlässige Unternehmen“ im Rahmen innereuropäischer Verkehre zu schaffen. Das Europäische Parlament hat den Verordnungsentwurf der Kommission u. a. mit der Begründung zu-

rückgewiesen, dass hier die Verhältnismäßigkeit der Mittel überschritten worden sei. Das Anliegen dieser Messlatte hätte der VDR sich auch bei Beurteilung anderer politischer Initiativen sehr gewünscht.

Neben dem „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ für internationale Handelsverkehre zusätzlich noch ein „zuverlässiges Unternehmen“ für innergemeinschaftliche Verkehre zu schaffen, wäre aber wohl des Guten zu viel gewesen. Allerdings bedeutet dies zumindest aus Sicht der Seeschifffahrt nicht, dass innergemeinschaftliche Verkehre und deren Transportbeteiligte damit völlig aus ihrer Verantwortung zur Verbesserung der Lieferkettensicherheit entlassen werden sollten. Da der ISPS-Code für die Seeschifffahrt nicht nur für internationale, sondern auch für innereuropäische und sogar für nationale Verkehre zur Anwendung kommt, wäre es zumindest nicht unbillig, auch die Landverkehrsträger auf europäischer Ebene in Gefahrenabwehrsysteme einzubinden. Sicherheit sollte nicht erst beim Eintreffen am Seehafen-Terminal oder bei Überschreiten der Schiffsreling beginnen, sondern bereits beim Versender. Letzteres würde insbesondere auch den innereuropäischen Transportketten unter Einschluss einer Fährstrecke zugute kommen.

Da die meisten Unternehmen ihre Aktivitäten ohnehin nicht auf innergemeinschaftliche Handels- und Transportbeziehungen beschränken, spricht im Prinzip nichts dagegen, die sicherheitsrelevanten Bestimmungen der Durchführungsvorschriften zum EU-Zollkodex – zumindest auf freiwilliger Basis – auch auf innergemeinschaftliche Verkehre anzuwenden. ...

Bewaffnete Überfälle: Seltener, aber problematischer

Erstmals seit Jahren ist wieder ein deutsches Schiff von Piraten überfallen worden. Die gefährlichsten Gebiete sind neben der Malakka-Straße Westafrika – hier vor allem Nigeria – und die Küste vor Somalia.

Im Jahr 2006 ist die Zahl der gemeldeten Überfälle auf Schiffe gemäß Jahresbericht des International Maritime Bureau (IMB) im dritten Jahr in Folge gesunken. Insgesamt wurden lediglich noch 239 Überfälle dokumentiert. Das IMB informiert permanent über den Stand der Piraterie (siehe kleine Karte rechts). Im Jahr 2003 waren es noch 445. Zieht man die Zahl „versuchter Überfälle“ von der Gesamtzahl ab, bleiben noch 162 Ereignisse, bei denen es den „Piraten“ gelungen ist, an Bord der Schiffe zu gelangen. Berücksichtigt man dann noch die Zahl der Fischerboote, Barge und Schlepper, die sich jeweils im Regionalverkehr bewegen, sowie private Segel- und Motorjachten, dann liegt die Zahl der in internationalen Verkehren beschäftigten Handelsschiffe, die überfallen wurden, unter einhundert.

Die Situation hat sich im laufenden Jahr allerdings wieder verschlechtert. Zum einen ist die Zahl der Überfälle wieder angestiegen und zum anderen ist die Art der Überfälle zumindest an zwei Standorten problematischer geworden. Es handelt sich dabei um Nigeria und Somalia. Während sich in anderen Regionen die Situation auf Grund aktiver Gegenmaßnahmen verbessert hat, bekommen die beiden oben genannten Staaten ihre Probleme aus unterschiedlichen Gründen nicht in den Griff.

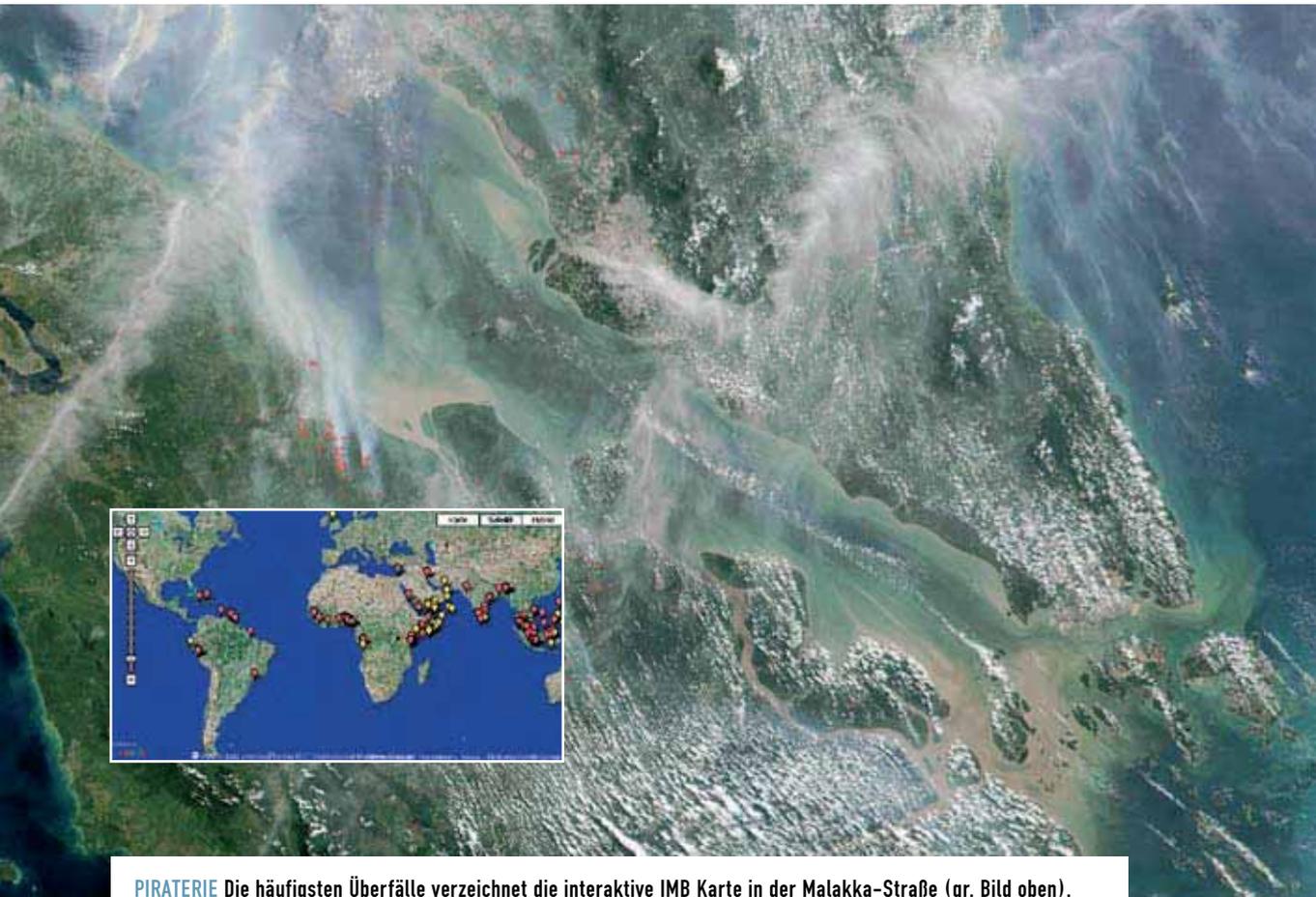
Sowohl entlang der somalischen Küste als auch im küsten- und hafennahen Raum Nigerias haben die Überfälle ohnehin einen jeweils sehr spezifischen Charakter und enden häufig mit der Geiselnahme von Besatzungsmitgliedern der überfallenen Schiffe.

Im Februar dieses Jahres wurde seit langer Zeit erstmalig auch wieder das Schiff einer deutschen Reederei bei Anfahrt auf den nigerianischen Hafen Warri Opfer eines ernst zu nehmenden Überfalls. Das Schiff wurde von so genannten Freiheitskämpfern gekapert,

die 24 Mann der philippinischen Besatzung wurden verschleppt und in Geiselhaft genommen. Erst nach mehr als drei Wochen kam die Besatzung wieder frei und das bis dahin auf Reede liegende Schiff konnte in Warri einlaufen. Alle Besatzungsmitglieder hatten die über dreiwöchige Geiselhaft in den Händen der nigerianischen Rebellen weitestgehend unbeschadet überstanden. Sofort nach der Freilassung bekam die Besatzung von der Reederei die Gelegenheit, sich während eines Urlaubs von den Strapazen der Geiselhaft zu erholen. Die Situation in nigerianischen Küstengewässern ist nach wie vor unübersichtlich. Selbst das Anheuern privater Sicherheitskräfte garantiert keinen absoluten Schutz vor kriminellen und militanten Gruppierungen.

Ähnlich sieht die Situation vor der somalischen Küste aus. Selbst Empfehlungen, die Küste nur im Abstand von mehr als 200 Seemeilen zu passieren, haben teilweise Überfälle nicht verhindern können. Da in Somalia eine handlungsfähige Regierung fehlt, haben die dortigen „Warlords“ weiterhin freie Hand. Selbst Schiffe, die mit Hilfsgütern somalische Häfen anlaufen, um die dortige Bevölkerung vor dem Hungertod zu bewahren, werden Opfer von Geiselnahmen.

Diese inakzeptable Situation ist deshalb nicht nur Gegenstand der Diskussion innerhalb der IMO, sondern auch im UN-Sicherheitsrat. Es dürfte jedoch schwierig sein, entlang der gesamten somalischen Küste für absolute Sicherheit zu sorgen. Es müsste allerdings möglich sein, dass Schiffe, die mit Hilfsladungen somalische Häfen anlaufen, einen entsprechenden Geleitschutz erhalten. Aber auch die damit verbundenen Risiken sollten nicht unterschätzt werden, da derartige Marineeinheiten in der Lage sein müssen, sich im Zweifel auch selbst gegen Übergriffe zu verteidigen. ...



PIRATERIE Die häufigsten Überfälle verzeichnet die interaktive IMB Karte in der Malakka-Straße (gr. Bild oben). Aber auch am Horn von Afrika (gr. Bild unten) und in Westafrika (kl. Bild unten) ist Piraterie eine konkrete Gefahr.





Häfen, Transport und Seewege

- 54 ShortSea-Shipping
- 56 Hinterlandanbindungen
- 57 Fehmarnbeltquerung
- 57 Panamakanal
- 58 Lotsen



Verkehrsverlagerung auf den Seeweg: ShortSea-Verkehre entlasten Straße und Umwelt

Die Verlagerung inhereuropäischer Verkehre auf den Seeweg entlastet nicht nur die Straßen, sondern besonders auch die Umwelt.





EFFIZIENZ
Enge Zusammenarbeit von großer und kleiner Tonnage schont die Umwelt



MAX LINUS DEDE
Der 2007 an
Peter Döhle
abgelieferte Feeder
kann 868 TEU tragen

Die Verkehrswirtschaft hat auch im zurückliegenden Jahr mit der Einrichtung und Nutzung neuer Küstenschiffsdienste für erhebliche Entlastung auf den Straßen gesorgt. Seit März 2006 konnten nach Aussage des ShortSeaShipping Promotion Center (SPC) 33,5 Mio. tkm auf die Wasserstraßen verlagert werden, ein Volumen, das über 3.000 Lkw-Fahrten zwischen dem Ruhrgebiet und den deutschen Seehäfen entspricht.

Diese positive Entwicklung wurde durch hohe Dieselpreise und Fahrerknappheit sowie strengere Regularien für Lenk- und Ruhezeiten im Lkw-Verkehr begünstigt. Das SPC geht diesbezüglich von einem anhaltenden Trend aus.

Zusätzliche Attraktivität für die Nutzung von Wasserstraßen verspricht sich das SPC von der Zielsetzung, in den großen Containerhäfen eigene Liegeplätze für Binnenschiffs- und ShortSea-Tonnage zu schaffen. Im Hinblick auf Feederverkehre kann dieses Konzept jedoch nur dann aufgehen, wenn landseitig optimierte Umfuhrbedingungen geschaffen werden. Letzteres dürfte nicht in jedem Hafen möglich sein.

Negativ betroffen werden Kurzstreckenseeverkehre einschließlich Fährschiffahrt von der gegenwärtigen Schadstoffdiskussion, da Emissionen von Seeschiffen bei Fahrten im küsten- und hafennahen Bereich besonders kritisch bewertet werden.

Internationale Konventionen sowie regionale und nationale Vorschriften sehen weitere drastische Reduzierungen beim Schwefelgehalt der an Bord verwendeten Treibstoffe vor. Hier bedarf es einer politischen Feinsteuerung, um die gewünschten Verlagerungseffekte nicht durch überzogene Regularien zu gefährden.

Insofern darf sich die Diskussion nicht allein auf den Schwefelausstoß der Schiffsmotoren beschränken. Vielmehr muss eine verkehrsträgerübergreifende umweltpolitische Gesamtbetrachtung vorgenommen werden. Bei Berücksichtigung sämtlicher ausgestoßener Schadstoffe wird sich herausstellen, dass die Seeschiffahrt im Vergleich zu den Landverkehrsträgern auf tkm-Basis immer noch sehr günstig abschneidet. Insbesondere bei den für die Klimaveränderungen kritischen Treibhausgasen ist die Ökobilanz des Seetransportes unschlagbar günstig. Dazu kommt eine bedeutsame Entlastung der Straßen, die durch den stark angestiegenen Abfuhrbedarf aus den Häfen zum Teil chronisch verstopft sind.

Noch im Juli des laufenden Jahres hat sich der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) erneut für eine Weiterentwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs ausgesprochen, da er ein Wachstums- und Beschäftigungspotential habe und eine Alternative zu anderen weniger umweltfreundlichen Verkehrsträgern darstelle. Die seitens der Europäischen Kommission eingeleiteten legislativen, operativen und technischen Aktionen werden seitens des EWSA in vollem Umfang unterstützt. Insbesondere wird erneut gefordert, den Seeverkehr zwischen Gemeinschaftshäfen zolltechnisch als nationalen und nicht als internationalen Verkehr zu behandeln. ...

Ausbau der Hafeninfrastuktur und Hinterlandanbindungen

Elbe und Weser müssen ausgebaut werden. Fraglich ist nur, ob dies zum Erhalt der Hafenstandorte schnell genug geschieht. Der Panamakanal wird dagegen bereits erweitert.

Die geplanten Ausbaumaßnahmen deutscher Seehäfen und ihrer Zufahrtswege sind eine absolute Notwendigkeit, wenn die Hafenstandorte in Deutschland den Anschluss an das internationale Niveau nicht verlieren wollen. Für die internationalen Container-Carrier sind die geforderten Ausbaumaßnahmen von allergrößter Wichtigkeit, wenn die fein abgestimmten Logistikketten bei weiter wachsenden Transportvolumina nicht ins Stocken geraten sollen. Alternativen zum Ausbau der deutschen Seehäfen gibt es nicht, da auch die konkurrierenden Westhäfen trotz ständiger Erweiterung ihrer Kapazitäten zusätzliche Ladungsanteile keinesfalls bewältigen können. Sowohl für die Bremischen Häfen als auch in besonderem Maße für Hamburg ist es wichtig, die Rolle als Hub für Großcontainerschiffe nicht zu verlieren.



UMSTRITTEN UND TEUER:
Die Fehmarnbelt-Brücke
geht jetzt zu Kosten
des dänischen
Steuerzahlers

Dabei geht es nicht mehr allein um die Frage des Ausbaus und der Erweiterung der Kapazitäten selbst. Vielmehr ist der Ausbau der Infrastrukturen längst zu einem Zeitproblem geworden. Dies gilt sowohl für die Fahrrinnenanpassung auf Außenweser und Unterelbe, die Schaffung neuer Flächen in den existierenden Häfen, die Entwicklung des Tiefwasserhafens Wilhelmshaven, die landseitigen Anbindungen aller deutschen Seehäfen als auch für den Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals.

Die jetzt vorgesehene Beseitigung der Engstellen auf der östlichen Teilstrecke des NOK kann nur der Beginn weit reichender Maßnahmen sein, die auch zusätzliche Kurvenbegradigungen, Sohlverbreiterungen und eine Vertiefung des Fahrwassers umfassen müssen.

Panamakanal wird erweitert

Die Entscheidung über den Ausbau des Panamakanals ist hingegen gefallen. Panama hat die Zeichen der Zeit erkannt und passt die Abmessungen neuer Schleusenpaare an wachsende Schiffgrößen an. In einer Volksabstimmung wurde mit großer Mehrheit für das Großprojekt der Erweiterung gestimmt. Nach den Planungen werden mit Beginn des Jahres 2015 Schiffe mit bis zu 49 Meter Breite, 366 Meter Länge und 15 Metern Tiefgang den Kanal passieren können. Werften, Reedereien und Klassifikationsgesellschaften sind derzeit dabei, Schiffstypen in Bezug auf eine Panamax-II-Größe zu optimieren. Allerdings existieren bereits Containerschiffe wie diejenigen der „Emma Maersk“ Serie, die auch 2015 auf Grund ihrer Abmessungen den Kanal nicht werden passieren können.

Feste Fehmarn-Belt-Querung

Zumindest auf politischer Ebene scheint die Entscheidung gefallen zu sein, dass die seit vielen Jahren diskutierte Brücke über den Fehmarn Belt nun doch gebaut wird. Jedenfalls haben die Transportminister Dänemarks und Deutschlands sich im Sommer dieses Jahres auf den Bau einer knapp 20 km langen kombinierten Eisenbahn- und Straßenbrücke geeinigt. Bis zum Bau werden jedoch noch einige Jahre vergehen. Nach den vorläufigen Planungen sollen die Bauarbeiten 2011 beginnen und 2018 abgeschlossen sein.

Die Kosten für den mit 5,5 Mrd. Euro veranschlagten Brückenschlag wird allein Dänemark übernehmen, wobei man auf Zuschüsse aus Brüssel in Höhe von 30% hofft. Deutschland wird lediglich für die Aufwendungen der Anschlussbauwerke auf der Insel Fehmarn aufkommen. Dort werden die Aufwendungen für den Ausbau der Infrastruktur Straße/Schiene in einer Größenordnung von 300 Mio. Euro liegen.

Ob sich der Brückenbau rechnen bleibt umstritten. Die Risiken sind aufgrund der geringen gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses jedenfalls erheblich. Durch den Bau der – aus öffentlichen Mitteln finanzierten – Brücke drohen zudem massive Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der bestehenden, äußerst leistungsfähigen Fähr- und Ro-Ro-Dienste in der Ostsee. Gleichzeitig werden auch die Bemühungen der EU-Kommission und der Bundesregierung, Verkehre von der Straße auf den Seeweg zu verlagern, mit dem Bau der Brücke konterkariert. Es ist daher mit einer Verlagerung von Verkehren auf die Straße zu rechnen. ...



PANAMAKANAL:
Die Erweiterung des
stark frequentierten
Schiffahrtsweges
hat 2007 begonnen

See- und Hafenslotswesen: Hoher Nachwuchsbedarf

Wachsende Schiffsverkehre auf deutschen Revieren und ungünstige Altersstrukturen in den Bruderschaften erfordern neue Konzepte für die Lotsenausbildung.

Die von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes gebildete Arbeitsgruppe „Konzepte Seelotsenausbildung“, die über mehrere Jahre hinweg tätig war, hat im März 2007 ihren Abschlussbericht vorgelegt. Der Arbeitsgruppe gehörten Vertreter der Wasser- und Schifffahrdirektionen Nord und Nord-West, der Bundeslotsenkammer (BLK) und des Bundesverbandes See- und Hafenslotsen (BSHL) an. Vertreter der Wirtschaft waren nicht beteiligt.

Grund für die Themenstellung war ein seit langem festzustellender Rückgang der Bewerberzahlen für neu zu besetzende Stellen in den Lotsenbruderschaften. Zudem betrachteten die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) und die BLK die zurück gehende Qualität der Bewerber kritisch, da die in früheren Jahren mögliche Auswahl unter vielen Bewerbern mangels Masse zunehmend unterbleiben musste. Die WSV hat bereits in den vergangenen Jahren begonnen, diesen Entwicklungen entgegen zu steuern, unter anderem durch

- Verkürzung der Erfahrungsseefahrtszeit auf jetzt nur noch zwei Jahre

- Reduzierung der Aspirantenzeit auf 18 Monate
- Erhöhung des Einkommens während der Aspirantenzeit auf € 2.000,-
- Einführung eines psychologischen Tests
- Verstärkung des Simulatortrainings während der Ausbildung zum Seelotsen.

Der Bedarf an Seelotsen ist insbesondere aber auch deshalb sehr dringlich geworden, weil die Lotsenbruderschaften seit vielen Jahren die Zahl ihrer Lotsen teilweise weit unter dem Sollbestand halten, so dass jetzt kaum noch „natürliche Reserven“ vorhanden sind.

Nach Aussagen des Abschlussberichtes der Arbeitsgruppe werden in den nächsten Jahren jährlich durchschnittlich allein rund 30 Seelotsen benötigt. Da die Schiffsverkehre ständig zunehmen und auch die Hafenslotsen unter Nachwuchsmangel leiden, dürfte die reale Zahl höher liegen.

Der Abschlussbericht der Arbeitsgruppe sieht verschiedene Maßnahmen vor, die kurz-, mittel- und langfristig bewirken sollen, dass die vorhandene Deckungslücke geschlossen werden kann.



ENGPASS Bei den Lotsen gehen die Bewerberzahlen kontinuierlich zurück



SPRACHE Noch ist offen, wann Englisch sich als Reviersprache durchsetzen könnte

STEHEN GEBLIEBEN
Die Reform der
Lotsenausbildung
ist auf halben Weg
stehen geblieben



Ein zentraler Vorschlag lautet, es einzelnen Lotsenbrüderschaften – nach Darlegung des dringenden Bedarfs – künftig zu ermöglichen, Nautiker sofort nach Ausfahren ihres Patentes vom freien Markt abzuschöpfen, um sie dann mit einer etwas verlängerten Aspirantenzeit zu Lotsen auszubilden. Dies soll künftig zwar nicht generell der Weg zur Rekrutierung von Seelotsen sein, sondern lediglich der Ausnahmefall. Es besteht allerdings die konkrete Vorstellung, dass etwa die Hälfte der jährlich neu zu gewinnenden Seelotsen über diesen Weg angeworben werden könnte. Auch wenn die zweijährige Erfahrungsseefahrtszeit grundsätzlich erhalten bleiben und die oben beschriebene Einzelfallregelung lediglich zusätzlich ins Seelotsgesetz aufgenommen werden soll, bedeutet dies, dass etwa 15 – 20 Nautiker pro Jahr noch früher als bisher der deutschen Handelsschiffahrt verloren gehen werden.

Ein Durchbruch ist der Arbeitsgruppe mit diesem Lösungsvorschlag kaum gelungen. Die ausschließlich in der deutschen Handelsschiffahrt ausgebildeten Nautiker werden an Bord deutscher Handelsschiffe mindestens ebenso dringend benötigt wie von den Lotsenbrüderschaften.

Andererseits muss aber die Zahl der Lotsen in den einzelnen Brüderschaften hoch genug bleiben, um die ständige Verfügbarkeit der Bordlotsen auf

deutschen Revieren sicherzustellen. Deshalb bedarf es dringend weiterer Abstimmungsgespräche zwischen dem Verband Deutscher Reeder und der WSV.

Werden in diesem Zusammenhang kurzfristige Lösungen angestrebt, stellt sich erneut die Frage, warum nicht der Weg eines besonderen Ausbildungsganges für See- und Hafenslotsen beschritten wird. Im Prinzip ist die Arbeitsgruppe mit ihrem Vorschlag auf halbem Wege stehen geblieben. Wenn schon die Erfahrungsseefahrtszeit der Lotsaspiranten drastisch verkürzt und auf die in früheren Jahren als unabdingbar vorausgesetzte Borderfahrung verzichtet werden soll, warum fällt dann nicht die Entscheidung für eine spezifische Ausbildung, die sich auf die wesentlichen Qualifikationen eines Lotsen wie nautische Schiffsführung und Revierkenntnis konzentriert?

Ebenso könnte die weitere Öffnung für Bewerber aus anderen EU-Staaten kurzfristig für Entspannung sorgen. Heute scheidet dies im Wesentlichen an der Voraussetzung, dass ein ausländischer Bewerber die deutsche Sprache beherrschen muss. Hier könnte der Durchbruch erfolgen, wenn demnächst Englisch als primäre Reviersprache auf deutschen Seeschiffahrtsstraßen eingeführt wird. Das entsprechende Gutachten sollte bereits Ende des Jahres 2006 fertiggestellt werden, ließ aber noch im Oktober 2007 auf sich warten. ...



Umweltschutz und Umwelttechnik

- 62 Luftemissionen
- 63 Landstrom
- 64 Ballastwasser
- 65 Wrackbeseitigung

Luftemissionen: Weitere Reduzierung

Der VDR begleitet den laufenden Revisionsprozess des MARPOL Abkommens im Rahmen der IMO positiv und hält eine wettbewerbsneutrale Lösung für erforderlich.

Die weitere Senkung der Emissionen von Schiffsmaschinen ist 2007 zu einem Thema mit hoher politischer und praktischer Priorität geworden. Die Schifffahrt kann zwar darauf verweisen, dass sie gemessen an ihrer Transportleistung der bei weitem umweltfreundlichste Verkehrsträger überhaupt ist. Es ist nach Art der Emissionen zu unterscheiden. Der Anteil der Schifffahrt an den Emissionen klimaverändernder Treibhausgase (insbesondere CO₂) liegt bei ca. 2% und kann kaum noch gesenkt werden. Dagegen ist der Anteil der Schifffahrt an den Emissionen von Luftschadstoffen (insbesondere SO₂, NO_x und Partikel) bezogen auf die Transportleistung im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern höher.

Die Internationale Seeschiffahrtsorganisation (IMO) konzentriert ihre Bemühungen zur Verbesserung der Luftreinhaltung deshalb seit längerem auf die Verminderung der Emissionen von SO₂, NO_x und Partikeln. Mit dem Inkrafttreten der speziell die Emissionen regelnden Anlage VI des Meeresschutzübereinkommens (MARPOL) im Mai 2005 ist ein Anfang gemacht worden. Seitdem ist weltweit nur noch ein maximaler Schwefelgehalt von 4,5 Prozent im Schiffstreibstoff zulässig, in den küstennahen Schwefelemissionssondergebieten (SECA) lediglich von 1,5 Prozent. Die Ostsee ist seit Mai 2006 eine SECA, die Nordsee seit August 2007.

Sofort nach dem Inkrafttreten von MARPOL Annex VI ist der Revisionsprozess mit dem Ziel einer weiteren Senkung der Luftschadstoffe in den Ab-

gasen der Schiffsmaschinen eingeleitet worden. Es wird angestrebt, im Frühjahr 2008 ein Ergebnis zu erreichen, das ohne weitere Ratifikationsverfahren in der vorbestimmten Zeit in Kraft treten und weltweit durchgesetzt werden kann.

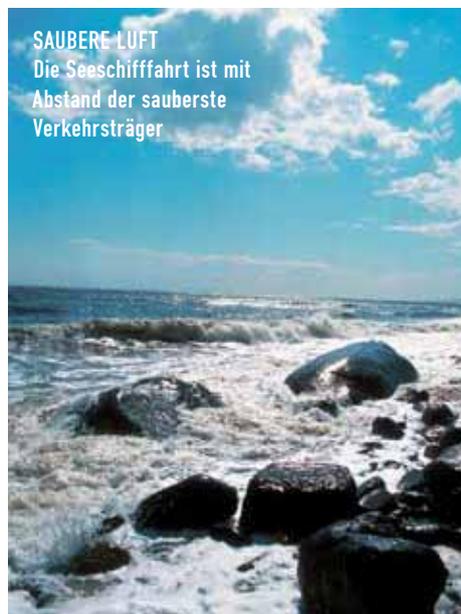
Die Schifffahrt begleitet den Revisionsprozess grundsätzlich positiv. Sie akzeptiert eine erneute Absenkung der Grenzwerte für Luftschadstoffe durch eine globale Regulierung im Rahmen von MARPOL

Annex VI, die wettbewerbsneutral ist. Für erforderlich hält sie außerdem die genaue Untersuchung der Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf die Gesamtbilanz aller Verkehrsträger.

Der Verband hat deshalb besonders dafür plädiert, die Grenzwerte bei den innereuropäischen Verkehren und hier vor allem bei der Fähr- und Feederschifffahrt nur so weit zu senken, dass die zu erwartenden Kostenerhöhungen keine Verlagerungen vom Seeverkehr zu den hier konkurrierenden Landverkehren verursachen. Das stünde in einem

eklatanten Widerspruch zu der seit langem verfolgten umfassenden Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft und der Bundesregierung, die enorm wachsenden Verkehrsströme in möglichst großem Umfang über See abzuwickeln.

Die IMO muss den Revisionsprozess zu MARPOL Annex VI zu einem Erfolg bringen, um die für die Schifffahrt unbedingt erforderliche Wettbewerbsneutralität zu bewahren. ...



Landstrom: Viele ungeklärte Fragen

Nur eine Möglichkeit zur Schadstoffreduzierung unter vielen wird der Landstrom für Schiffe sein. Technisch und praktisch sind noch zahlreiche Fragen zu klären.

Im letzten Jahr ist das Thema Landstromversorgung von Schiffen vermehrt in die politische Diskussion gelangt. Grund hierfür ist die EU-Empfehlung vom 8. Mai 2006 zur Förderung der Landstromversorgung von Schiffen. Diese Empfehlung sieht vor, dass die Mitgliedsstaaten den Aufbau einer Landstromanlage an Schiffs Liegeplätzen prüfen sollten.

Der VDR und der Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe haben am 13. März 2007 ein gemeinsames Positionspapier zur Landstromversorgung veröffentlicht. In ihrem Positionspapier machen VDR und ZDS deutlich, dass die Bemühungen, die Abgasbelastung in den Häfen zu reduzieren, zu begrüßen seien. Die Landstromversorgung stelle nach Ansicht der Verbände aber nur eine Möglichkeit dar, um die Abgasbelastung zu reduzieren. Sie dürfe nicht verpflichtend für alle Häfen und Verkehre vorgeschrieben werden. Zudem bestünden noch eine ganze Reihe ungeklärter Fragen und technischer und praktischer Probleme: Bisher gibt es keinen international einheitlichen Standard für die Landstromversorgung von Schiffen und damit auch keinen Standard für die Spannungs- und Frequenzumformung. An Land wird auf den Terminals mit einer Spannung von 10 oder 20 kV und einer Frequenz von 50 Hz gearbeitet. Die Spannung an Bord beträgt hingegen

6,6 kV und 11 kV und das Bordnetz verfügt über eine Frequenz von 50 oder 60 Hz. Aufgrund des hohen Leistungsbedarfs müssten im Falle einer Landstromversorgung unter Umständen auch neue Kraftwerke gebaut und betrieben werden, was wiederum zu höheren CO₂-Emissionen führen würde. So haben zum Beispiel Kühlcontainer- und Kreuzfahrtschiffe einen Verbrauch von bis zu 10 Megawatt.

Es ist damit fraglich, ob eine Landstromversorgung von Schiffen tatsächlich zu einer Verringerung der Gesamtumweltbelastung führen würde oder ob es nur zu einer Verlagerung von Emissionen käme.

Nicht geklärt ist bislang auch die Frage der unterschiedlichen Besteuerung von Landstrom innerhalb der EU. Die Erzeugung und der Verbrauch von Strom auf Schiffen ist von der Stromsteuer befreit. Dies gilt aber nur dann, wenn der Strom auch auf dem Schiff erzeugt wird. Im Falle einer Landstromversorgung würde der Strom aber an Land erzeugt und auf dem Schiff verbraucht. In diesem Fall gilt in Deutschland – anders als in anderen europäischen Häfen – die Steuerbefreiung nicht. Es fehlt damit an einer Harmonisierung innerhalb der EU für den auf Schiffen verbrauchten Strom im Falle einer Landstromversorgung.

Nach Ansicht des VDR bedürfen die noch offenen Fragen zunächst einer Klärung, bevor im Einzelfall eine Landstromversorgung als Alternative in Betracht gezogen werden kann.

Ob eine Landstromversorgung in bestimmten Fällen eine sinnvolle Lösung darstellt, kann nur anhand der konkreten Umstände des Einzelfalls entschieden werden. Nach EU-Recht dürfen ab dem 1. Januar 2010 ohnehin an Liegeplätzen im Gebiet der Europäischen Gemeinschaft keine Kraftstoffe mehr verwendet werden, deren Schwefelgehalt 0,1 Prozent überschreitet. Damit werden die Emissionen in den Häfen auf ein Minimum reduziert. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche Relevanz eine Landstromversorgung dann noch hat. ...



KABELKRAN
Die Stromkabel
für Schiffe
können nur
per Kran bewegt
werden



GESPENSTERKREBS
Das Ballastwasser-Übereinkommen soll unter anderem verhindern, dass Organismen wie diese Krebsart in fremde Biotope eingeschleppt werden

Ballastwasser: Typenzulassungen fehlen

Da ausreichend Typenzulassungen für Anlagen zur Behandlung von Ballastwasser fehlen, wird es voraussichtlich zu einer Verschiebung der Ausrüstungspflicht kommen.

Das auf einer Diplomatischen Konferenz bei der IMO im Februar 2004 verabschiedete Ballastwasser-Übereinkommen ist bislang noch nicht in Kraft getreten. Die Konvention tritt 12 Monate, nachdem sie von 30 Mitgliedstaaten mit einer Welthandelstonnage von 35% ratifiziert worden ist, in Kraft. Bislang haben jedoch nur 10 Länder mit einer Welthandelstonnage von 3% die Konvention ratifiziert. Dies hat zur Folge, dass sich die Reedereien nach wie vor unterschiedlichen Anforderungen der einzelnen Länder gegenüber sehen.

Beim Stand der Technik der Ballastwasseranlagen sind im vergangenen Jahr erhebliche Fortschritte erzielt worden. Bei der letzten Sitzung des Umwelt-Unterausschusses der IMO im Juli 2007 hat die erste Anlage eines schwedischen Herstellers die IMO-Typenzulassung erhalten. Sobald der Flaggenstaat Norwegen die Genehmigung, die „Flag State-Approval“, erteilt hat, kann die Anlage als zugelassenes Behandlungssystem nach den Ballastwasser-Richtlinien

G 8 und G 9 an Bord installiert werden. Es ist davon auszugehen, dass zu dem ersten verpflichtenden Anwendungsdatum, dem 1. Januar 2009, nicht genügend Anlagen mit Typenzulassung zur Verfügung stehen werden. Ab diesem Termin müssen Schiffe mit einer Ballastwasserkapazität von weniger als 5.000 Kubikmetern und einer Kiellegung nach dem 1. Januar 2009 mit Ballastwasseranlagen ausgerüstet werden. Aufgrund der fehlenden Anlagen mit Typenzulassung wird es voraussichtlich zu einer Verschiebung der Ausrüstungspflicht für diese Schiffe um mindestens ein Jahr kommen.

Bei der IMO wurden auch bei den Arbeiten an den Ballastwasser-Richtlinien erhebliche Fortschritte erzielt. Jedoch wird nach wie vor die Richtlinie G 2, die sich mit der Probennahme befasst, kontrovers diskutiert. Nach dem jetzigen Stand ist davon auszugehen, dass nicht alle Richtlinien bis zum 1. Januar 2009 vorliegen werden, so dass dann noch Rechtsunsicherheiten bestehen werden. ...

Wrackbeseitigung: IMO schließt Lücke

Das neue IMO-Übereinkommen schließt eine Regelungslücke. Es lässt keine Auswirkungen auf die P&I Haftpflicht-Versicherung der Schifffahrt erwarten.

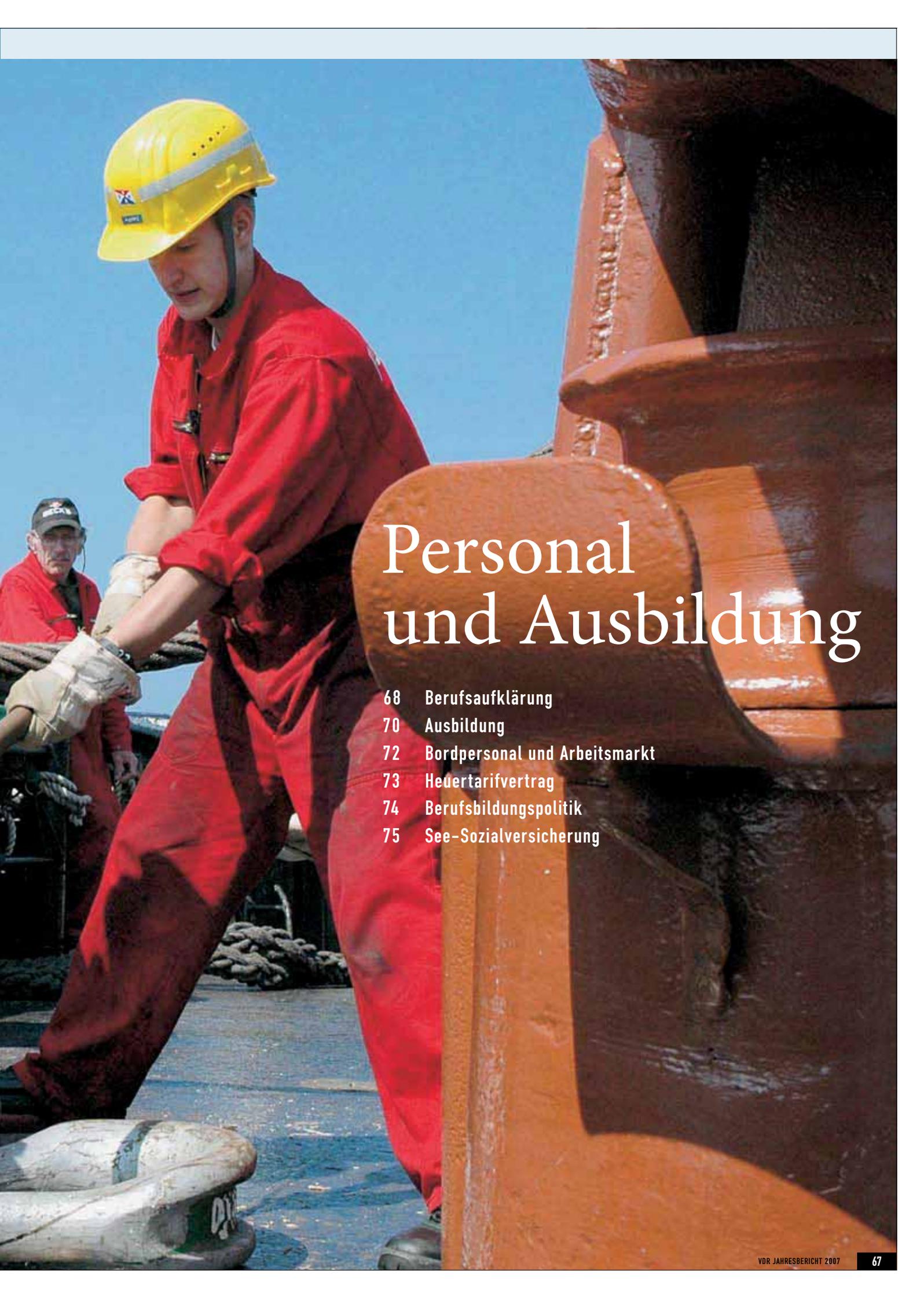
Eine Diplomatische Konferenz der IMO hat im Mai 2007 nach langen Beratungen ein Internationales Übereinkommen über die Beseitigung von Wracks verabschiedet, das in dem System der IMO-Übereinkommen eine Lücke schließt. Das Übereinkommen gilt für die Beseitigung von Wracks auf der Hohen See einschließlich der Ausschließlichen Wirtschaftszone. Die Vertragsstaaten sollen jedoch die Möglichkeit haben, das Übereinkommen auch in ihren Hoheitsgewässern anzuwenden. Es sieht vor, dass die Schiffseigentümer verpflichtet sind, gesunkene Schiffe, aber auch über Bord gespülte Container, auf ihre Kosten innerhalb einer vorgegebenen Frist zu beseitigen, wenn diese eine Gefahr für die Verkehrssicherheit oder die Umwelt oder sonstige Interessen von Küstenstaaten hervorrufen. Wie in anderen neueren seerechtlichen Übereinkommen ist

der Schiffseigentümer verpflichtet, eine Versicherung abzuschließen und dies durch eine Bescheinigung nachzuweisen, die eine direkte Inanspruchnahme des Versicherers ermöglicht. Kommt der Schiffseigentümer der Beseitigungspflicht nicht nach, können die Küstenstaaten das Wrack selbst beseitigen lassen und die Kosten in Rechnung stellen. Der Schiffseigentümer ist berechtigt, seine Haftung nach dem allgemeinen Haftungsbeschränkungsübereinkommen von 1976/1996 zu beschränken. Das Übereinkommen tritt 12 Monate nach Ratifikation durch 10 Staaten in Kraft. Auswirkungen auf die Haftpflichtversicherung der Schifffahrt (P&I Versicherung) sind nicht zu erwarten. Wünschenswert ist die Anwendung des Übereinkommens auch in den Hoheitsgewässern der Vertragsstaaten, um einheitliche Bedingungen bei der Wrackbeseitigung zu erreichen. ...



SELENDANG AYU
Das Schiff strandete
im Dezember 2004 in
der Skan Bay von
Unalaska Island





Personal und Ausbildung

- 68 Berufsaufklärung
- 70 Ausbildung
- 72 Bordpersonal und Arbeitsmarkt
- 73 Heuertarifvertrag
- 74 Berufsbildungspolitik
- 75 See-Sozialversicherung



AUFKLÄRUNG

Kapitänin Alexandra Pohl (VDR), erhält im Mai 2007 in Bremen prominente Unterstützung von Verkehrsminister Tiefensee und EU-Kommissar Barrot

Berufsaufklärung: Botschafter der Seeschifffahrt

Auf zahlreichen Berufsmessen und Spezialveranstaltungen wurde auch 2007 wieder über die Seeschifffahrt informiert. Die hohen Bewerberzahlen zeigen das positive Echo. Die beliebten Schiffspraktika wurden in 2007 erstmals allein vom VDR organisiert.

Die Berufsaufklärung des VDR hat weiterhin einen hohen Stellenwert. Ziel ist es, junge Leute bundesweit über die Bedeutung der Seeschifffahrt und die beruflichen Chancen, die sie bietet, zu informieren. Dabei soll insbesondere eine Basis an Wissen bei Eltern, Lehrern, Berufsberatern, aber auch den jungen Leuten über die Bedeutung der Seeschifffahrt geschaffen werden.

Die berufskundlichen Messen in Hamburg, Berlin, Karlsruhe, Köln, München, Hannover, Leipzig sowie Halle und Magdeburg stellen hierfür eine effek-

tive Plattform dar. Durch die Ausstellung des VDR auf diesen Messen werden auch im Binnenland Personen – neben der Zielgruppe der Schülerinnen und Schüler – für die Seeschifffahrt interessiert, die sich ohne diese Präsenz nicht erreichen ließen. Die Teilnahme des VDR an den „Nordjob“-Berufsmessen, die von den Industrie- und Handelskammern organisiert werden, hat sich ebenfalls als ein hervorragendes Instrument zur Berufsaufklärung und als Magnet für Schülerinnen und Schüler bewährt.

Enge Zusammenarbeit mit Agenturen für Arbeit

Die gute und effektive Zusammenarbeit mit den Agenturen für Arbeit wurde fortgesetzt. Insgesamt sind 26 berufskundliche Ausstellungen von ein bis fünf Tagen Dauer sowie 15 berufskundliche Vortragsveranstaltungen vor Schülern, Eltern und Lehrern in den Berufsinformationszentren der Agenturen für Arbeit abgehalten worden. Darüber hinaus war der Verband mit seiner Ausstellung auf 25 nichtkommerziellen Berufsbörsen und Ausbildungsmessen präsent. In Verbindung mit dem Auftritt des VDR in den Agenturen für Arbeit wurden gleichzeitig Berufsberater informiert und geschult. Ebenfalls bewährt hat sich die Ausrichtung einer berufskundlichen Orientierungswoche für Schülerinnen und Schüler aus dem Süden Deutschlands.

Der direkte Erfolg dieser Berufsaufklärung ist nach Aussage der Beratungsstelle für Schifffahrtsberufe bei der Zentralen Heuerstelle Hamburg anhand der eingehenden Bewerbungen nachzuweisen.

Erfolg mit Schiffspraktikum

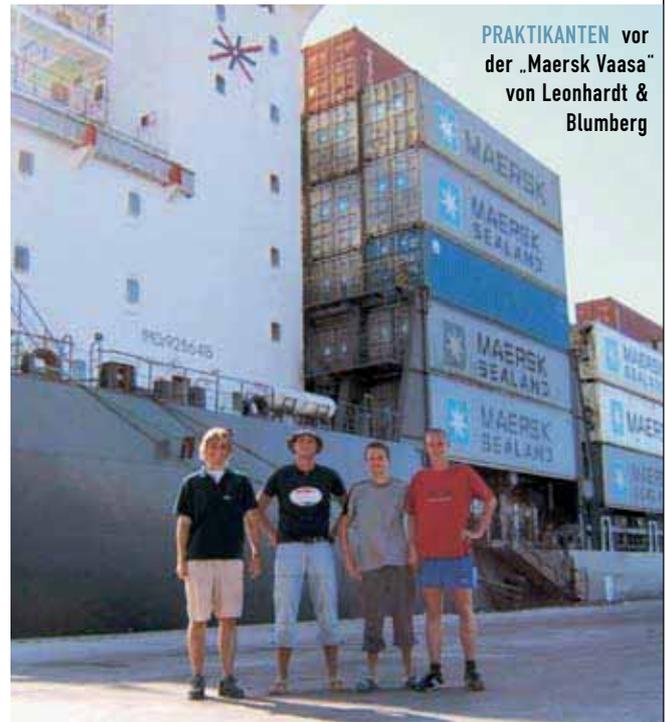
Das im Berichtsjahr erstmalig allein durch den Verband Deutscher Reeder organisierte Schiffspraktikum für Schülerinnen und Schüler in den Sommerferien war ein voller Erfolg und spiegelt das weiterhin hohe Interesse der Jugendlichen an einer Ausbildung an Bord wider. Das Praktikum stellt ein wichtiges Instrument in der Gewinnung von seemännischem Nachwuchs dar. Unternehmen, die nautischen oder technischen Nachwuchs ausbilden, profitieren von dem Schülerpraktikum. Sie greifen auf motivierte Berufsanfänger zurück, die frühzeitig Einblick in die Aufgabenspektren an Bord erhalten haben. Die Ausbildung dieses ausgewählten Personenkreises minimiert später das Risiko der vorzeitigen Berufsaufgabe sowohl für die Berufseinsteiger als auch für die ausbildenden Unternehmen.

Im Berichtsjahr war die Nachfrage nach dem Schülerpraktikum besonders hoch. Von den 137 vollständigen Bewerbungen – 162 lagen insgesamt vor, 25 blieben bis zum Einsendeschluss unvollständig – konnten 115 Bewerberinnen und Bewerber in ein Praktikum an Bord vermittelt werden, was einer Vermittlung von 84% entspricht. Im Jahr 2006 waren es bei annähernd gleicher Bewerberzahl 65 Vermittlungen. Die beteiligten Reedereien berichten von sehr interessierten Schülerpraktikanten.

Hohes Interesse bei Bewerbern

Es standen im Berichtsjahr den ausbildungsbereiten Reedereien auch bei gestiegenem Angebot an Ausbildungs- und Praktikumsplätzen qualifizierte Bewerber in ausreichender Zahl zur Verfügung. Wegen des Bewerberüberhangs im Bereich der Schiffsmechanikerausbildung konnten sich die Reedereien geeignete Auszubildende aussuchen.

Auch an den Fachhochschulen für Nautik gab es mehr Interessenten als Kapazitäten zur Verfügung standen, so dass besonders für den Nautikstudien-gang mit integrierten Praxissemestern der im ver-



PRAKTIKANTEN vor der „Maersk Vaasa“ von Leonhardt & Blumberg

„Ich weiß, dass es ein gelungenes Praktikum war und ich sagen kann, dass ich die bisher schönsten Wochen meines Lebens auf See verlebt habe.“ Simon Raven

gangenen Jahr eingeführte Numerus Clausus erneut Anwendung fand. Demgegenüber meldete die Fachhochschule Flensburg, die in diesem Jahre erstmalig einen für sich stehenden Nautikstudiengang ins Leben rief, noch freie Kapazitäten für Studenten mit einer Vorausbildung.

Einen Mangel an Interessenten stellen die Fachhochschulen für Schiffsbetriebstechnik fest – den Studiengang Schiffsbetriebstechnik mit integrierten Praxissemestern an der Hochschule Bremerhaven könnten durchaus mehr Studenten beginnen. Ebenfalls spiegeln die ausgestellten Bescheinigungen zum Technischen Offiziersassistenten (TOA) eine Unterversorgung an Bewerbern wider, die bei Unternehmen dazu führt, dass nicht alle beabsichtigten Plätze mit TOAs besetzt werden können.

Das Angebot an Metall- oder Elektrofacharbeitern, die über eine 12-monatige Fahrtzeit im Maschinendienst das technische Befähigungszeugnis erwerben wollen, ist ebenfalls zurückgegangen. Zwar liegen bislang nicht vermittelte Bewerber der Zentralen Heuerstelle vor. Diese erfüllen zum Teil jedoch nicht die nötigen Voraussetzungen. ...

NACHWUCHS
Seit dem Jahr 2000
hat die Zahl der
Neueinsteiger stetig
zugenommen



Ausbildung: Hohe Priorität

Die Ausbildung an den Hochschulen und auf den Schiffen hat seit 2000 sprunghaft zugenommen. Die Zahl der Neueinsteiger hat sich fast verdreifacht.

Im Jahr 2007 hat sich die positive Entwicklung der erfolgreichen Vorjahre bei den Neueinsteigern in Seefahrtsberufen fortgesetzt. Am 4. Oktober 2007 waren 345 (Oktober 2006: 274) Ausbildungsverträge zum Schiffsmechaniker durch die Berufsbildungsstelle Seeschiffahrt (BBS) eingetragen. 57 (97) Offiziersassistenten wurde eine Anmusterungsbescheinigung durch die BBS ausgestellt. Angesichts der hohen Qualität der Schiffsmechanikerausbildung haben sich vermutlich einige Abiturienten gegen die Offiziersassistentenfahrtzeit und für den Schiffsmechaniker entschieden. Die Offiziersassistenten-Ausbildung scheint bei den Jugendlichen nicht mehr so attraktiv zu sein, obwohl sie gerade in der Schiffsbetriebstechnik eine Chance für diejenigen bietet, die nicht über die Seedenktauglichkeit Deck verfügen.

Die erheblich gewachsene Zahl der Ausbildungsverträge zum Schiffsmechaniker zeigt die steigende Akzeptanz und hohe Qualität dieser Ausbildung.

Das Bordpraktikum zur Fortbildung zum Schiffsmechaniker absolvierten mit Begleitung des Seemannischen Berufsförderungswerkes (SBW) im Berichtsjahr hingegen erneut nur 9 (8) Metall- oder Elektrofacharbeiter, Matrosen oder Motorleute. Der Rückgang dieses Seiteneinstiegsweges ist auf die verlängerten Praktikumszeiten zurückzuführen.

Unter der Trägerschaft des SBW absolvierten bisher 39 (44) Zeitsoldaten der Marine ihr Praktikum als Vorstufe auf dem Weg zu einem zivilen Befähigungszeugnis. Auch hier könnten mehr Bewerber bei den interessierten Unternehmen untergebracht werden. Derzeit liegen jedoch keine Bewerbungen mehr vor, obwohl der VDR intensive Kontakte mit den Berufs-

förderungsdiensten der Bundeswehr pflegt, um den Soldaten diesen Weg anzubieten. Die Fachhochschulen meldeten insgesamt 248 (278) Praxissemesterstudenten, die ihr nautisches Studium mit integrierten Praxissemestern begannen, sowie 10 (8) Praxissemesterstudenten, die diesen Weg für das Studium der Schiffsbetriebstechnik wählten. Die Fachschule Cuxhaven hat in 2007 bislang 46 (47) Schüler auf den Weg zum Schiffsbetriebstechnischen Assistenten gebracht. Die Eckener Schule in Flensburg, die im Wintersemester 2007/08 erstmalig Schiffsbetriebstechnische Assistenten ausbildet, ermöglicht 17 Schülern diesen Einstieg. Erneut sind Metall- und Elektrofacharbeiter in der Zählung enthalten, die eine Fahrtzeit von zwölf Monaten im Maschinendienst absolvieren, um ein technisches Befähigungszeugnis zu erwerben. 22 (69) dieser „Metaller“ konnten ihre einjährige Erfahrungsseefahrtzeit beginnen. Hier ist ein deutlicher Rückgang der Bewerberzahlen zu verzeichnen, da der Landarbeitsmarkt diese qualifizierten Facharbeiter ebenfalls aufnimmt.

Mit Stand vom 4. Oktober 2007 haben damit in 2007 795 junge Leute den Weg zu einer Karriere in der Seeschiffahrt begonnen. Damit wurde das hohe Niveau des Ausbildungsjahres 2006 mit 825 Berufseinsteigern zwar leicht unterschritten. Dies lag jedoch nicht an mangelndem Engagement der Unternehmen. Es ist auf nicht beeinflussbare gesellschaftliche und organisatorische Strukturveränderungen zurückzuführen.

Die Zahl der Praxissemesterstudenten wird sich erwartungsgemäß nicht mehr wesentlich ändern. Eine Steigerung bei den Auszubildenden zum Schiffs-

mechaniker kann jedoch noch erwartet werden, da diese Ausbildung - wie auch die Ausbildung zum Offiziersassistenten - jederzeit begonnen werden kann.

Die Situation an den Fachschulen und Fachhochschulen

Während die Fachhochschulen für Nautik, die im vergangenen Jahr einen Numerus Clausus eingeführt haben, bis an ihre Grenzen ausgelastet sind, stehen an den Fachhochschulen für Schiffsbetriebstechnik noch Kapazitäten zur Verfügung. Anders ist die Lage bei den Fachschulen: Hier konnten zunächst sowohl in der Nautik als auch in der Schiffsbetriebstechnik nicht alle Bewerber aufgenommen werden. Aufgrund von Mehrfachbewerbungen entstanden wieder freie Kapazitäten. Die zunächst angespannte Lage resultiert zum Teil daraus, dass sich vermehrt Abiturienten mit Schiffsmechanikerbrief entscheiden, an der Fachschule ihr Befähigungszeugnis zu erwerben. Auch die Mehrzahl der Schiffsmechaniker mit anderen Schulabschlüssen hat das Ziel, ein Befähigungszeugnis zu erwerben. Dies ist für diesen Personenkreis nur an der Fachschule möglich. Die durch den VDR den Ländern Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein für die Nautikausbildung an den Fach- und Fachhochschulen zugesagten Mittel von insgesamt drei Millionen Euro in den Jahren 2007-09 wird die Situation bei der Nautikerausbildung entschärfen. Die Länder haben sich verpflichtet, die Kapazitäten zu erhöhen. Bremen hat zugesagt, 80

zusätzliche Plätze in der Nautikerausbildung zu schaffen, Mecklenburg-Vorpommern ca. 40, Niedersachsen ca. 100 und Schleswig-Holstein ca. 40. Die Kapazitäten können somit durch den Einsatz der Mittel des VDR und der Länder um 50% erhöht werden.

Die Zahl der ausgestellten Befähigungszeugnisse zeigte wie auch in den vergangenen Jahren ein in Richtung Nautik geneigtes Bild. 2006 wurden 185 unbegrenzte Befähigungszeugnisse zum nautischen Wachoffizier, jedoch nur 73 Befähigungszeugnisse zum technischen Wachoffizier neu ausgestellt. Die Zahlen für 2007 werden vom BSH erst 2008 veröffentlicht. In 2005 waren es 178 nautische und 77 technische Befähigungszeugnisse, so dass hier keine Änderung festzustellen ist. Die Nautiklastigkeit spiegelt sich nicht in den von der BBS erfassten Berufswünschen der Schiffsmechaniker wider. Das Ziel „Nautischer Schiffsoffizier“ äußerten in 2006 34%, das Ziel „Technischer Schiffsoffizier“ 28% der Abschlussprüflinge. Immerhin fünf Prozent beabsichtigen, Schiffsbetriebsoffizier zu werden und beide Befähigungszeugnisse zu erwerben. Nur 22% streben eine Tätigkeit als Schiffsmechaniker an, 11% wechseln den Beruf.

Es ist zu erwarten, dass sich dieser verstärkte Wunsch nach Schiffsbetriebstechnik in den kommenden Jahren, wenn starke Schiffsmechanikerjahrgänge an die Fach- und Fachhochschulen drängen, in einer höheren Auslastung auch der Fachhochschulen für Schiffsbetriebstechnik manifestiert. Hier gilt es, entsprechend vorbereitet zu sein. ...

AUSBILDUNGSZAHLEN

		VORJAHRE							2007						
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	15.01.	13.02.	02.04.	26.04.	05.06.	01.07.	01.08.
SCHIFFSMECHANIKER AUSZUBILDENDE BEGONNENE AUSBILDUNGSVERHÄLTNISSSE	*	137	140	167	151	234	329	331	2	22	33	38	57	232	279
OFFIZIERSASSISTENTEN	NOA	6	5	7	13	23	70	63		2	7	7	18	20	35
BESCHEINIGUNG (BBS)	TOA	2	2	1	6	14	27	36		1	2	2	5	9	11
	SBOA	0	0	0	8	0	0		0	0	0	0	0	0	0
FORTBILDUNG ZUM SM		38	33	40	34	68	67	12	1	1	1	1	2	2	3
LFD. GESCHÄFTSJAHR SBW	***														
MARINE-PRAKTIKANTEN		0	0	0	0	28	22	49	2	6	13	15	23	30	35
KALENDERJAHR															
METALL- / ELEKTROFACHARBEITER 12 M (VERMITTLUNGEN ZHH)					0	0	40	73		4	8	10	12	13	18
SUMME AZUBIS / FORTBILDUNG		183	180	215	212	367	555	564	4	35	64	73	117	306	381
SBTA CUXHAVEN (WS AB 06 SS)	WS	27	27	27	28	28	26	24			**				
NAUTIK ODER TECHNIK	SS							23			22	22	22	22	22
FH BREMEN PRAXISSEMESTER (WS)	WS	5			10	26	57	60							
NAUTIK SEIT WS 06/07 NUR WS!	SS						21	29			0	0	0	0	0
FH BREMERHAVEN PRAXISSEMESTER	WS	14			4	5		24							
SCHIFFSBETRIEBSTECHNIK (SS / WS)	SS						10	8			7	10	10	10	10
FH ELSFLETH PRAXISSEMESTER	WS	30			35	45	91	44							
NAUTIK	SS						38	56			47	35	35	35	35
FH LEER PRAXISSEMESTER (WS/SS)	WS	32			34	30	36	27							
NAUTIK	SS						16	25			25	20	20	20	20
FH WISMAR PRAXISSEMESTER (WS)	WS	35			44	36	44	39							
NAUTIK	nur WS											0	0	0	0
FH WISMAR SCHIFFSBETRIEBSTECHNIK	WS							4							
PRAXISSEM.AUS ELEKTRO-METALLBEREICH															
SUMME STUDENTEN / SCHÜLER		143	139	148	155	170	339	363	0	0	101	87	87	87	87

* Eingetragene Verträge mit einem Inkrafttreten bis 31.12.07 ** Flensburg Nautik wird 2008 erfasst, da es im WS 07/08 nur Studenten mit Vorbildung nimmt. *** Geschäftsjahr vom 01.10. - 30.09.

Arbeitsmarkt: Schiffsoffiziere gefragt

Die Zahl der deutschen Schiffsoffiziere ist von 2006 auf 2007 nahezu gleich geblieben.

Mit 17 Prozent hat die Zahl der Auszubildenden dagegen stark zugenommen.



KAPITÄN
auf der
Brücke (ER
Schiffahrt/
Nordcapital)

Am 1. September 2007 waren auf Handelsschiffen, die der deutschen Sozialversicherung unterliegen, 14.118 (September 2006: 14.191) Seeleute beschäftigt. Die Anzahl der deutschen Kapitäne und Schiffsoffiziere betrug 4.393 (4.337), die der ausländischen Schiffsoffiziere 1.313 (1.240), die der deutschen Schiffsleute 2.005 (2.096) und die der ausländischen Schiffsleute 3.040 (3.033).

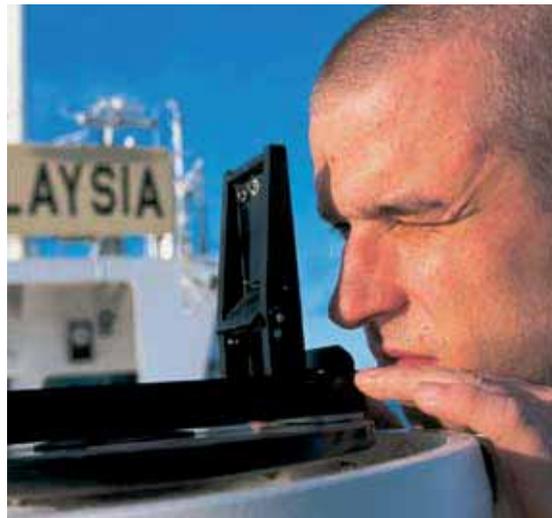
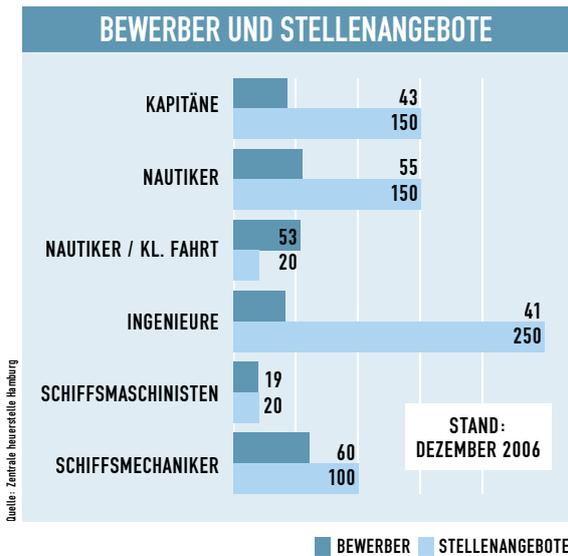
Die Anzahl der deutschen und ausländischen Auszubildenden zum Schiffsmechaniker, der Nautischen und Technischen Offiziersassistenten, die bei der deutschen See-Sozialversicherung versichert sind, betrug zum Stichtag 845 (720) und hat sich somit erheblich gesteigert. Der Bereich des Wirtschaftspersonals sowie des sonstigen fahrenden Personals verzeichnet mit 1.034 (1.073) deutschen sowie 1.351 (1.561) ausländischen Arbeitnehmern insgesamt 249 Personen weniger als 2006. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat sich damit im Vergleich zum Stichtag des Vorjahres um insgesamt 73 Personen leicht verringert. Die Anzahl der deutschen Schiffsoffiziere und Kapitäne hat sich hingegen um 56 erhöht. Von den qualifizierten Frauen, die an Bord beschäftigt sind, fahren 6 (6) als Kapitäninnen,

68 (59) als nautische und technische Führungskräfte, 30 (29) als Fach- oder Hilfskräfte Deck oder Maschine sowie als Schiffsmechanikerinnen und 40 (28) als Auszubildende zur Schiffsmechanikerin sowie 11 (15) als Offiziersassistentinnen.

Das Berichtsjahr 2007 ist geprägt vom Ungleichgewicht auf dem Seearbeitsmarkt. Der Mangel an qualifizierten Arbeitssuchenden war in allen Bereichen zu spüren. Im September 2007 waren in der Zentralen Heuerstelle in Hamburg (ZHH) noch etwa 600 Seeleute arbeitssuchend gemeldet (Ende 2006: 800). Bis dahin waren 512 (Oktober 2006: 620) neue Stellen gemeldet worden und darauf 350 (Oktober 2006: 370) Seeleute vermittelt worden. Die Anzahl der Arbeitssuchenden hat sich somit erneut verringert, die Meldung neuer Stellen ging um zehn Prozent zurück und die Anzahl der Vermittlungen um zwanzig Prozent.

Ein immer kleiner werdender Kreis von Arbeitssuchenden mit einem größer werdenden Anteil an schwieriger zu vermittelnden Personen machte die Aufgabe der Zentralen Heuerstelle Hamburg nicht leichter und führte zu dem Rückgang bei den Vermittlungszahlen. In 2007 sind seit geraumer Zeit erst-

BEWERBER UND STELLENANGEBOTE



OFFIZIER am Peildiopter

malig wieder Schiffsmechaniker verfügbar, für die der Weg zum Befähigungszeugnis auch durch Wartezeiten an den Fachschulen und den Numerus Clausus an den Fachhochschulen erschwert wurde.

Gravierend war hingegen der Mangel an technischen Offizieren. Zeitweilig waren keine Bewerber mehr gemeldet. Die Aktion „Metaller in die Seefahrt“ lief nur schleppend an. Insgesamt hatten sich 56 ernsthaft interessierte Bewerber gemeldet, von

denen bis September 2007 auch 21 vermittelt werden konnten. Jedoch zog fast ein Drittel der unvermittelten Bewerber ihre Bewerbungen zurück und zogen eine Tätigkeit an Land vor. Wiedereinsteiger haben es aufgrund des stetig wachsenden technischen Fortschritts nach wie vor schwer bei der Vermittlung. Ältere Bewerber oder Bewerber, die zu lange an Land beschäftigt waren, haben trotz des beklagten Mangels geringe Einstellungschancen. ...

HTV-See

Einigung auf Heuertarifvertrag zwischen VDR-Tarifgemeinschaft und ver.di: Seit August 2007 gibt es 3,5 Prozent höhere Heuern.

Die Tarifgemeinschaft des VDR hat sich am 11. Juli 2007 nach einer schwierigen Verhandlungsrunde mit der Gewerkschaft ver.di auf den Abschluss eines neuen Heuertarifvertrages geeinigt. Der Tarifabschluss sieht eine Anhebung der Heuern des HTV-See 2006 zum 1. August 2007 um linear 3,5 Prozent vor (HTV-See 2007). Der Tarifvertrag hat eine Mindestlaufzeit von 14 Monaten. Er kann mit einer Frist von einem Monat erstmals zum 30. September 2008 gekündigt werden. Die Auszubildenden (Schiffsmechaniker und Offiziersassistenten) im 1. Ausbildungsjahr nehmen nicht an der linearen Heuererhöhung teil. Hierdurch soll es den Reedereien erleichtert werden, zusätzlich neue Auszubildende einzustellen. Darüber hinaus haben die Tarifvertragsparteien vereinbart, dass der Arbeitgeber den



HTV-SEE 2007 Stabile Grundlage mit einer Laufzeit von 14 Monaten in einer funktionierenden Sozialpartnerschaft

Beschäftigten die Kosten für eine berufsspezifische Versicherung gegen Nachweis bis zu einem Betrag von maximal 18 Euro pro Jahr ersetzt. Die Gewerkschaft hatte ursprünglich den Abschluss einer Günstigkeitsregelung für Mitglieder der tarifführenden Gewerkschaft (GUV-Fakulta-Beitrag) gefordert. Der VDR hat es jedoch abgelehnt, eine Bonusregelung für Gewerkschaftsmitglieder einzuführen. ...



NACHFRAGE
Die Ausbildung
zu Schiff-
fahrtskaufleu-
ten ist beliebt
wie nie zuvor

Berufsbildungspolitik: Neue Ausbildungswege

Wegen der starken Nachfrage nach der Ausbildung zu Schifffahrtskaufleuten wird eine Reihe neuer Ausbildungswege angeboten.

Die Ausbildung von Schifffahrtskaufleuten läuft an allen Standorten weiter auf hohem bzw. höchstem Niveau. Insgesamt wurden in 2007 400 neue Ausbildungsverträge geschlossen, gegenüber 324 im Jahr zuvor. Im Jahr 2000 betrug die Zahl noch 231. In einigen Unternehmen verhindern allein die begrenzten Räumlichkeiten den Abschluss zusätzlicher Ausbildungsverträge.

Wie bereits im vergangenen Jahr beschrieben, werden deshalb verstärkt alternative Ausbildungswege im Fach- und Hochschulbereich nachgefragt, obwohl einige dieser Ausbildungsmodelle ihre Qualität noch beweisen müssen. Ein besonders attraktives Ausbildungsangebot wird an der Hamburger Berufsschule für Schifffahrtskaufleute erprobt. Dort wird besonders leistungsfähigen Auszubildenden angeboten, parallel zu ihrer normalen Berufsausbildung im dualen System den Bachelor-Grad zu erwerben. Das entsprechende Studienprogramm wurde gemeinsam mit einer Universität in Großbritannien entwickelt.

Mit dieser sehr positiven Situation könnte man sehr zufrieden sein, gäbe es nicht auf bildungspolitischer Ebene Entwicklungen, die unnötigerweise Unruhe in die Ausbildungsszene hineintragen. Berufsbildungspolitische Experten aus Ministerien sowie den Spitzenverbänden der deutschen Wirtschaft kümmern sich derzeit wieder einmal mit Vehemenz um die „Modernisierung“ der Ausbildungslandschaft. Ziel ist es, nicht nur die Zahl der Ausbildungsplätze

zu erhöhen, sondern auch im Hinblick auf die Einführung eines europäischen Qualifikationsrahmens das System der dualen Ausbildung zu stärken.

Den Beginn machte der DIHK am 14. Februar 2007 mit seinem Positionspapier „Dual mit Wahl“, einem Modell der IHK-Organisation zur Reform der betrieblichen Ausbildung. Es folgte die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA), deren Arbeitskreis „Berufliche Bildung“ am 16. April 2007 eine Ausarbeitung über „Neue Strukturen in der dualen Ausbildung“ vorlegte. Den bisherigen Schlusspunkt setzte der beim Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) angesiedelte „Innovationskreis Berufliche Bildung“ am 16. Juli 2007 mit seinen „10 Leitlinien zur Modernisierung und Strukturverbesserung der beruflichen Bildung“.

Die drei Papiere weisen zwar durchaus ähnliche Inhalte auf, haben jedoch unterschiedliche Schwerpunkte und sind teilweise sogar widersprüchlich. Allen gemeinsam liegt es am Herzen, die Flexibilisierung der beruflichen Bildung voranzutreiben, um Ausbildungskapazitäten effektiv zu nutzen und die Ausbildungschancen für Berufseinsteiger zu verbessern. So genannte „Ausbildungsbausteine“, die nahezu beliebig kombiniert werden können, spielen eine entscheidende Rolle.

Während die BDA in ihrem Positionspapier deutlich ausführt, dass neue flexible Ausbildungsstrukturen nur für geeignete Berufe und bei aus-

drücklich erklärtem Brancheninteresse in Frage kommen, hat der DIHK nicht zum ersten Mal die Verkehrswirtschaft als besonders geeignete Branche ins Visier genommen. So enthält das Positionspapier „Dual mit Wahl“ den konkreten Vorschlag, Schifffahrtskaufleute, Luftverkehrskaufleute sowie Kaufleute im Eisenbahn- und Straßenverkehr in einer Berufsgruppe „Verkehrskaufleute“ zusammenzufassen.

Besonders bedauerlich ist, dass die beispielhafte Nennung der Verkehrsberufe als „geeignet für eine Zusammenführung“ ohne Zweifel im Einvernehmen mit Vertretern der Küstenkammern, jedoch erneut ohne Beteiligung der betroffenen Wirtschafts- und Arbeitgeberverbände erfolgte. Dies wiegt umso schwerer, da diese Thematik bereits im Jahre 1999 auf Basis des damaligen Positionspapiers „Leitlinien Ausbildungsreform – Wege zu einer modernen Beruflichkeit“ geführten Auseinandersetzung als abgeschlossen betrachtet werden durfte. Die maritimen Wirtschafts-

verbände hatten sich seinerzeit in Absprache mit den ausbildenden Unternehmen eindeutig für die Beibehaltung verkehrsträgerspezifischer Ausbildungsberufe im dualen System ausgesprochen. Eine Auffassung, die einige Jahre später im Jahr 2003 durch eine vom Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) vorgenommene Evaluierung der Verkehrsberufe grundsätzlich bestätigt wurde – Zitat: „Ausbildungsberufe, die verkehrsträgerspezifische Kenntnisse vermitteln, bleiben auch weiterhin unentbehrlich.“

Der Verband Deutscher Reeder und der Zentralverband Deutscher Schiffsmakler und Schiffssagenten haben Mitte September allerdings ein klärendes Gespräch mit den Spitzenverbänden in Berlin geführt. Demnach wird die Idee der Zusammenlegung von Schifffahrtskaufleuten mit anderen Ausbildungsberufen der Verkehrswirtschaft nicht weiter verfolgt werden. Dies wurde im Nachhinein auch noch einmal vom Kuratorium der deutschen Wirtschaft für Berufsbildung (KWB) bestätigt. ■

Veränderungen in der See-Sozialversicherung

Die See-Krankenkasse fusioniert mit der Knappschaft-Bahn-See (KBS), die Unfallversicherung der See-BG mit der Fahrzeug BG. Die Schiffssicherheitsabteilung wird neu strukturiert und trennt Schiffssicherheit und Unfallverhütung stärker als bislang.

Die sich 2006 anbahnenden Veränderungen in der Organisation der See-Sozialversicherung sind in 2007 konkret geworden. Angesichts der Vorgaben der Bundesregierung für eine umfassende Organisationsreform der Unfallversicherungsträger hat die Selbstverwaltung der See-Berufsgenossenschaft im Frühjahr beschlossen, die für die Unfallversicherung der Seeleute und der Landbeschäftigten der Schifffahrtsbetriebe zuständige See-BG mit der in Hamburg ansässigen Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zum 1. Januar 2009 zu fusionieren und den Zusammenschluss umgehend einzuleiten. Gleichzeitig hat die Selbstverwaltung der See-Berufsgenossenschaft beschlossen, die See-Krankenkasse zum 1. Januar 2008 mit der Krankenkasse der Knappschaft-Bahn-See (KBS) zu vereinigen, die schon im Oktober 2005 die See-Rentenversicherung (Seekasse) aufgenommen hat. Außerdem ist beabsichtigt, die Seemannskasse als eigenständige Trägerin des Überbrückungs-



geldes für ältere Seeleute von der KBS mitverwalten zu lassen. Alle Veränderungen haben zum Ziel, den Standort Hamburg für die See-Sozialversicherung nicht nur zu erhalten, sondern sogar auszubauen und Synergieeffekte zu erzielen.

Dies bietet vor allem bei der Krankenversicherung gute Chancen, da Krankenversicherungsleistungen der KBS in ganz Norddeutschland angeboten werden sollen. Die relativ kleine See-Krankenkasse eigenständig zu erhalten, war nicht realistisch, da der Gesetzgeber die Zwangsmitgliedschaft der Seeleute

ab 1. Januar 2009 aufgehoben hat. Von der Fusion betroffen ist auch die von der See-BG für den Bund geführte Schiffssicherheitsverwaltung (Schiffssicherheitsabteilung). Sie kann unter stärkerer Trennung von Schiffssicherheits- und Unfallverhütungsaufgaben in die angestrebte Verkehrsberufsgenossenschaft übergehen, die den Besonderheiten der Seeschifffahrt durch die Einrichtung eines Präventivausschusses See organisatorisch Rechnung tragen will. ■

Das Präsidium



FRANK LEONHARDT
Vorsitzender, Leonhardt & Blumberg, Hamburg



RÖRD BRAREN,
Reederei Rörd Braren, Kollmar



DR. KLAUS MEVES,
Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-
Gesellschaft KG, Hamburg

Die Geschäfts- führung



ROBERT LORENZ-MEYER,
Ernst Russ GmbH & Co. KG, Hamburg



DR. EBERHART VON RANTZAU,
DAL Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG,
Hamburg



DR. HANS-HEINRICH NÖLL,
Hauptgeschäftsführer,
Verband Deutscher Reeder,
Hamburg



UTA ORDEMANN,
Geschäftsführerin,
Verband Deutscher Reeder,
Hamburg

Der Verwaltungsrat

BECKER, BERND

Bernd Becker Shipmanagement GmbH & Co. KG
Jork

BINDER, GERHARD

Aug. Bolten Wm. Miller's Nachfolger GmbH & Co. KG
Hamburg

RÖRD BRAREN,

Reederei Rörd Braren,
Kollmar

BUNNEMANN, KLAUS F.

Herm. Dauelsberg GmbH & Co. KG,
Bremen

HANSEN, CLAUS OTTO

Flensburger Schiffsparten-Vereinigung AG,
Flensburg

Hartmann, Alfred

Hartmann Schifffahrts-GmbH & Co. KG
Leer

HELD, LAURENZ

Laurenz Held
Haren (Ems)

KIRST, WULFERT

Peter Döhle Schifffahrts-KG
Hamburg

KRANICH, ULRICH

Hapag-Lloyd AG
Hamburg

FRANK LEONHARDT (VORSITZENDER)

Leonhardt & Blumberg
Hamburg

ROBERT LORENZ-MEYER,

Ernst Russ GmbH & Co. KG,
Hamburg

MEIER-HEDDE, DR. JENS

Schlüssel Reederei KG (GmbH & Co.)
Bremen

DR. KLAUS MEVES,

Hamburg-Süd KG
Hamburg

MEYNKÖHN, AXEL

Wyker Dampfschiffs-Reederei
Wyk auf Föhr

OFFEN, CLAUS-PETER

Reederei Claus-Peter Offen (GmbH & Co.) KG,
Hamburg

OLTMANN, PETER

Schiffahrtsgesellschaft Oltmann Verwaltung mbH
Fredenbeck

PETERSON, KLAUS-DIETER

Reederei Hans Peterson & Söhne GmbH & Co. KG
Rendsburg

PONATH, HELMUT

NSB Niederelbe Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co. KG
Buxtehude

DR. EBERHART VON RANTZAU,

DAL Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG
Hamburg

RICKMERS, BERTRAM

Rickmers Reederei GmbH & Cie KG
Hamburg

SCHROIFF, MICHAEL

Unterweser Reederei GmbH,
Bremen

SCHÜES, NIKOLAUS H.

Reederei F. Laeisz GmbH,
Rostock

SCHULTE, DR. HEINRICH

Bernhard Schulte GmbH & Co. KG
Hamburg

TAMKE, DIETRICH

Traneste Schiffahrt GmbH,
Hamburg

THAMM, MICHAEL

AIDA Cruises,
Rostock

WEHR, JÜRGEN

Oskar Wehr KG (GmbH & Co.)
Hamburg

Impressum

Herausgeber: Verband Deutscher Reeder, Esplanade 6, 20354 Hamburg, www.reederverband.de, E-Mail: vdr@reederverband.de

Redaktion: Max Johns, Uta Ordemann **Gestaltung:** Lohrengel Mediendesign, Hamburg

Fotos: Andryszak: 58 (2x), 59, 66, 73; Arcus/fotolia: 74; Baco: 51; Behling: 45; Beluga/SeeBG: 70; Cavotec: 63; Deckbar/BMVBS: 68; Degussa: 64; dpa: 40; dreamstime: 14, 16, 37; EU: 35; Falkenhagen: 69; FDJV: 56; Franck/VDR: 6, 77 (2x); Hamburg-Süd: 31, 76; Hasenpusch: 20, 54; HCI: 55; IMB/Google Earth: 51; iStockphoto: 11, 13, 19, 26, 29, 32, 34, 46, 52, 62; Johns: 75, 76 (2x), 77; NASA: 51 (2x), 65; Nordcapital: 42, 72, 73; Petzold: 8, 38, 57; PSW: 44; Rippel/fotolia: 30; Russ: 77; SMM: 23; Tjaden: 22; Vielmo: Titelbild; Witthohn: 24; WTO: 30

Druck: Storck Verlag